**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**
**ЗАПОРІЗЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

**ІНЖЕНЕРНИЙ НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ ІМ. Ю.М. ПОТЕБНІ**

**КАФЕДРА МІСЬКОГО БУДІВНИЦТВА І АРХІТЕКТУРИ**

# КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

магістра

на тему: **«ВПЛИВ ЕЛЕМЕНТІВ МІСЬКОГО ПРОСТОРУ НА СУЧАСНИЙ РОЗВИТОК МІСТ УКРАЇНИ»**

**Виконала:** студентка 2 курсу, група 8.1924-мбг
спеціальності 192 Будівництво та цивільна інженерія
освітньо-професійної програми «Міське будівництво та господарство»
Патюпкіна О.П.

**Керівник:** доцент кафедри міського будівництва і архітектури, канд. техн. наук Фостащенко О.М.

**Рецензент:** професор кафедри промислового та цивільного будівництва, д. т. н. Банах В.А.

Запоріжжя
2025

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**
**ІНЖЕНЕРНИЙ НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ**
**ІМ. Ю.М. ПОТЕБНІ**
**ЗАПОРІЗЬКОГО НАЦІОНАЛЬНОГО УНІВЕРСИТЕТУ**

Кафедра Міського будівництва і архітектури
Рівень вищої освіти другий (магістерський)
(другий (магістерський) рівень)
Спеціальність 192 «Будівництво та цивільна інженерія»
(шифр і назва)
Освітня програма «Міське будівництво та господарство»
(шифр і назва)

**ЗАТВЕРДЖУЮ:**
завідувач кафедри *міського будівництва і архітектури*
*доцент А.В. Банах*
"01" грудня 2025 року

**ЗАВДАННЯ**
**НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ**

Патюпкіній Оксані Павлівні
(прізвище, ім'я, по батькові)

1. Тема кваліфікаційної роботи: «Вплив елементів міського простору на сучасний розвиток міст України»

Науковий керівник роботи доц., к.т.н., Фостащенко Олена Миколаївна
( прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)
затверджені наказом ЗНУ від "19" 09 2025 року № 1303-с

2. Термін подання студентом кваліфікаційної роботи *грудень 2025 р.*

3. Вихідні дані до кваліфікаційної роботи *Актуальність обраного напрямку досліджень, перспективи впровадження майбутніх теоретичних та практичних досягнень, мета роботи, завдання до виконання обраних досліджень, об'єкт досліджень, предмет досліджень, передбачувані методи виконання досліджень, значимість у сучасному житті, можливості розвинення проблематики досліджень.*

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити) *Аналіз теоретичниїх підходів до визначення структури та ролі елементів міського простору в розвитку сучасних міст України, проаналізувати проблеми та диспропорції у розвитку міського простору українських міст та їхній вплив на якість життя населення; визначити ключові напрями модернізації та оптимізації міського простору.*

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень) *восьми графічних аркушів із результатами аналітичних обґрунтувань наукового напряму досліджень, теоретичними та методологічними основами дослідження, аналізом впливу елементів міського простору на розвиток міст України, результатами практичних досліджень, висновками.*

6. Консультанти розділів кваліфікаційної роботи магістра

| Розділ | Прізвище, ініціали та посада консультанта | Підпис, дата | |
|---|---|---|---|
| | | завдання видав | завдання прийняв |
| Розділ 1 | Фостащенко О.М., к.т.н., доц. | | |
| Розділ 2 | Фостащенко О.М., к.т.н., доц. | | |
| Розділ 3 | Фостащенко О.М., к.т.н., доц. | | |
| | | | |

7. Дата видачі завдання 01 вересня 2025 р.

## КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

| № з/п | Назва етапів кваліфікаційної роботи | Строк виконання етапів роботи | Примітка |
|---|---|---|---|
| 1 | 1 ТЕОРЕТИЧНІ ТА МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ МІСЬКОГО ПРОСТОРУ | 1 жовтня | вик. |
| 2 | 2 АНАЛІЗ ВПЛИВУ ЕЛЕМЕНТІВ МІСЬКОГО ПРОСТОРУ НА РОЗВИТОК МІСТ УКРАЇНИ | 1 листопада | вик. |
| 3 | 3 КОНЦЕПЦІЇ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ТА ІНТЕГРОВАНОГО ПЛАНУВАННЯ МІСЬКОГО ПРОСТОРУ | 1 грудня | вик. |
| 4 | Попередній захист | 10 грудня | вик. |

Студент _____ (підпис) Патюпкіна О.П. (прізвище та ініціали)

Керівник роботи (проєкту) _____ (підпис) Фостащенко О.М. (прізвище та ініціали)

**Нормоконтроль пройдено**

Нормоконтролер _____ (підпис) Гребенюк І.В. (ініціали та прізвище)

# АНОТАЦІЯ

Патюпкіна О.П. Вплив елементів міського простору на сучасний розвиток міст України.

Кваліфікаційна робота для здобуття другого ступеня вищої освіти за спеціальністю 192 – Будівництво та цивільна інженерія, науковий керівник Фостащенко О.М. Інженерний науково-навчальний інститут ім. Ю.М. Потебні Запорізького національного університету, кафедра міського будівництва і архітектури, 2025.

У роботі досліджено вплив елементів міського простору на соціально-економічний, функціональний та просторовий розвиток міст України. Досліджено закономірності їх впливу на просторовий, економічний та соціальний розвиток міських територій. Проаналізовано структуру міського середовища, виявлено ключові проблеми та запропоновано практичні рекомендації щодо підвищення комфорту, стійкості та ефективності розвитку міських територій.

Ключові слова: МІСЬКИЙ ПРОСТІР, КОНЦЕПЦІЇ СТАЛОГО РОЗВИТКУ, ЕЛЕМЕНТИ МІСЬКОГО ПРОСТОРУ, РОЗВИТОК МІСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ

# ABSTRACT

Patyupkina O. The Influence of Urban Space Elements on the Modem Development of Ukrainian Cities.

Qualifying final work for obtaining a higher education master's degree in specialty 192 Construction and civil engineering, scientific supervisor H. Fostashchenko, Zaporizhzhya National University, Y.M Potebnya Engineering Educational and Scientific Institute, Department of Urban Construction and Architecture, 2025.

The work investigates the influence of elements of urban space on the socio-economic, functional and spatial development of Ukrainian cities. The patterns of their influence on the spatial, economic and social development of urban areas are investigated.

The structure of the urban environment was analyzed, key problems were identified, and practical recommendations were proposed to improve the comfort, sustainability, and efficiency of urban development.



Key words: URBAN SPACE, SUSTAINABLE DEVELOPMENT CONCEPTS, ELEMENTS OF URBAN SPACE, DEVELOPMENT OF URBAN TERRITORIES

ЗМІСТ

ВСТУП……... 6

1 ТЕОРЕТИЧНІ ТА МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ МІСЬКОГО ПРОСТОРУ …… 9

1.1 Поняття та класифікація міського простору …… 9

1.2 Ключові елементи міського простору …….. 15

1.3 Методологічні засади та концептуальні принципи організації міського простору …… 20

2 АНАЛІЗ ВПЛИВУ ЕЛЕМЕНТІВ МІСЬКОГО ПРОСТОРУ НА РОЗВИТОК МІСТ УКРАЇНИ…….. 25

2.1 Елементи міського простору у забезпеченні сталого розвитку міст України …….. 25

2.2 Елементи територій загального користування …… 28

2.3 Елементи транспортної інфраструктури …….. 36

2.4 Елементи благоустрою міського середовища ……. 42

2.5 Тимчасові та мобільні архітектурні об’єкти …… 51

2.6 Озеленення та просторово-навігаційна система ……. 60

3 КОНЦЕПЦІЇ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ТА ІНТЕГРОВАНОГО ПЛАНУВАННЯ МІСЬКОГО ПРОСТОРУ …… 65

3.1 Інтегроване планування як інструмент реалізації сталого розвитку … 65

3.2 Розвиток концепції сталого міського простору та її вплив на трансформацію міського середовища в Україні …… 70

3.3 Рекомендації щодо розвитку складових міського простору в українських містах ……... 76

ВИСНОВКИ …….. 81

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ …… 83

# ВСТУП

*Актуальність дослідження*. Сучасний розвиток міст України відбувається в умовах глибоких соціально-економічних трансформацій, євроінтеграційних процесів та необхідності відновлення урбанізованих територій у післявоєнний період. У цих умовах якість міського простору стає одним із ключових чинників, що визначають конкурентоспроможність міста, рівень комфорту проживання населення та привабливість територій для інвестицій. Елементи міського простору – громадські простори, транспортна інфраструктура, зелені зони, забудова, мережі мобільності, інклюзивність та естетика середовища, вони формують не лише фізичне середовище, а й соціальні та економічні процеси в міському житті.

В умовах децентралізації та активізації локального самоврядування важливим стає наукове обґрунтування підходів до розвитку міського простору з урахуванням потреб громади, сучасних стандартів сталості, функціональності та безпеки. Зростає запит на якісне проєктування просторів, формування резильєнтної міської інфраструктури та впровадження принципів «міста для людей», що є характерними для сучасних європейських урбаністичних практик.

Також актуальність теми посилюється необхідністю комплексного відновлення українських міст, які зазнали руйнувань, та потребою створення міського середовища, здатного забезпечити високий рівень соціальної згуртованості, економічної активності та екологічної стійкості. Дослідження впливу елементів міського простору дозволяє визначити пріоритети у плануванні та реконструкції, сприяє формуванню комфортного та безпечного середовища, орієнтованого на потреби сучасного міського населення.

*Метою роботи є* комплексне дослідження впливу ключових елементів міського простору на сучасний розвиток міст України, а також визначення

напрямів їх оптимізації для підвищення якості міського середовища, функціональної привабливості та стійкого урбаністичного розвитку.

Для досягнення поставленої мети в роботі передбачено вирішення таких завдань:

– проаналізувати теоретичні підходи до визначення структури та ролі елементів міського простору в розвитку сучасних міст України;

– визначити основні елементи міського простору та охарактеризувати їхні функції, взаємозв’язки та вплив на урбаністичні процеси;

– дослідити сучасні тенденції та моделі розвитку міських просторів у європейських і світових практиках;

– оцінити стан та особливості формування міського простору міст України;

– проаналізувати проблеми та диспропорції у розвитку міського простору українських міст та їхній вплив на якість життя населення;

– визначити ключові напрями модернізації та оптимізації міського простору, спрямовані на забезпечення стійкого, комфортного й інклюзивного міського середовища;

– розробити рекомендації щодо підвищення ефективності управління міським простором і впровадження сучасних урбаністичних підходів у практику муніципального планування.

*Об'єктом дослідження є* міський простір як сукупність планувальних, архітектурних, інфраструктурних та соціально-функціональних елементів, що формують середовище життєдіяльності сучасних міст України.

*Предметом дослідження є* принципи формування, функціонування та розвитку елементів міського простору та їхній вплив на сучасний стан і перспективи розвитку міст України.

*Джерела дослідження.* Під час дослідження теми були використані наукові статті в періодичних виданнях, монографії, дисертаційні рукописи, збірки тез доповідей науково-практичних конференцій, інтернет-ресурси наукових електронних бібліотек.

*Практичне значення одержаних результатів.* Практичне значення одержаних результатів дослідження полягає у можливості їхнього застосування в процесах планування, реконструкції та розвитку міських територій України. Отримані висновки та рекомендації можуть бути використані органами місцевого самоврядування, проєктними організаціями для підвищення ефективності управління міським простором, удосконалення громадських просторів, транспортної інфраструктури, зелених зон та житлової забудови.

Таким чином, результати кваліфікаційної роботи сприяють формуванню комплексних підходів до модернізації міського середовища з урахуванням принципів сталого розвитку, інклюзивності, безпеки та комфортності.

*Особистий внесок автора.* Полягає у проведенні узагальнення сучасних підходів до організації міського середовища, здійснено аналіз стану елементів міського простору українських міст та визначено їхній вплив на соціальні, економічні й просторові процеси.

*Відомості про публікації здобувача.* Патюпкіна О.П., Фостащенко О.М., Вплив елементів міського простору на сталий розвиток міських територій. Збірник наукових праць студентів, аспірантів, докторантів і молодих вчених «Молода наука-2025»: у 5 т. / Запорізький національний університет. – Запоріжжя : ЗНУ, 2025. – Т.5. – 471 с. С. 46 – 47.

*Структура та обсяг магістерської роботи.* Робота складається з вступу, трьох основних розділів, висновків, списку використаних джерел. Робота викладена на 85 сторінках, 29 рисунків, 3 таблиці. Для написання даної роботи використано 29 літературних джерела.

# 1 ТЕОРЕТИЧНІ ТА МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ МІСЬКОГО ПРОСТОРУ

## 1.1 Поняття та класифікація міського простору

Міський простір – це частина міського середовища, яка використовується людьми для повсякденної діяльності: пересування, спілкування, відпочинку, роботи, участі в громадському житті. Це простір, що формує соціальну, економічну та культурну динаміку міста.

У повсякденному сприйнятті міський простір часто асоціюється з окремими його елементами – житловими масивами, дорогами, парками, площами або комерційними зонами. Проте таке фрагментарне бачення не відображає реальної складності та цілісності міського середовища. Усі ці компоненти тісно взаємопов’язані між собою та формують єдину систему, що визначає функціональність, комфортність і сталість розвитку міста. Усвідомлення міського простору як інтегрованої системи є ключовим для його ефективного планування, управління та трансформації в умовах сучасних урбаністичних викликів [1].

Сучасна урбаністика розглядає міський простір не лише як фізичну територію з певними об’єктами, але й як соціально-економічне та культурне середовище, у якому відбуваються важливі процеси: мобільність населення, взаємодія спільнот, формування ідентичності та розвиток локальної економіки. Кожен елемент міського простору – від транспортної інфраструктури до зелених зон – виконує не лише утилітарну, а й соціальну, екологічну та символічну функцію. Відтак, комплексне дослідження структури та функціонування міського простору набуває особливого значення в контексті сталого розвитку міст України [2].

Питання дослідження міського простору та його формування займає важливе місце у наукових працях як вітчизняних [3 – 11], так і зарубіжних дослідників [12, 13]. Проблеми, пов’язані з формуванням і розвитком міського простору, потребують комплексного підходу і розгляду з позицій різних наукових дисциплін – філософії, економіки, містобудування, екології та географії. Такий мультидисциплінарний підхід дозволяє глибше зрозуміти складні процеси трансформації міських територій, врахувати соціальні, економічні, екологічні та просторові аспекти, а також розробити ефективні стратегії сталого розвитку міст.

Міський простір та його планувальна структура впливають не лише на загальне сприйняття міста, але й на його ефективне функціонування. Протягом століть міське середовище зазнавало суттєвих змін, розроблялися нові принципи планування, які дозволяли покращувати якість життя та розвиток міста. Кожен історичний період вніс свій унікальний внесок у формування міського простору, відображаючи соціальні, економічні та культурні трансформації суспільства. Міський простір водночас є відображенням способів співіснування різноманітних матеріальних об’єктів, а також показником часу і характеру змін, які відбуваються у матеріальній структурі міста. Він служить своєрідним "архівом" історичних і сучасних процесів, що формують динаміку урбаністичного розвитку.

Основні ознаки міського простору:

– публічність – простір відкритий для вільного доступу всіх мешканців (наприклад, парки, площі, вулиці);

– функціональність – виконує різні функції: транспортну, рекреаційну, комерційну, культурну;

– інтерактивність – сприяє спілкуванню, взаємодії, участі громади;

– фізична та соціальна структура – складається з об'єктів інфраструктури (будівлі, дороги, ландшафти) та соціальних процесів (поведінка, норми, події).

Забудова, як одна зі складових міського простору, включає житлові будинки, громадські споруди та комплекси, промислові будівлі, а також об’єкти спеціального призначення. Вона формує основну матеріальну базу міста і визначає його функціональне наповнення.

До складу міських територій входять не лише будівлі і споруди, а й простори транспортної та інженерної інфраструктури, а також техногенного рекреаційного призначення. Ці території разом утворюють цілісну міську систему, що забезпечує комфортне та ефективне функціонування міста [14].

Навколишнє природне середовище – це природні компоненти довкілля, які існують у певній місцевості без прямого втручання людини. Взаємодія між забудовою, міськими територіями та природним середовищем є ключовим фактором для сталого розвитку міста.

Сегрегація міського простору базується на основних видах міської діяльності: проживання, робота, пересування та відпочинок. Від правильного зонування та інтеграції цих функцій залежить комфорт і якість життя мешканців, а також ефективність роботи міської інфраструктури [15].

Забудова, як одна зі складових міського простору, включає житлові будинки, громадські споруди та комплекси, промислові будівлі, а також об’єкти спеціального призначення. Вона формує основну матеріальну базу міста і визначає його функціональне наповнення. Наприклад, у Києві житлові масиви, такі як Троєщина чи Позняки, складаються переважно з багатоповерхових житлових будинків, що забезпечують проживання великої кількості мешканців. Громадські будівлі – це школи, лікарні, культурні центри, наприклад, Національний театр опери та балету України імені Тараса Шевченка. Промислові об’єкти, хоч і дедалі менше представлені у центрі міст, досі активно функціонують у промислових зонах на околицях, прикладом є завод «Більшовик» у Києві або Харківський тракторний завод.

До складу міських територій входять не лише будівлі і споруди, а й простори транспортної та інженерної інфраструктури, а також техногенного

рекреаційного призначення [14]. Так, транспортна інфраструктура Києва включає розгалужену мережу метро, автобусів і тролейбусів, що забезпечують пересування міста. Інженерні комунікації – це системи водопостачання, каналізації, електропостачання, які підтримують функціонування міста. Техногенні рекреаційні простори – це, наприклад, набережні Дніпра, які були створені на базі інженерних конструкцій і сьогодні є популярними місцями для відпочинку.

Навколишнє природне середовище – це природні компоненти довкілля, які існують у певній місцевості без прямого втручання людини. В Україні це можуть бути парки, ліси, річки, які зберігають природний баланс у міському просторі. У Львові, наприклад, парк «Знесіння» є прикладом великої зеленої зони, що виконує роль «легенів» міста.

Сегрегація міського простору базується на основних видах міської діяльності: проживання, робота, пересування та відпочинок. Наприклад, у Києві житлові райони часто розмежовані від промислових зон, що покращує екологічну ситуацію у житлових кварталах. Водночас центральні райони міста поєднують функції роботи (офіси, бізнес-центри), відпочинку (парки, театри) і пересування (транспортні вузли), що робить їх найбільш активними і функціональними.

Міський простір складається з кількох взаємопов’язаних компонентів, які разом формують цілісну систему функціонування міста:

– забудова – це сукупність житлових будинків, громадських споруд, промислових об’єктів і будівель спеціального призначення. Забудова визначає архітектурний вигляд міста, його щільність, функціональні зони та якість життя мешканців;

– території – простори, які займають будівлі, а також інженерні мережі, транспортні комунікації, зелені зони та рекреаційні площі. Території забезпечують функціональну організацію міста і впливають на мобільність, комфорт і безпеку;

– навколишнє природне середовище – природні компоненти довкілля: ліси, парки, водойми, які підтримують екологічний баланс і сприяють покращенню якості міського життя;

– функціональна сегрегація – розподіл міського простору відповідно до основних видів діяльності: житло, робота, пересування і відпочинок. Така сегрегація дозволяє ефективно організувати міське середовище та підвищити комфорт мешканців;

Кожна зі складових взаємодіє з іншими, створюючи комплексну систему, що визначає характер і якість міського простору.

Структурні компоненти міського простору наведені на рис. 1.1.

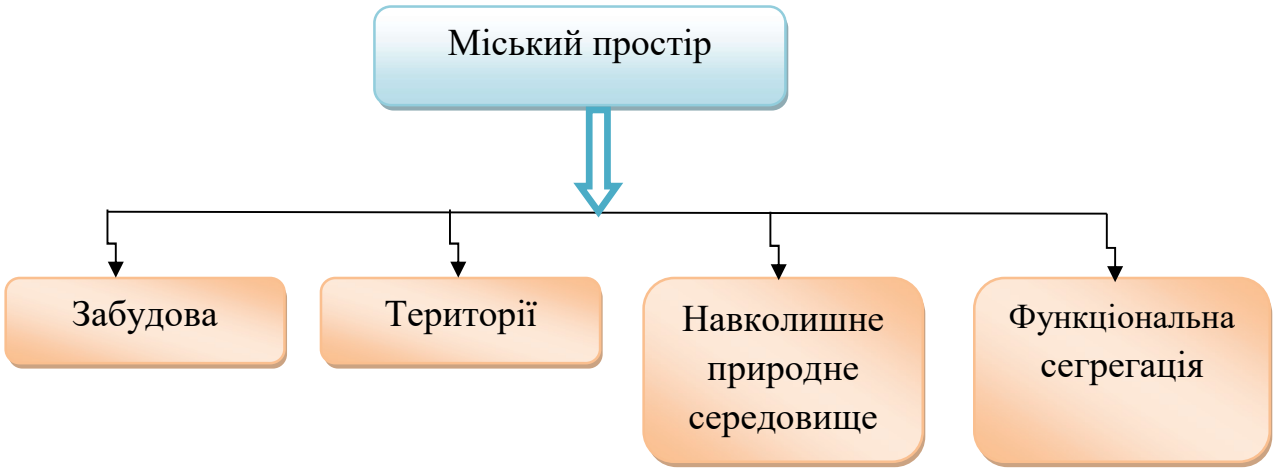



Рисунок 1.1 – Структурні компоненти міського простору

Міський простір розподіляється на функціональні складові, які формуються залежно від основного виду діяльності, що здійснюється на конкретній території, і відображені на рисунку 1.2. Зазвичай при плануванні міських районів основну увагу приділяють одній або двом провідним функціям простору, тоді як інші функціональні складові враховуються меншою мірою або розглядаються опосередковано. Такий підхід дозволяє концентрувати ресурси на пріоритетних напрямах, але водночас може

призводити до недостатньої інтеграції інших важливих аспектів міського середовища.

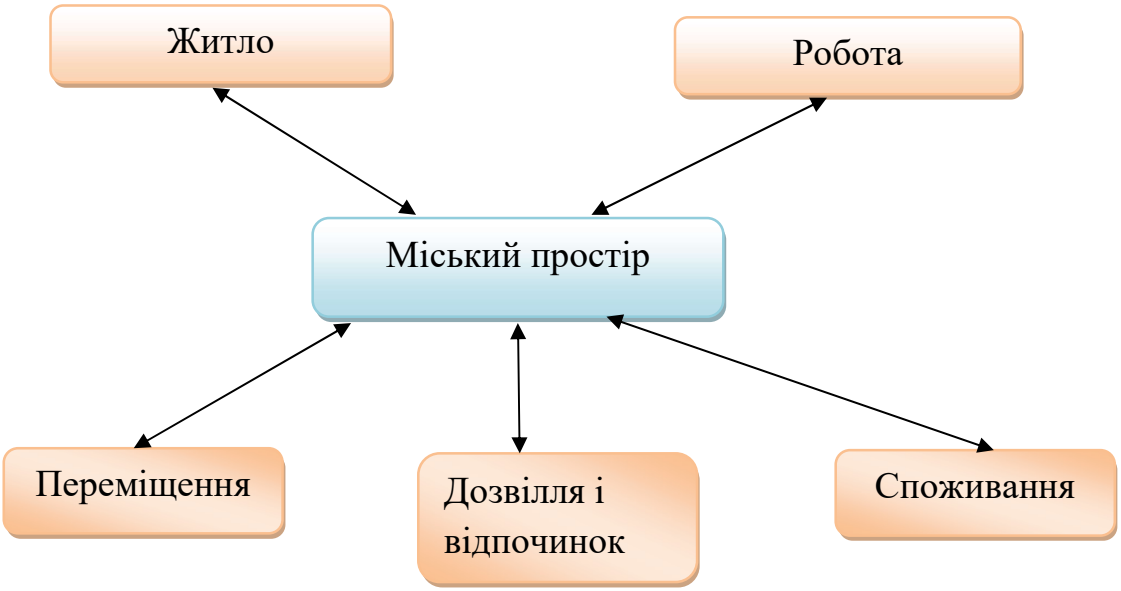



Рисунок 1.2 – Функціональні складові міського простору

Кожна функціональна складова міського простору має свої характерні типи забудови та просторові особливості:

– житлова функція представлена переважно сельбищною (житловою) забудовою – багатоквартирними будинками, приватними садибами, гуртожитками, що формують середовище для постійного проживання населення;

– функція праці реалізується через громадську (офісну) або виробничу забудову – це бізнес-центри, адміністративні будівлі, промислові підприємства, складські комплекси тощо;

– функція споживання передбачає розвиток громадської забудови з інфраструктурою обслуговування – магазинами, ринками, торговими центрами, об’єктами громадського харчування та побутового сервісу;

– функція переміщення (транзитна) охоплює транспортну інфраструктуру: дороги, вулиці, залізничні лінії, станції метро, зупинки

громадського транспорту, транспортні вузли, які забезпечують мобільність населення;

– функція дозвілля та відпочинку включає ландшафтно-рекреаційні, розважальні, культурні, спортивні та оздоровчі об’єкти – парки, сквери, стадіони, театри, кінотеатри, туристичні зони, пляжі тощо.

Для повноцінного функціонування міський простір може містити всі ці компоненти одночасно, формуючи збалансоване середовище. Проте залежно від потреб конкретного району або населеного пункту, набір функціональних складових може варіюватися. Наприклад, спальні райони зосереджені переважно на житлі, тоді як центральні частини міста інтегрують одразу кілька функцій – ділову, культурну, транспортну й рекреаційну.

## 1.2 Ключові елементи міського простору

Елементи міського простору відіграють ключову роль у розвитку міст України, оскільки їх трансформації, що відбулися після розпаду СРСР, суттєво вплинули на урбаністичну структуру. Внаслідок цього процесу відбулося активне забудовування раніше незайманих зелених зон, поширення стихійних ринків, а також з’явилися нові бізнес-центри та житлові комплекси, які часто не інтегруються гармонійно в існуючу міську тканину. Така ситуація призвела до виникнення нових, іноді непередбачуваних, функціональних зон у міському просторі, а також до розміщення забудови за межами міста, що негативно вплинуло на екологічний стан, транспортну інфраструктуру та соціальну структуру міст. Відсутність цілісного планування та недостатня координація розвитку окремих елементів міського простору створюють виклики для сталого урбаністичного розвитку, які потребують комплексних рішень на рівні міського управління та планування.

Міський простір формується за рахунок різних структурних компонентів, кожен з яких виконує певні функції та забезпечує комплексне функціонування міста. Основні елементи міського простору можна умовно поділити на такі групи [14]:

Житлові райони та мікрорайони. Це території, призначені для проживання населення. Вони включають житлові будинки різного типу – від багатоповерхівок до приватних садиб, а також об’єкти соціальної інфраструктури (школи, лікарні, магазини). Житлові райони впливають на комфорт і якість життя мешканців, а також формують соціальну структуру міста.

Транспортна інфраструктура [16]: сюди належать дороги, вулиці, тротуари, громадський транспорт, велосипедні доріжки, паркувальні майданчики. Вона забезпечує мобільність населення, зв’язок між різними частинами міста, сприяє розвитку економіки і доступності міських послуг.

Громадські та рекреаційні простори. Площі, парки, сквери, набережні, дитячі майданчики, спортивні комплекси – це місця для відпочинку, спілкування, проведення культурних та соціальних заходів. Вони відіграють важливу роль у підвищенні якості життя, створенні привабливого іміджу міста і збереженні екологічного балансу.

Комерційні та ділові зони. Торговельні центри, офісні комплекси, ринки, заклади харчування та розваг формують економічну основу міста, впливають на його розвиток і зайнятість населення. Ці зони забезпечують доступ до товарів, послуг та робочих місць.

Інженерна інфраструктура. Об’єкти енергопостачання, водопровід, каналізація, зв’язок, системи безпеки – забезпечують життєдіяльність міста на базовому рівні. Надійність і сучасність цих систем визначають рівень комфорту та безпеки мешканців.

Історичні та культурні об’єкти. Пам’ятники, архітектурні пам’ятки, музеї, культурні центри – формують унікальну ідентичність міста, сприяють розвитку туризму та культурного життя [9].

Кожен із цих елементів є невід'ємною частиною єдиного міського організму. Їх взаємодія визначає загальну структуру міського простору, його соціальну динаміку, функціональність і привабливість для мешканців та гостей міста. Вивчення та оптимізація цих складових є основою сталого розвитку українських міст у сучасних умовах.

Міський простір – це складна система, що формується у результаті взаємодії фізичної території міста та його забудови, з метою забезпечення повноцінного функціонування, життєдіяльності населення та задоволення його потреб. Це внутрішній організаційний світ міста, в якому переплітаються матеріальні, соціальні, культурні та функціональні елементи.

Поняття міського простору є багатогранним і охоплює безліч взаємозалежних і динамічних систем. Він складається з різноманітних структурних компонентів, які, взаємодіючи між собою, створюють цілісне урбаністичне середовище. Жоден з цих елементів не є ізольованим або другорядним – усі вони відіграють важливу роль у формуванні якості міського життя.

Міський простір можна класифікувати за різними критеріями:

– за якісними характеристиками – визначається рівень комфорту, безпеки, доступності, естетичної привабливості та зручності використання простору для людей. Наприклад, сучасні європейські підходи до урбаністики все більше зосереджуються саме на якості міського середовища;

– за типом контролю – встановлюється ступінь регуляції та нагляду за простором: публічний (вільно доступний), частково контрольований (наприклад, прибудинкова територія), або приватний (із обмеженим доступом);

– за будівельною цінністю – визначає придатність ділянки до забудови, її інженерну підготовленість, щільність існуючої забудови, правовий статус землі та потенціал для реконструкції або нової забудови;

– за фізичною характеристикою простору – встановлюється його відкритість або закритість. Це може бути простір відкритий (наприклад,

площа або парк), напівзакритий (двори, внутрішні квартали) або закритий (огороджені території, приватні володіння);

– за рівнем активності (жвавістю) – визначається інтенсивністю використання простору: це можуть бути місця з високим пішохідним або транспортним трафіком (торгові вулиці, площі), або малолюдні, спокійні зони (сквери, житлові двори);

– за ступенем новизни – простір може бути історичним (що зберігає автентичну забудову), оновленим (реконструйованим або модернізованим), або новозбудованим (створеним в рамках сучасної урбаністичної парадигми).

Крім того, міський простір за характером власності й користування умовно поділяється на:

– приватний простір – недоступний для широкого загалу (житлові приміщення, приватні подвір'я);

– колективний або груповий простір – призначений для обмеженої групи осіб (внутрішні двори, території ОСББ, офісні комплекси);

– громадський простір – відкритий для всіх мешканців і гостей міста (вулиці, сквери, площі, парки, пішохідні зони).

У сучасній науковій літературі міський простір умовно поділяється на три основні категорії, які підлягають системному аналізу та оцінці. Такий поділ дозволяє краще зрозуміти структуру функціонування міського середовища, виявити проблемні зони, визначити пріоритети розвитку та покращити якість просторового планування. До цих категорій належать:

– житлова категорія, яка включає просторові елементи, пов'язані з місцями постійного або тимчасового проживання людей. Це житлові будинки, прибудинкові території, під'їзди, внутрішньоквартальні двори, дитячі та спортивні майданчики, простори між житловими об'єктами. Аналіз цієї категорії дозволяє оцінити комфорт, щільність забудови, якість житлової інфраструктури та рівень доступу до базових послуг.

– транзитна категорія – охоплює елементи, які забезпечують переміщення людей між різними частинами міста або в межах одного об'єкта.

Це вулично-дорожня мережа, громадський транспорт, тротуари, пішохідні переходи, велодоріжки, ескалатори, ліфти, підземні переходи тощо. У межах цієї категорії також розглядаються аспекти безпеки руху, зручності навігації, інклюзивності та доступності простору для різних груп населення.

– точки тяжіння. До цієї категорії належать об’єкти та території, які приваблюють мешканців міста та використовуються для перебування поза межами дому. Це місця роботи, навчання, торгівлі, культурного дозвілля, спорту, громадської активності або спілкування. Наприклад, бізнес-центри, торгові комплекси, кав’ярні, театри, музеї, парки, сквери, набережні, площі, туристичні об’єкти тощо. Аналіз точок тяжіння дозволяє зрозуміти, як організовано суспільне життя у місті, наскільки збалансований розподіл функцій та навантаження на окремі зони.

Комплексне вивчення цих трьох категорій є основою для ефективного міського планування та розвитку збалансованого, комфортного й безпечного міського простору.

Усі вищезазначені показники й критерії безпосередньо впливають на сприйняття міського простору як цілісного середовища. Саме тому комплексний аналіз міського простору є багаторівневим і включає велику кількість критеріїв, індикаторів та оцінок. Ці параметри можуть мати різну вагу й значення залежно від просторового контексту, соціальної специфіки району або цільової групи користувачів.

Аналіз міського простору базується як на кількісних, так і на якісних показниках. Кількісні параметри зазвичай охоплюють конкретні, вимірювані характеристики – площа зелених зон [15], довжина пішохідних маршрутів, кількість дитячих майданчиків, щільність забудови, транспортна доступність [17] тощо. Наприклад, у місті може бути 12% території, зайнятої парками, але ефективність їх використання залежить не лише від площі, а й від стану, функціоналу та доступності цих просторів.

Якісні показники, у свою чергу, стосуються суб’єктивного досвіду мешканців: рівень комфорту, безпеки, естетичної привабливості, зручності

користування простором, доступності для людей з інвалідністю тощо. Ці характеристики формуються відповідно до потреб і очікувань конкретної соціальної групи або спільноти, для якої аналізується простір. Тобто один і той самий об’єкт у місті може мати протилежні оцінки залежно від того, хто є його користувачем – молодь, літні люди, родини з дітьми або туристи.

Через це результати просторового аналізу в одному місті можуть суттєво відрізнятись від аналогічного аналізу в іншому населеному пункті, навіть за схожих фізичних умов. Адже соціальна структура, історичний контекст, економічні умови та культура користування простором є унікальними для кожної території.

## 1.3 Методологічні засади та концептуальні принципи організації міського простору

Урбанізація та динамічний розвиток міст вимагають нового підходу до формування міського простору. Сучасні урбаністичні процеси передбачають не лише просте проєктування фізичного середовища, а й створення комфортного, безпечного та функціонального простору для життя, роботи, відпочинку й пересування населення. Методологічні засади та концептуальні принципи організації міського простору є ключовими орієнтирами, що визначають ефективність, стійкість та інклюзивність міського розвитку [18].

Методологічні засади формування міського простору Формування міського середовища ґрунтується на комплексному та міждисциплінарному підході, який об’єднує знання з архітектури, географії, соціології, екології, економіки та урбаністики. Основу методології становлять ключові принципи, що визначають ефективну організацію міського простору.

Ключові методологічні принципи організації міського простору включають наступне:

– Комплексний підхід – міський простір розглядається як єдина, взаємопов’язана система, де кожен функціональний і структурний елемент впливає на інші та формується в тісному зв’язку з ними. Це дозволяє досягати гармонійного розвитку середовища, що відповідає потребам мешканців.

– Принцип сталого розвитку – при прийнятті містобудівних рішень враховуються довгострокові екологічні, соціальні та економічні наслідки. Такий підхід спрямований на збереження природних ресурсів, підтримку соціального балансу та забезпечення економічної життєздатності міста у майбутньому.

– Інклюзивність – створення доступного й комфортного середовища для всіх верств населення, незалежно від віку, фізичних можливостей, соціального статусу чи культурного походження. Забезпечення рівних можливостей у користуванні міською інфраструктурою є ключовим чинником соціальної справедливості.

– Партисипативність – активне залучення громадськості до процесів планування, обговорення та ухвалення рішень щодо розвитку міського простору. Така участь сприяє більшій прозорості, відповідальності та адаптації рішень до реальних потреб громади.

– Ієрархічна організація простору – узгодження і взаємопоєднання просторових рішень на різних територіальних рівнях: від окремих житлових кварталів до масштабів усього міста. Це дозволяє забезпечити логічну структуру міста та ефективне функціонування інфраструктури.

Організація міського середовища спирається на низку концептуальних принципів, які визначають напрямки його розвитку та функціонування. До ключових із них належать:

Функціональне зонування – територія міста структурно поділяється відповідно до домінуючих функцій: житлова, виробнича, громадська,

рекреаційна, транспортна тощо. Такий поділ дозволяє оптимізувати використання простору та підвищити ефективність планування міських процесів.

Змішане функціональне використання – інтеграція кількох функцій у межах однієї просторової одиниці, наприклад поєднання житлових, комерційних і адміністративних об’єктів. Це сприяє зменшенню транспортного навантаження, розвитку локальної економіки та підвищенню якості міського життя.

Організація людиноорієнтованого середовища (гуманізація простору) – формування безпечного, зручного та естетичного простору з пріоритетом для пішоходів, велосипедистів і маломобільних груп населення. Основна мета: забезпечення фізичного та психологічного комфорту мешканців.

Охорона та інтеграція культурної спадщини – збереження архітектурних пам’яток, історичних районів і символічних просторів через їхнє гармонійне включення у сучасну міську структуру. Це сприяє збереженню історичної пам’яті, локальної ідентичності та туристичної привабливості міста.

Екологічна збалансованість – розвиток та підтримка природних компонентів міського середовища, включаючи парки, сквери, водойми, зелені коридори. Екологічно орієнтоване планування забезпечує поліпшення якості повітря, мікроклімату та зменшення впливу урбанізації на довкілля.

Доступність і мобільність – створення ефективної, доступної транспортної інфраструктури (у тому числі громадського транспорту, вело- та пішохідних мереж) [18], що дозволяє мешканцям швидко й зручно переміщуватися містом. Важливу роль також відіграє забезпечення легкого доступу до об’єктів соціальної інфраструктури: шкіл, лікарень, закладів культури тощо.

Технологічна інтеграція – впровадження «розумних» технологій управління міськими ресурсами (Smart City), таких як інтелектуальні системи

транспорту, енергозбереження, моніторинг безпеки, цифрова участь громади у плануванні тощо.

Естетика та ідентичність простору – формування візуально привабливого, гармонійного міського ландшафту, який відображає культурні та історичні особливості міста, зміцнює його унікальність і сприяє формуванню відчуття належності у мешканців.

У сучасній Україні питання ефективної організації міського простору набуло особливої стратегічної ваги. Це зумовлено як історичною пострадянською спадщиною, так і сучасними викликами, зокрема повномасштабною війною, внутрішньою міграцією, руйнуванням інфраструктури та необхідністю післявоєнної відбудови. Внаслідок цих процесів міське середовище зазнає суттєвих трансформацій:

Переформатування промислових територій – активізується ревіталізація колишніх індустріальних зон, які адаптуються під житлову, культурну або комерційну функцію. З'являються нові урбаністичні концепції на місці занедбаних об’єктів.

Зростання комерційного тиску на публічний простір – спостерігається інтенсивна комерціалізація вулиць, площ і громадських просторів, що нерідко обмежує доступність цих територій для широких верств населення.

Хаотичне будівництво – у багатьох містах триває несистемна забудова, часто без врахування містобудівної логіки, інфраструктурного потенціалу та реальних потреб мешканців. Це спричиняє перевантаження транспортної системи, нестачу зелених зон та соціальних об’єктів.

Проте на цьому тлі все виразніше проявляються позитивні тенденції:

– зростає суспільний запит на якісне, комфортне та безпечне міське середовище, що відповідає сучасним урбаністичним стандартам;

– активізується участь громадян у міському плануванні – мешканці дедалі частіше беруть участь в обговореннях, ініціативах та проєктах, що стосуються розвитку їхніх міст і районів;

– поширюються підходи сталого розвитку – все більше міст включають екологічні, соціальні та економічні аспекти у свої стратегії просторового розвитку;

– застосовуються принципи партисипативного планування – у таких містах, як Львів, Київ, Івано-Франківськ, Вінниця, впроваджуються механізми співпраці між муніципалітетами, експертами та громадянами, що сприяє прозорості та ефективності прийняття рішень;

– післявоєнна відбудова відкриває нові можливості для переосмислення міського простору: реконструкція зруйнованих районів може здійснюватися на основі новітніх принципів урбаністики, сталості, енергоефективності та інклюзії.

Методологічні основи та концептуальні принципи просторової організації є ключовими чинниками формування сучасного міського середовища, що відповідає потребам людини, сприяє сталому розвитку та підвищенню якості життя. В умовах складних урбаністичних викликів – від швидкої урбанізації до екологічних криз та соціальних трансформацій — особливо важливо впроваджувати цілісні, міждисциплінарні підходи до планування міських територій.

Невід’ємними складовими ефективного міського розвитку є:

– інтегроване просторове планування, що враховує взаємозв’язки між соціальними, економічними, екологічними та інфраструктурними аспектами;

– активне залучення громади до процесів ухвалення рішень, що забезпечує більшу відповідність проєктів реальним потребам населення;

– пошук балансу між урбанізацією та природним середовищем, збереження зелених зон, водних ресурсів і екосистем як критично важливих елементів міської структури.

Лише на основі таких підходів можливо створити функціонально ефективний, візуально привабливий, екологічно збалансований і соціально безпечний міський простір, здатний відповідати на виклики часу та забезпечувати комфортне життя нинішнім і майбутнім поколінням.

# 2 АНАЛІЗ ВПЛИВУ ЕЛЕМЕНТІВ МІСЬКОГО ПРОСТОРУ НА РОЗВИТОК МІСТ УКРАЇНИ

## 2.1 Елементи міського простору у забезпеченні сталого розвитку міст України

Елементи міського простору становлять основу функціонального та естетичного обличчя міста, відіграючи ключову роль у формуванні комфортного, безпечного та екологічно збалансованого середовища для життя. Їхнє раціональне планування, облаштування та інтеграція у міську інфраструктуру є необхідними умовами для досягнення сталого розвитку урбанізованих територій.

До основних елементів міського простору належать:

Елементи територій загального користування:

Тротуари – забезпечують безпечне пересування пішоходів.

Пішохідні зони – сприяють зниженню транспортного навантаження та покращенню соціальної взаємодії.

Пішохідні переходи – критичні для безпеки руху та доступності.

Місця для паркування – впливають на мобільність та організацію простору.

Зупинки громадського транспорту – важливий елемент транспортної інфраструктури, що забезпечує доступність перевезень для всіх верств населення.

Елементи транспортної та дорожньої інфраструктури:

Елементи дорожньо-транспортної інфраструктури – дороги, розв’язки, смуги руху тощо.

Елементи велосипедної інфраструктури – велодоріжки, паркування для велосипедів, які підтримують сталу мобільність.

Обладнання для регулювання дорожнього руху – світлофори, дорожні знаки, розмітка.

Транспортна навігація та інформаційні покажчики – полегшують орієнтацію в місті як для мешканців, так і для туристів.

Елементи благоустрою міста:

Системи санітарного утримання – урни, баки для сміття, сортування відходів.

Об'єкти зовнішньої реклами – білборди, сітілайти, що потребують регламентації задля збереження візуального середовища.

Реклама та інформаційні вивіски на фасадах будівель – повинні гармоніювати з архітектурою міста.

Вуличне освітлення та підсвічування фасадів – забезпечують безпеку та підкреслюють естетику вулиць у нічний час.

Тимчасові та мобільні елементи:

Літні кафе, тераси, кіоски – створюють живий міський простір, але потребують узгодження з містобудівними нормами.

Громадські вбиральні – важливі для комфорту мешканців і гостей міста.

Малі архітектурні форми (МАФ) – лавки, навіси, фонтани, арт-об’єкти, що додають індивідуальності міському середовищу.

Елементи озеленення та орієнтації в місті:

Елементи озеленення – дерева, клумби, вертикальне озеленення, що зменшують ефект міського перегріву та покращують якість повітря.

Вулична навігація – система орієнтування у просторі міста:

Вказівники з назвами вулиць та номерів будинків.

Вказівники з назвами історичних, культурних і туристичних об’єктів.

Інноваційні елементи:

Застосування інформаційних технологій при пересуванні містом – цифрові карти, мобільні застосунки, інтерактивні табло, що підвищують ефективність переміщення та зменшують навантаження на довкілля.

Узгоджене функціонування усіх зазначених компонентів сприяє формуванню інклюзивного, зручного та сталого міського простору, що відповідає потребам сучасного суспільства.

На рис. 2.1–2.2 наведений приклад улаштування елементів міського простору.



Рисунок 2.1 – Елементи міського простору [19]
https://green-way.com.ua/uk/dovidniki/pdr-single/rozdil-1/punkt-10_trotuar



Рисунок 2.2 – Улаштування елементів міського простору [19]
https://green-way.com.ua/uk/dovidniki/pdr-single/rozdil-1/punkt-10_trotuar

## 2.2 Елементи територій загального користування

Елементи територій загального користування формують основу доступності та інклюзивності міського простору, рис. 2.3:

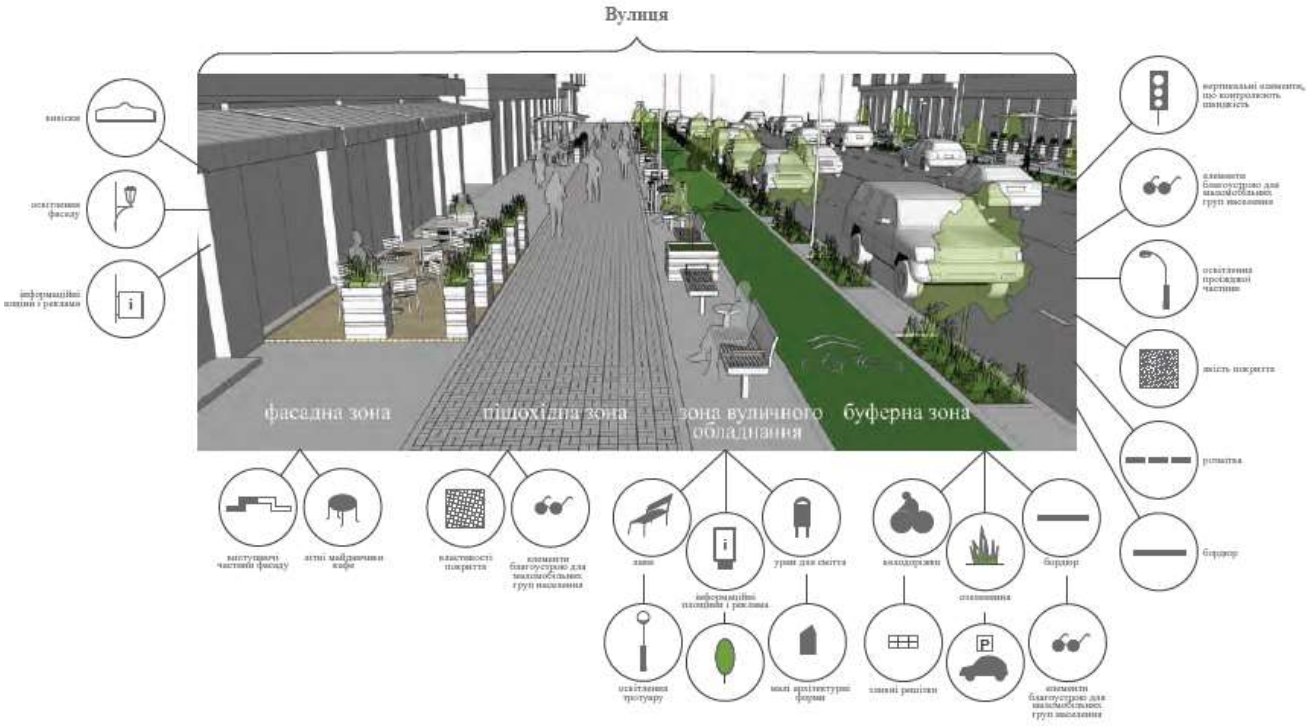



Рисунок 2.3 – Елементи територій загального користування

Тротуари – пішохідні смуги, що забезпечують безбар’єрний рух мешканців і є критично важливими для мобільності вразливих груп населення.

Пішохідні зони – простори, звільнені від транзитного транспорту, сприяють розвитку соціальних взаємодій, активного відпочинку та мікробізнесу.

Пішохідні переходи – елементи підвищеної безпеки, що регламентують перетин транспортних артерій.

Паркувальні зони – регламентовані місця для зберігання автотранспортних засобів, що суттєво впливають на просторову організацію вулиць.

Зупинки громадського транспорту – вузлові пункти мобільності, які визначають ефективність транспортного обслуговування населення.

Тротуар як ключовий елемент публічного простору. Тротуари є не лише інфраструктурними об’єктами для переміщення пішоходів, а й важливою складовою громадського простору. Вони виконують функції соціального, економічного та культурного активатора міського життя, формуючи зону безпосередньої взаємодії між людиною та міським середовищем. Тротуар можна умовно назвати «ганком міста» — простором, у якому формуються щоденні соціальні контакти, відбувається неформальна взаємодія, реалізуються мікроекономічні активності, і, водночас, створюється образ міста у сприйнятті його мешканців та гостей.

Інвестиції у проєктування, реконструкцію та утримання тротуарної інфраструктури мають прямий вплив на добробут міських мешканців, сприяють підвищенню рівня соціального капіталу, зменшенню соціальної ізоляції, формуванню здоровішого способу життя та зростанню привабливості міського середовища.

Таким чином, тротуари відіграють не лише транспортну, але й структуротворчу та цивілізаційну функцію, визначаючи рівень розвитку міста, його відкритість, гуманність та здатність відповідати потребам людиноцентричного урбанізму.

Високоякісне пішохідне середовище повинне відповідати сучасним принципам інклюзивності, безбар’єрності, безпеки, зручності та візуальної привабливості. Це передбачає:

– наявність достатньої ширини тротуарів, вільних від перешкод;

– застосування тактильної плитки та понижених бордюрів для осіб з інвалідністю;

– регулярне технічне обслуговування та прибирання;

– озеленення, тіньові навіси, освітлення;

– інтеграцію з елементами вуличних меблів, МАФами, зонами відпочинку.

Пішохідна зона тротуару є функціональною частиною вуличного простору, яка забезпечує комфортне, безпечне й інклюзивне пересування пішоходів. Згідно з сучасними нормами безбар’єрності [18], мінімальна ширина безперешкодної пішохідної зони повинна становити не менше ніж 1,5 метра. Такий розмір дозволяє двом особам вільно розминутися або забезпечує можливість маневрування, зокрема розвороту на 180°, для осіб, які пересуваються в інвалідному візку.

Ця зона виконує роль основного безбар’єрного шляху вздовж вулиці, тому її планування має базуватися на принципах просторової інклюзивності, ергономіки, а також дотримання нормативних відстаней між об'єктами благоустрою.

У центральних частинах міста, на вулицях із високою пішохідною активністю, у зонах громадських просторів або поблизу транспортних вузлів, рекомендована ширина пішохідної зони має бути збільшена до 2,5–3,7 метра. Такий підхід дозволяє уникнути конфліктів між різними категоріями пішоходів (люди з інвалідністю, батьки з дитячими візками, літні особи, діти тощо) і створює передумови для комфортного, нестресового пересування містом.

Пішохідні вулиці як осередки культурної, соціальної та комерційної активності. Пішохідні вулиці, як правило, є одними з найбільш привабливих і репрезентативних елементів міського середовища. Саме тут спостерігається найвища концентрація архітектурних пам’яток, історичних будівель, об’єктів культурної спадщини, а також локальних закладів громадського харчування, кав’ярень, крамниць та мистецьких просторів, які створюють унікальну атмосферу міста.

Першу в світі пішохідну вулицю було створено у 1953 році в Роттердамі (Нідерланди) – це стало початком нового підходу до організації міського простору, орієнтованого на людину, а не на автомобіль.

В Україні піонером пішохідного зонування стала вулиця Незалежності в Івано-Франківську, яка першою набула статусу повноцінної пішохідної вулиці [20], рис. 2.4.

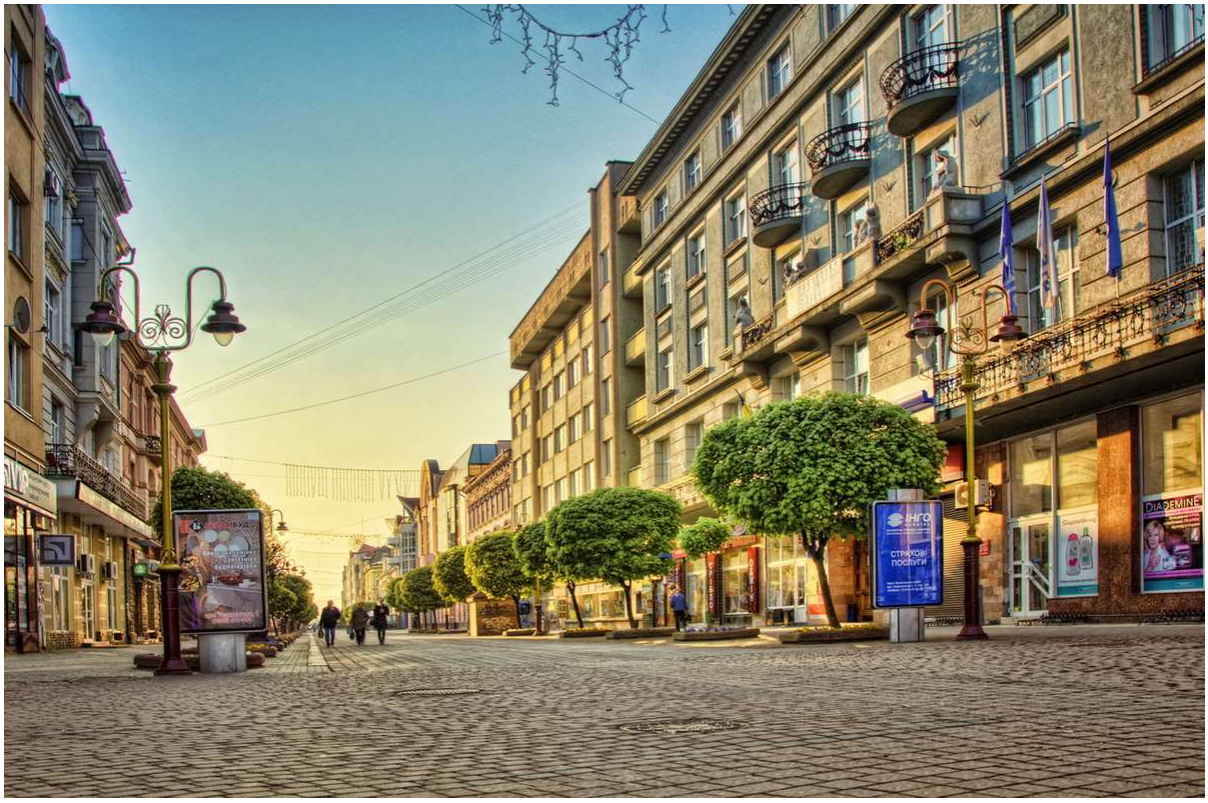



Рисунок 2.4 – Пішохідна вулиця Незалежності в Івано-Франківську є одними з найбільш привабливих і репрезентативних елементів міського середовища [20], https://ogogo.if.ua/tsikavo/najkrasyvishi-pishohidni-vulytsi-v-riznyh-mistah-ukrayiny-foto/

Найдовшою пішохідною вулицею в Україні є вулиця Соборна в Миколаєві, довжина якої становить приблизно 1,5 км. Вона виконує не лише транспортну, а й значну соціально-культурну функцію, слугуючи одним із головних публічних просторів міста.

Такі вулиці відіграють ключову роль у формуванні публічного міського життя: вони є просторами для неформального спілкування, прогулянок, творчої активності, вуличних виступів, культурних подій. Завдяки відсутності транзитного автомобільного руху, пішохідні вулиці стають безпечними, інклюзивними та комфортними зонами, які сприяють розвитку сталої мобільності та мікроекономіки.

Пішохідні вулиці часто формують туристичне ядро міста, є простором репрезентації місцевої ідентичності та слугують вітриною для міського брендингу. Водночас, вони вимагають особливо ретельного управління у питаннях благоустрою, озеленення, адаптації до кліматичних умов, регулювання шуму, зонування активностей, сезонної трансформації простору тощо.

Таким чином, пішохідні вулиці є містобудівними структурами високої соціокультурної та економічної цінності, що поєднують функції простору щоденного користування, історичної репрезентації та простору культурної взаємодії.

У випадках, коли ширина тротуару перевищує функціональну потребу лише в пішохідному русі, доцільно використовувати надлишковий простір як мультифункціональну міську сцену:

– для розміщення тимчасових публічних подій (вуличні виступи, міні-концерти, театральні перформанси);

– інсталяцій, скульптур, арт-об’єктів, які формують локальну ідентичність простору;

– вуличної торгівлі та сезонних ярмарків;

– місць відпочинку, що включають вуличні меблі, озеленення, тіньові конструкції.

Таким чином, пішохідна зона тротуару не обмежується лише функцією транзиту – вона є багатофункціональним соціальним простором, що слугує платформою для повсякденного життя міста. Її якісне проектування є основою для формування доступного, привабливого та активного

громадського середовища, яке сприяє соціальній інтеграції, сталому пересуванню та високій мірі публічності міського простору.

Фасадна зона тротуару: межа взаємодії приватного та публічного простору

Фасадна зона (або прифасадна смуга) – це ділянка тротуару, безпосередньо прилегла до лінії забудови, яка виконує подвійне функціональне навантаження: з одного боку, вона забезпечує фізичний та візуальний доступ до фасаду будівлі, з іншого – є просторовим продовженням архітектурного фронту у структуру вулиці.

Ця зона включає як архітектонічні елементи самого фасаду (вітрини, входи, тераси, оздоблення, елементи благоустрою), так і відкритий простір перед будівлею, що використовується для переміщення, зупинок, комерційної активності або відпочинку.

Фасадна зона виконує низку важливих функцій:

– формування візуальної ідентичності вулиці – через оформлення вітрин, матеріали оздоблення, освітлення та деталювання входів;

– активізація вуличного життя – завдяки розміщенню літніх кафе, виносної торгівлі, тимчасових конструкцій тощо;

– забезпечення зручного доступу – до входів у житлові, торговельні, офісні чи культурні об’єкти;

– моделювання взаємодії між будівлею та публічним простором – створює плавний перехід між приватною та громадською сферами.

У контексті сучасного урбаністичного планування фасадна зона розглядається як активна зона контакту, яка здатна суттєво впливати на якість пішохідного досвіду. Вона має бути інклюзивною, безбар’єрною, візуально відкритою та адаптивною до сезонних змін.

Наприклад, у теплий період року можливе тимчасове розміщення:

– відкритих майданчиків кафе і ресторанів;

– вуличних меблів для відпочинку;

– озеленення в контейнерах;

– експозицій або малих архітектурних форм (арт-об'єктів, виставок, інформаційних стендів).

Фасадна зона відіграє ключову роль у створенні “активного фронту” забудови, що є ознакою якісного публічного простору. Такий фронт стимулює пішохідну активність, підвищує безпеку (через візуальний контроль), створює передумови для розвитку локального бізнесу та покращує загальне сприйняття міського середовища.

Зона вуличного обладнання – це периферійна смуга тротуару, розташована між краєм пішохідної зони та проїжджою частиною (або бордюром), яка виконує важливу технічну, просторову й соціальну функцію в структурі вулиці. Цей елемент просторової організації слугує буфером між інтенсивним міським трафіком та пішохідним середовищем, водночас є носієм інфраструктурного навантаження.

У цій зоні розміщується вуличне обладнання, що забезпечує:

– комфорт пішоходів (лави, навіси, урни, питні фонтанчики);

– мобільність (зупинки громадського транспорту, велостійки, інформаційні табло);

– екологічну стабільність (елементи озеленення — дерева, кущі, квітники);

– безпеку та регулювання потоків (встановлення огорож, стовпчиків, велосипедних доріжок);

– інженерні рішення (водовідвідні решітки, ливневі системи, люки, технологічні колодязі тощо).

Згідно з принципами сучасного урбанізму [21], зона вуличного обладнання повинна відповідати вимогам:

– інклюзивності – безбар’єрний доступ до елементів інфраструктури;

– функціональної зонованості – щоб обладнання не заважало транзитному руху пішоходів;

– естетичної інтегрованості – гармонійне поєднання зі стилістикою вулиці й архітектурою;

– технічної доцільності – зручність обслуговування, ремонтопридатність, стійкість до зовнішніх впливів.

Також ця зона є просторовим резервом для:

– тимчасових об’єктів (сезонні елементи благоустрою, виставки, маркети);

– екстреного доступу спецслужб (швидка допомога, пожежна техніка);

– прокладки комунікацій (кабельні мережі, трубопроводи, освітлення).

Раціональне планування зони вуличного обладнання сприяє зниженню візуального та фізичного перевантаження пішохідного простору, підвищенню його функціональності та комфортності, а також створенню безпечного й привабливого міського середовища, особливо в умовах щільної забудови.

Буферна зона як просторовий та функціональний проміжок між проїжджою частиною та пішохідною зоною

Буферна зона розташовується безпосередньо поруч із проїжджою частиною і виконує роль фізичного та функціонального бар’єра, який підвищує безпеку та комфорт пішоходів, а також регулює просторову організацію вулиці.

До складу буферної зони можуть входити різноманітні елементи:

– тротуарні виступи (вузлові розширення тротуару, що уповільнюють рух транспорту і покращують оглядовість);

– парклети (невеликі зелені острівці або простори для відпочинку, розташовані на місці одного-двох паркомісць);

– місця для паркування автомобілів, які відокремлюють пішохідну зону від транспортного потоку;

– велодоріжки або велосмуги, що інтегрують велорух у вуличний простір, забезпечуючи безпеку і зручність для велосипедистів;

– елементи озеленення (дерева, кущі, квітники), які сприяють покращенню мікроклімату та візуальному комфорту;

– системи освітлення та вуличні меблі, що підвищують безпеку та естетику простору.

Ретельне проектування буферної зони дозволяє знизити конфлікти між різними користувачами вулиці, сприяє зменшенню швидкості руху автомобілів і формує більш привабливе та інклюзивне міське середовище.

## 2.3 Елементи транспортної інфраструктури

Вулично-дорожня мережа (ВДМ) – це система вулиць, доріг та проспектів, яка забезпечує зв’язок між окремими зонами міста, міжміське та регіональне сполучення, а також інтеграцію різних видів транспорту. Вона виконує як транзитну, так і локальну функцію, і поділяється на [16]:

– магістральні вулиці загальноміського значення;

– вулиці районного призначення;

– вулиці місцевого значення;

– пішохідні вулиці, дворові проїзди тощо.

Оптимальне планування ВДМ передбачає ієрархічну структуру, що дозволяє уникати конфліктів між транспортними потоками різного призначення.

У багатьох українських містах спостерігається перевантаження магістральних вулиць, відсутність достатньої кількості об’їзних шляхів, а також застаріла геометрія перехресть, що ускладнює організацію руху.

Основні компоненти, що забезпечують функціонування міської мобільності в межах інтегрованих транспортних систем:

– дорожньо-транспортна інфраструктура – вулично-дорожня мережа, транспортні розв’язки, смуги громадського транспорту;

– велосипедна інфраструктура – велодоріжки, велопаркінги, інженерні рішення, спрямовані на розвиток сталої мобільності;

– засоби регулювання дорожнього руху – світлофори, знаки, розмітка, системи розумного управління трафіком;

– інформаційна транспортна навігація – інтегровані візуальні орієнтири, схеми маршрутів, цифрові табло.

Транспортні розв’язки – це інженерно-планувальні рішення, які забезпечують безконфліктне або мінімально конфліктне перетинання транспортних потоків на різних рівнях. Існують:

– перехрестя в одному рівні (регульовані та нерегульовані);

– розв’язки у різних рівнях (естакади, тунелі, мости);

– кільцеві розв’язки (зазвичай використовуються для зниження швидкості та покращення безпеки).

У контексті сталого розвитку міста, пріоритетним є проєктування таких розв’язок, які одночасно:

– забезпечують безпеку учасників руху;

– оптимізують час у дорозі;

– не створюють бар’єри для пішоходів і велосипедистів;

– дозволяють інтегрувати громадський транспорт.

Станом на сьогодні, в українських містах існує нагальна потреба в модернізації багатьох розв’язок, зокрема через:

– відсутність пандусів;

– неефективну світлофорну регуляцію;

– відсутність смуг для громадського транспорту на в’їздах у розв’язки;

– небезпечні умови для пішоходів і велосипедистів.

Смуги для громадського транспорту: пріоритет мобільності

Виділені смуги громадського транспорту – один із ключових інструментів підвищення ефективності перевезень у межах міста. Вони дозволяють автобусам, тролейбусам і маршрутним таксі:

– уникати заторів;

– дотримуватись графіку руху;

– забезпечувати більшу пропускну здатність (до 3–5 разів більше пасажирів на одиницю часу, ніж приватні авто).

Переваги виділених смуги громадського транспорту:

скорочення середнього часу поїздки;

– підвищення довіри до громадського транспорту;

– зменшення кількості приватних авто в місті, як наслідок– зниження викидів $CO_2$;

– покращення логістики у години пік.

Водночас, запровадження виділених смуг громадського транспорту в Україні часто стикається з проблемами:

– супротив з боку водіїв приватного транспорту;

– неякісна дорожня розмітка;

– недостатній контроль з боку поліції;

– відсутність фізичного відокремлення смуг;

– обмежена кількість маршрутів, що ними користуються.

В українських містах, таких як Київ, Львів, Харків, Дніпро, реалізуються проєкти із розширення мережі смуг громадського транспорту. Проте потребується системний підхід до проєктування, контролю та моніторингу їхньої ефективності.

У процесі організації виділених смуг руху для громадського транспорту важливо одночасно забезпечити безпечні та ефективні умови для руху велосипедистів. У разі, коли інфраструктурна можливість облаштування окремої велодоріжки чи велосмуги відсутня, допускається інтеграція велоруху на смугу громадського транспорту – за погодженням з відповідним транспортним підприємством, рис. 2.5 [22]. Приклад велосипедної смуги у міському просторі наведений на рис. 2.6.

Таке рішення має практичні переваги, зокрема:

– можливість безперешкодного та швидкого пересування велосипедистів поза загальним потоком приватного транспорту;

– зниження конфліктів з пасажирами на зупинках, оскільки велосипедний потік не перетинається з зонами посадки-висадки;

– підвищення загальної безпеки велосипедистів порівняно з перебуванням у змішаному транспортному потоці.



Рисунок 2.5 – Велосипедна смуга у міському просторі https://green-way.com.ua/uk/dovidniki/pdr-single/rozdil-1/punkt-10_velosypedna-smuha



Рисунок 2.6 – Велосипедна смуга у міському просторі

Оптимальні умови для інтеграції велоруху у смуги громадського транспорту:

Ширина смуги ≥ 4,75 м – дозволяє безпечне спільне користування смугою автобусами та велосипедистами з дотриманням нормативних інтервалів.

Ширина смуги ≤ 3,50 м – фізично унеможливлює обгін велосипедиста автобусом у межах смуги, що змушує водіїв зачекати безпечного моменту для випередження, не створюючи небезпеки.

Зауваження щодо проміжної ширини (від 3,50 м до 4,75 м): смуги з такою шириною є найменш безпечними для суміщення велосипедного та автобусного руху. У цьому випадку існує ризик, що водії автобусів будуть намагатися обігнати велосипедистів, не дотримуючись безпечного бічного інтервалу, що суттєво підвищує ризик аварій.

Ключові аспекти, які слід врахувати при впровадженні велоруху на смугах громадського транспорту:

– поведінкові особливості користувачів (рівень досвіду велосипедистів, готовність водіїв громадського транспорту дотримуватися ПДР);

– рівень завантаженості смуги – інтенсивність автобусного руху не повинна створювати постійну небезпеку для велосипедистів;

– наявність зупинок та організація посадки/висадки пасажирів, щоб уникнути конфліктів між пішоходами та велосипедистами;

– додаткова візуальна індикація (розмітка, піктограми, знаки), що чітко вказує на дозволене сумісне використання смуги;

– навчальні та інформаційні кампанії для водіїв і велосипедистів щодо правил спільного користування смугою;

Технічні та організаційні умови для спільного використання автобусних смуг велосипедним транспортом:

При низькій інтенсивності велосипедного руху – тобто, якщо кількість велосипедистів не перевищує 150–200 осіб за годину, – допускається облаштування виділеної смуги громадського транспорту шириною 3,00–

3,50м. У таких умовах випередження велосипедистів автобусами буде неможливим, що, водночас, сприятиме безпечному режиму руху.

Довжина смуг між перехрестями або інтервали між зупинками не повинні значно перевищувати 300 метрів. Така організація дозволяє зменшити швидкісні перепади та підвищити контрольованість руху для всіх учасників.

Максимально дозволена швидкість на ділянках спільного використання автобусної смуги та велоруху має становити не більше 50 км/год, що відповідає загальним принципам безпеки в міських умовах.

У разі наявності додаткової смуги для автотранспорту праворуч від виділеної смуги громадського транспорту, організація спільного руху велосипедистів на останній не допускається. Це правило не поширюється на смуги, які використовуються для руху в протилежних напрямках на перехрестях (наприклад, поворотні смуги).

На перехрестях, обладнаних світлофорами, необхідно забезпечити безпечне та безконфліктне пересування велосипедистів, не створюючи при цьому перешкод для громадського транспорту. Це може бути реалізовано за рахунок окремих фаз світлофорного регулювання або архітектурних рішень (наприклад, зони очікування перед стоп-лінією).

У разі використання спеціальних світлофорів для рейсових автобусів, слід встановлювати окремі велосипедні світлофори, синхронізовані з фазами основного руху.

Крім того, бажано передбачити спеціальні зони очікування для велосипедистів перед перехрестями, які дозволять безпечно стартувати з зони зупинки.

Для уникнення скупчення велосипедистів перед перехрестями, можливе влаштування додаткових велосмуг, а також об’їзних велодоріжок, які дозволяють здійснити об’їзд зони зупинки громадського транспорту або уникнути конфліктів на підходах до світлофорного об'єкта.

Крім того, ефективність руху рейсових автобусів на вузьких виділених смугах (≤ 3,50 м) може бути суттєво підвищена за умови мінімізації перешкод, зокрема у разі дотримання таких умов:

– відсутність ділянок з підйомом або інших складних профільних елементів дороги, що призводять до зниження швидкості руху автобусів і створюють ризик затримок через необхідність обгону повільніших учасників руху, зокрема велосипедистів;

– наявність альтернативних маршрутів для велосипедного транспорту, які не є обов'язковими, але дозволяють велосипедистам обирати інші, безпечніші траєкторії руху, наприклад, переміщення по тротуару за умови його достатньої ширини та відповідного дозволу. Такий підхід знижує інтенсивність велотрафіку на самій смузі громадського транспорту, зменшуючи кількість потенційних конфліктних ситуацій.

Таким чином, гнучка організація велоруху у поєднанні з топографічно простими умовами дозволяє забезпечити плавність та регулярність руху громадського транспорту, навіть за обмеженої ширини смуги.

## 2.4 Елементи благоустрою міського середовища

Елементи благоустрою міського середовища формують естетичну та функціональну привабливість міських просторів [15]:

– санітарне утримання та сміттєвидалення – системи збирання та сортування відходів, що мають прямий вплив на екологічну якість середовища;

– зовнішня реклама та інформаційні конструкції – об'єкти візуальної комунікації, що потребують просторового регламентування задля збереження візуального комфорту;

– освітлення вулиць і фасадне підсвічування – підвищують рівень безпеки,

У межах міського простору міст України спостерігається низка системних проблем, пов'язаних із санітарним обслуговуванням міських територій:

– незадовільний технічний стан контейнерів для збору сміття;

– нерегулярне або несвоєчасне вивезення побутових відходів, що призводить до перевантаження сміттєзбірних майданчиків;

– низька якість прибирання вулично-дорожньої мережі, включаючи тротуари, зупинки громадського транспорту та площі;

– відсутність належного санітарного обслуговування будівельних та реконструкційних майданчиків;

– ігнорування потреби у встановленні сміттєзбірників поблизу об'єктів малої архітектурної форми (МАФів);

– загальний дефіцит урн та контейнерів на пішохідних маршрутах і в громадських місцях;

– відсутність облаштованих точок збору сміття поблизу об'єктів торгівлі, особливо у зонах, зайнятих несанкціонованою (стихійною) торгівлею та на територіях прилеглих до ринків;

– масове розміщення приватних оголошень на опорах вуличного освітлення, елементах міської інфраструктури та рекламних конструкціях, що порушує естетичний вигляд міста й ускладнює санітарне прибирання.Є проблеми санітарного утримання прибудинкових територій:

– відсутність системи роздільного збору твердих побутових відходів, що негативно впливає на ефективність управління відходами та суперечить принципам сталого розвитку в сфері комунального господарства .

Проблеми санітарного стану прилеглих територій та вимоги до організації сміттєзбирання. Захаращення прибудинкових і прилеглих територій. У багатьох районах міст України, особливо поблизу новозведених житлових будинків та споруд, спостерігається надмірне скупчення

побутового та будівельного сміття, що призводить до формування несанкціонованих звалищ і погіршення екологічного стану середовища.

Основні чинники цієї ситуації:

– відсутність належної системи тимчасового зберігання будівельних відходів під час ведення чи завершення будівництва;

–ігнорування вимог щодо благоустрою прилеглих територій з боку забудовників або обслуговуючих організацій.

Недостатня інфраструктура для збору дрібного сміття. Поширеною проблемою є відсутність сміттєвих урн із попільничками біля під'їздів житлових будинків та входів до громадських і адміністративних споруд. Це створює умови для накопичення сміття на тротуарах, газонах та поблизу входів, погіршуючи санітарний і візуальний стан вуличного простору.

Забруднення фасадів будівель. Фасадні частини будинків у багатьох мікрорайонах мають виражене забруднення, зумовлене атмосферними викидами (пил, сажа, вихлопні гази), а також великою кількістю паперових оголошень, що хаотично наклеюються на стіни, віконні укоси, двері, опори та інші вертикальні елементи. Це не лише порушує естетику, а й ускладнює обслуговування будівель, ускладнює очищення поверхонь і знижує загальний комфорт міського середовища.

Сміттєзбиральні урни – це невеликі за обсягом ємності для збирання сміття, призначені передусім для територій загального користування: тротуарів, зупинок громадського транспорту, входів до будівель, парків, скверів тощо. Сучасні сміттєзбиральні урни наведені на рис. 2.7.

Об'єм і конструкція урн мають відповідати інтенсивності пішохідного потоку у конкретному місці встановлення, а також бути стійкими до вандалізму та погодних умов. Для підвищення ефективності збору сміття рекомендовано:

– використовувати урни зі вбудованими попільничками;

– забезпечити легкий доступ для очищення;

– дотримуватися визначеного кроку розміщення урн – орієнтовно кожні 80–150 метрів у зоні активного пішохідного руху.

Контейнери для ТПВ (твердих побутових відходів) призначені для масового накопичення сміття в житлових кварталах, біля офісних будівель, закладів освіти тощо. Їх розміщення має супроводжуватись:

– організацією закритих або напівзакритих контейнерних майданчиків;

– облаштуванням під'їзду для сміттєвоза;

– чітким розмежуванням зон для різних типів відходів (сухі, вологі, скло, пластик тощо).




Рисунок 2.7 – Сучасні сміттєзбиральні урни

У сучасній практиці благоустрою міського середовища сміттєзбиральні урни рекомендовано виготовляти з металу або високоякісного пластику, що відповідає вимогам міцності, довговічності та антивандального захисту.

Бетонні урни, встановлені в радянський період, підлягають демонтажу, оскільки не відповідають сучасним стандартам дизайну, гігієни, ергономіки та естетики міського простору.

У разі використання пластикових урн, їх конструкція обов'язково має містити інтегроване місце для гасіння недопалків, що сприяє підвищенню пожежної безпеки та зменшенню кількості випадків неконтрольованого засмічення території недопалками.

Заглиблені контейнери для збору сміття – це сучасний тип сміттєзбірників, який дозволяє значно зекономити простір на території встановлення. Приблизно дві третини конструкції перебувають під землею, що забезпечує компактність і зменшує візуальний вплив на навколишнє середовище. Контейнери заглиблено типу наведені на рис. 2.8.




Рисунок 2.8 – Контейнери заглиблено типу

Такі контейнери, як правило, обладнані герметичними кришками, що запобігають поширенню запахів і доступу шкідників. Їхній об'єм

визначається з урахуванням особливостей місцевості та прогнозованого щоденного об’єму відходів.

Вивезення сміття з цих контейнерів здійснюється відповідно до графіка, рекомендованого виробником – зазвичай не рідше одного разу на тиждень.

Завдяки своїй конструкції, заглиблені контейнери дозволяють істотно знизити витрати на обслуговування та транспортування відходів. Саме тому при плануванні нових майданчиків для збору ТПВ (твердих побутових відходів) доцільно надавати перевагу таким рішенням, що поєднують ефективність, естетику та екологічну доцільність, рис. 2.9.

Майданчики для збору твердих побутових відходів (ТПВ), рис. 2.10 – це спеціально облаштовані ділянки, призначені для встановлення сміттєвих контейнерів різного типу. Розміщення таких майданчиків повинно здійснюватися на безпечній відстані – не менш як 20 метрів від вікон та вхідних дверей житлових будівель, щоб мінімізувати вплив неприємних запахів і шуму на мешканців.




Рисунок 2.9 – Санітарне утримання




Рисунок 2.10 – Майданчики для збору твердих побутових відходів

Поверхня майданчика має бути виконана з твердого покриття (наприклад, бетонного чи асфальтового), яке забезпечує зручність підходу до контейнерів і можливість заїзду спецтехніки. Обов'язковим є облаштування водовідведення з ухилом у бік проїзної частини для уникнення застою води та забруднення прилеглої території.

Для естетичності та безпеки майданчики слід огороджувати П- або Г-подібним парканом висотою не менше 1,5 метра. Це дозволяє частково приховати контейнери з вулиці, зменшити їхній вплив на міський ландшафт, а також запобігти несанкціонованому доступу.

Додатково рекомендується облаштовувати навіси над контейнерним майданчиком для захисту від атмосферних опадів. Це подовжує термін служби контейнерів, зменшує накопичення вологи та сприяє дотриманню санітарних норм.

Також бажано передбачити інформаційні таблички з правилами сортування сміття та графіком вивезення ТПВ для підвищення екологічної обізнаності мешканців.

Організація санітарного утримання біля тимчасових споруд торгівлі. У місцях розташування тимчасових торговельних споруд (ТС) та пересувних

точок торгівлі, особливо в умовах їх скупчення, обов’язковим є встановлення урн для збору дрібного сміття. Такі урни повинні бути розміщені на відстані не більше ніж 2 метри від торговельного віконця або зони обслуговування клієнтів.

Рекомендується використовувати урни, обладнані вбудованими попільничками, що сприятиме зменшенню кількості недопалків на землі та покращить загальний вигляд території.

Очищення урн від сміття повинно здійснюватися щоденно, з такою ж регулярністю має прибиратись і прилегла до споруди територія (зокрема, пішохідна зона в радіусі щонайменше 5 метрів). Відповідальність за своєчасне прибирання та вивіз сміття несе власник або орендар торговельного об'єкта.

Фасади ТС повинні підтримуватися в охайному стані: бути чистими, не мати сторонніх або несанкціонованих рекламних чи приватних оголошень. Регулярне миття зовнішніх поверхонь споруди слід організовувати не рідше одного разу на тиждень, або частіше – за потреби чи у разі сильного забруднення.

Дотримання зазначених вимог є важливим елементом благоустрою міського середовища, впливає на комфорт мешканців і формує позитивне враження від діяльності малих торговельних об’єктів.

Утримання елементів благоустрою та територій загального користування. Опори вуличного освітлення, а також конструкції, на яких розміщено зовнішню рекламу, повинні регулярно очищуватись від несанкціонованої реклами, приватних оголошень, наклейок та інших візуальних забруднень. Особливу увагу слід приділяти також своєчасному видаленню написів графіті та подібних малюнків шляхом їх змивання або зафарбовування відповідними засобами. Приклади зовнішнього освітлення наведені на рис. 2.11.

Огляд зазначених елементів благоустрою на наявність забруднень рекомендується проводити не рідше одного разу на тиждень. Відповідальність за забезпечення належного стану та своєчасне прибирання покладається на власника об’єкта або балансоутримувача.

Окрім цього, прибирання сміття та догляд за іншими територіями загального користування – зокрема парками, гідропарками, лугопарками, лісопарками, парками культури і відпочинку, парками-пам’ятками садово-паркового мистецтва, історичними та меморіальними парками, зонами відпочинку, скверами, садами, пам’ятками культурної й історичної спадщини, а також площами, майданами, проспектами, вулицями, провулками, узвозами, проїздами, пішохідними і велосипедними доріжками, дитячими та спортивними майданчиками, пляжами, кладовищами тощо – повинні здійснюватися відповідно до встановлених санітарних норм і правил благоустрою населених пунктів.

Важливо забезпечити систематичне прибирання таких територій, своєчасне вивезення відходів, догляд за зеленими насадженнями та елементами інфраструктури. Залучення відповідальних служб, регулярний контроль та плановий моніторинг дозволяють підтримувати належний санітарний стан, створюючи комфортне середовище для мешканців і відвідувачів міста.




Рисунок 2.11 – Приклади зовнішнього освітлення

## 2.5 Тимчасові та мобільні архітектурні об’єкти

У сучасних урбаністичних практиках тимчасові та мобільні архітектурні об’єкти відіграють дедалі важливішу роль у формуванні динамічного, адаптивного та інклюзивного міського простору. Вони відповідають на потреби короткострокових функцій, культурних ініціатив, соціальних викликів та надзвичайних ситуацій. Приклади тимчасових споруд наведені на рис. 2.12.




Рисунок 2.12 – Приклади тимчасових споруд

Літні кафе, тераси, торговельні павільйони – елементи короткострокової забудови, що активізують публічні простори.

Конструктивно літні майданчики можуть бути виконані у формі терас, веранд, павільйонів легкого типу або під тентами. Для їх облаштування використовуються полегшені, мобільні конструкції, які не потребують зведення фундаменту та не належать до капітальних споруд. При цьому всі елементи мають відповідати чинним технічним вимогам і нормам безпеки, передбаченим будівельним регламентом.

Залежно від типу конструкцій і періоду експлуатації, майданчики класифікуються на:

– відкриті (літні) майданчики – використовуються виключно у теплий період року, зазвичай без додаткового захисту від погодних умов або з мінімальним накриттям, наприклад, парасольки, рис. 2.13 та тенти.



Рисунок 2.13 – Приклади накриття відкритих майданчиків

– сезонні майданчики – можуть бути частково захищеними від зовнішніх впливів, оснащені легкими навісами або боковими перегородками, що дозволяє продовжити термін їх функціонування у міжсезоння.

Можна виділити технічні та експлуатаційні вимоги до майданчиків:

– по-перше це доступність для всіх груп населення – розміщення майданчиків передбачає вільний і безпечний доступ для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення, без створення фізичних бар’єрів;

– встановлення освітлення: світильники, ліхтарі та інші освітлювальні елементи повинні розміщуватись виключно в межах самого майданчика. Їхнє

розташування має не засліплювати пішоходів, водіїв транспортних засобів і не створювати світлового дискомфорту для мешканців прилеглих житлових будинків.

Вимоги до конструкцій майданчиків: конструктивні елементи майданчика мають забезпечувати міцність, жорсткість, стійкість і безпеку в процесі експлуатації, а також відповідати вимогам техніки безпеки та протипожежним нормам.

Майданчики повинні бути встановлені без порушення несучих конструкцій будівель і мати можливість швидкого демонтажу у разі необхідності проведення ремонтних або експлуатаційних робіт на прилеглій території чи самому об’єкті. Допустимі елементи благоустрою: у межах відкритих (літніх) майданчиків дозволено розміщення меблів (столів, стільців, лавок), декоративних елементів, парасольок, сміттєвих урн, квіткових та ландшафтних композицій, а також освітлювальних приладів, обладнання для регулювання температурного режиму та холодильного устаткування, необхідного для функціонування закладу. Типи меблів які пропонується застосовувати на території відкритих майданчиків наведені на рис. 2.14.

Огородження майданчиків: по периметру відкритих майданчиків дозволяється встановлювати легкі збірно-розбірні конструкції висотою до 1м. У межах таких огорож допускається розміщення декоративних квіткових композицій, освітлювальних елементів та інших естетичних деталей, які не порушують візуальне сприйняття простору.

У випадках, коли майданчики розташовуються на територіях історико-культурних заповідників, у зонах охорони пам’яток архітектури, або поруч із будівлями, що мають національне чи місцеве історико-культурне значення, їх об’ємно-просторове, стилістичне та декоративне оформлення має відповідати історичному контексту та дотримуватись наступних вимог:

– розміщення конструкцій повинно відповідати архітектурній структурі та стилістичній цілісності фасадів, з урахуванням кольорового рішення та оздоблення зовнішніх стін будівлі;

– елементи майданчика не повинні перешкоджати візуальному сприйняттю архітектурних деталей – зокрема, не допускається перекриття чи закриття оригінальних елементів фасаду, таких як ліпнина, мозаїка, пілястри, колони, ротонди тощо.



а) меблі з ротангу та скла



б) меблі з дереву

Рисунок 2.14 – Типи меблів які пропонується застосовувати на території відкритих майданчиків

Сонцезахисні конструкції: допускається встановлення маркіз, навісів або інших захисних елементів від сонця, за умови, що:

– вони не перекривають декоративні елементи фасаду;

– можуть кріпитися до фасаду або розташовуватись на власних опорах у межах лінії фасаду;

– не спотворюють архітектурне обличчя будівлі та гармонійно вписуються у загальну композицію вулиці чи площі.

Такі об'єкти відіграють важливу роль у формуванні живого, привабливого міського простору, сприяють активізації публічного життя та розвитку малого і середнього бізнесу.

Вимоги до розміщення майданчиків:

– розташування біля закладу, тобто тимчасові майданчики для обслуговування споживачів можуть встановлюватися виключно поруч зі стаціонарними (капітальними) закладами ресторанного господарства;

– збереження пішохідного простору у разі розміщення майданчика на тротуарах, пішохідних доріжках або алеях, необхідно забезпечити щонайменше 1,8м вільного проходу для пішоходів;

Відповідність межам фасаду: монтаж майданчиків дозволяється лише в межах фасадної частини самого закладу, без перекриття входів/в’їздів до будівель чи дворів. Вихід майданчика за межі фасаду можливий лише за наявності письмової згоди власників або орендарів суміжних об’єктів нерухомості.

Вимоги до оформлення та облаштування літніх майданчиків. Сонцезахист та захист від негоди: для забезпечення захисту від сонця та несприятливих погодних умов над літніми майданчиками можуть встановлюватися маркізи. Тканинне або інше покриття повинно бути надійно закріплене на каркасі, який може бути висувним або знімним. Зовнішній вид, кольорова гама та матеріали маркіз мають гармонійно поєднуватись із архітектурним стилем будівлі та загальним дизайном міського середовища.

Рекомендується, щоб покриття літньої тераси відрізнялося від пішохідного покриття для її візуального виділення. При цьому матеріали повинні бути:

– нековзкими, безпечними у використанні;

– зручними для прибирання та стійкими до зношування;

– схожими за фактурою або стилем на матеріали, що використовуються на прилеглій території, але відрізнятися кольором або текстурою для чіткого зонування.

Допустимий ухил покриття майданчика – не менше 1% і не більше 4%, що забезпечує водовідведення та комфортне пересування. Для створення комфортного та привабливого середовища рекомендується використовувати зелені насадження, зокрема однорічні рослини, квіти в горщиках або контейнерах.

Важливо, щоб озеленення:

– не заважало пішоходам та не обмежувало вільний прохід;

– було органічно поєднане з іншими елементами майданчика – огорожею, меблями, навісом;

– мало акуратний вигляд та не створювало загрози безпеці. Рослини слід розміщувати так, щоб їх можна було легко доглядати з тротуару або з території майданчика.

Громадські вбиральні – необхідна інфраструктура для забезпечення гігієнічних потреб населення. Рекомендовані місця для розміщення громадських вбиралень:

– на території ярмарків, поблизу великих об’єктів торгівлі, громадського харчування, закладів сфери послуг, культурно-розважального та спортивного призначення;

– у зонах відпочинку та рекреаційних територіях, таких як сади, парки, лісопарки, а також на бульварах завширшки понад 25 метрів;

– на автозаправних станціях (АЗС) та на автостоянках, що розраховані більш ніж на 25 транспортних засобів, незалежно від їх типу: відкриті чи багаторівневі;

– на спеціально облаштованих паркувальних майданчиках;

– у зонах, прилеглих до зовнішніх магістральних автодоріг;

– на територіях торговельних підприємств із кількістю торговельних місць понад 15;

– у місцях масового відпочинку: на пляжах, стадіонах, у зонах дозвілля;

– поруч із кінотеатрами, виставковими центрами, музеями та подібними об'єктами культурного значення.

Обмеження щодо розміщення. Розміщення громадських вбиралень заборонено в межах:

– житлових приміщень,

– загальноосвітніх закладів,

– дитячих дошкільних установ,

– лікувально-профілактичних та санітарно-епідеміологічних закладів.

Вимоги до навігації. Місця розташування громадських туалетів повинні бути чітко позначені вказівниками типу «WC» або «ТУАЛЕТ». Такі покажчики встановлюються в зонах з інтенсивним пішохідним потоком або скупченням людей та мають бути добре помітними і освітленими в темний час доби.

Види громадських вбиралень поділяються на три основні типи:

– стаціонарні;

– напівстаціонарні

– мобільні туалетні кабіни без вигрібної ями

Стаціонарні та напівстаціонарні вбиральні можуть функціонувати як постійно діючі об’єкти інфраструктури, у той час як мобільні туалетні кабіни встановлюються тимчасово, зазвичай під час масових заходів або у випадках нестачі постійних туалетів у конкретному місці.

Усі типи громадських вбиралень повинні бути технічно справними, чистими та доступними цілодобово, особливо у міських умовах з високою відвідуваністю. Громадські туалети напівстаціонарного типу повинні бути обладнані системами автоматичного очищення та автоматизованої оплати послуг. Приклади планувальних рішень громадських вбиралень наведені на рис. 2.15.




Рисунок 2.15 – Планувальні рішеняння громадських вбиралень

Стаціонарні туалети. Стаціонарні вбиральні – це капітальні будівлі, які включають необхідні приміщення для надання послуг з особистої гігієни та санітарного обслуговування. Більшість таких об’єктів було збудовано ще у радянський період, тому їх розташування та функціональність не завжди відповідають сучасним потребам містян.

Основні недоліки стаціонарних туалетів:

– потребують постійної присутності персоналу, що ускладнює їх утримання;

– у разі відсутності обслуговування швидко виходять з ладу та не відповідають санітарним нормам;

– не призначені для цілодобової експлуатації, що робить їх вразливими до вандалізму у нічний час;

Рекомендується оснащення таких вбиралень автоматизованими системами оплати для зменшення залежності від персоналу.

Напівстаціонарні туалети – це модульні кабіни без вигрібної ями, які підключаються до централізованих мереж водопостачання та каналізації. Вони є найбільш оптимальним рішенням для умов міста завдяки мобільності, функціональності та відповідності сучасним стандартам.

Переваги напівстаціонарних туалетів:

– виготовляються як цілісні конструкції, які легко монтуються згідно з технічними інструкціями;

– оснащуються системами дезінфекції та можуть бути адаптовані для осіб з інвалідністю;

– передбачають можливість автоматичного санітарного очищення та безконтактної оплати за користування.

Мобільні туалети без вигребу використовуються тимчасово, зокрема, під час проведення фестивалів, концертів, ярмарків та інших масових подій, де спостерігається підвищене скупчення людей. Вони не призначені для постійного використання, проте є оперативним вирішенням тимчасової нестачі санітарних об’єктів.

Сучасний багатофункціональний інклюзивний санітарний модуль із двома окремими кабінами для відвідувачів (чоловічою та жіночою) наведений на рис. 2.16. Модуль поєднує дві кабіни – 101 (одномісну багатофункціональну М/Ж) та 102 (одномісну багатофункціональну інклюзивну М/Ж), утворюючи єдиний санітарний блок.

Кабіни обладнані всім необхідним гігієнічним оснащенням із максимальною автоматизацією процесів. Завдяки різним варіантам

оздоблення модуль можна адаптувати до будь-якого архітектурного середовища. Розміри 2600 х 4100 х 2750 мм (ВхШхГ) [23].




Рисунок 2.16 – Багатофункціональний інклюзивний санітарний модуль https://biladzyga.com.ua/product/obshestv_tualet/aesthetic-module-103/

## 2.6 Озеленення та просторово-навігаційна система

Елементи озеленення – дерева, газони, квітники, вертикальне озеленення; відіграють ключову роль у мітимафікації міського середовища, регуляції мікроклімату та формуванні біорізноманіття.

Розміщення зелених насаджень на вулицях забезпечує значні переваги, причому найбільшу користь дають великорозмірні рослини, передусім дерева.

За висотою дорослі дерева поділяють на малі (до 10 м), середні (10 – 15м) та великі (понад 15 м). У міському середовищі першочергово варто зосереджуватися на висадці саме великих дерев.

Елементи озеленення наведені на рис. 2.17.




Рисунок 2.17 – Елементи озеленення

Усі рослини:

– поглинають двоокис вуглецю та затримують пил у повітрі;

– зменшують ефект «теплового шатра» над містом і скорочують енергоспоживання, пов’язане з регулюванням температури;

– сприяють ефективнішій роботі зливової каналізації;

– знижують рівень вуличного шуму, що позитивно позначається на здоров’ї та психологічному комфорті мешканців;

– формують природне середовище для існування тварин і птахів.

– візуально звужують простір вулиці, що спонукає водіїв знижувати швидкість і підвищує безпеку руху;

– покращують естетичний вигляд вулиці, сприяючи залученню клієнтів до місцевого бізнесу;

– підвищують вартість нерухомості на прилеглих ділянках.

Рекомендується висаджувати рослини скрізь, де це дозволяють умови та де можливо забезпечити належний догляд.

У місцях із великими площами замощення, високою щільністю забудови та значною кількістю підземних комунікацій слід застосовувати мобільні та компактні форми озеленення.

Під час добору видів зелених насаджень необхідно враховувати кліматичні та мікрокліматичні особливості території. Крім того, при створенні ландшафтів слід брати до уваги техногенне й антропогенне навантаження на ділянку та мінімізувати його завдяки рекреаційним властивостям рослин.

Знесення або пересадження дерев, чагарників, газонів чи квітників допускається лише за наявності спеціального дозволу (ордера) та акту обстеження зелених насаджень. Зелені насадження, видалені під час реконструкції чи будівництва, мають бути відновлені шляхом компенсаційного озеленення.

Місто повинно мати стандарт озеленення, а заміна чи висадка нових дерев має здійснюватися відповідно до довгострокового проєкту озеленення території.

Вимоги до розміщення елементів озеленення. Дерева та інші рослини не повинні обмежувати огляд на перехрестях для водіїв, велосипедистів і пішоходів. На всіх перехрестях дерева та рослини, що можуть виростати вище 60 см, слід розташовувати не ближче ніж 10 м від краю проїжджої частини на перпендикулярній вулиці, щоб не закривати видимість світлофорів, дорожніх знаків чи сигналів учасників руху. На розділювальній

смузі дерева також необхідно висаджувати не ближче ніж 10 м від перехрестя.

Розташування рослин на вулицях прямо впливає на безпеку та вартість їх утримання. Зелені насадження не повинні розростатися за межі посадкової ями на тротуар чи проїжджу частину, за винятком крони дерев. Гілки рослин, що нависають над пішохідною доріжкою, мають бути розташовані на висоті не менше 2,5 м.

Об’єкти дрібнороздрібної торгівлі, побутового обслуговування та харчування, зупинкові павільйони, туалетні кабіни та елементи інженерної інфраструктури слід розміщувати не ближче ніж за 3 м від стовбура дерева; при цьому перевагу варто надавати деревам із компактною кроною. Мінімальна відстань від стовбура до вуличного обладнання повинна становити: для невеликих дерев – 0,6 м, для великих – 0,8 м.

Потрібно враховувати перешкоди, розташовані як над, так і під поверхнею землі: вуличне обладнання, колектори, підвали, сховища та інші підземні споруди, що можуть обмежувати можливість висадки рослин. Зокрема, не рекомендується садити дерева безпосередньо над тепловими, водопровідними чи каналізаційними магістралями.

Утримання та обслуговування. Під час проєктування зон озеленення необхідно передбачати достатній простір навколо рослин для догляду за ними, наприклад місце для проходів у зонах висадки дерев.

Система вуличної навігації – це узагальнена назва для комплексних рішень, що полегшують орієнтування в міському просторі. Вона охоплює два основні види: супутникову навігацію (наприклад, GPS), яка визначає точне місцеположення за допомогою супутників, та візуальну навігацію — фізичні інформаційні елементи, такі як таблички й вказівники, що допомагають людям знайти потрібний напрямок.

Система вуличної навігації: вказівники з назвами вулиць та нумерацією будинків; орієнтири до об'єктів історико-культурної спадщини, громадських

установ, туристичних точок інтересу. На рис. 2.18 приведена транспортна навігація та інформаційні поверхні, рис. 2.19.




а)світлофори б) інформаційні табло в)вказівники

Рисунок 2.18 – Транспортна навігація




а)інформаційні стенди б)довідкові стенди в)вказівники

Рисунок 2.19 – Інформаційні поверхні

# 3 КОНЦЕПЦІЇ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ТА ІНТЕГРОВАНОГО ПЛАНУВАННЯ МІСЬКОГО ПРОСТОРУ

## 3.1 Інтегроване планування як інструмент реалізації сталого розвитку

Інтегроване планування є комплексним підходом до просторового й стратегічного розвитку територій, що поєднує економічні, соціальні та екологічні аспекти в єдиній системі управління. Його сутність полягає у координації діяльності різних секторів, залученні зацікавлених сторін, забезпеченні прозорості та узгодженості цілей розвитку [24] .

Основні принципи інтегрованого планування:

– системність – врахування взаємозв’язків між усіма елементами територіального розвитку;

– участь громади – залучення громадськості, бізнесу та експертів до ухвалення рішень;

– наукова обґрунтованість – використання даних, прогнозів, сценарного аналізу;

– довгострокова орієнтація – формування стратегічного бачення майбутнього територій;

– екологічна раціональність – мінімізація негативного впливу на довкілля.

Інтегроване планування реалізується через стратегічні плани розвитку громад, комбіновані просторові документи, стратегії регіонального розвитку, плани мобільності та «зелені» інфраструктурні проєкти.

Сталий розвиток задає цільові орієнтири, тоді як інтегроване планування виступає механізмом їх реалізації на національному, регіональному та місцевому рівнях. Поєднання цих концепцій дозволяє:

– забезпечити збалансоване просторове та соціально-економічне зростання;

– оптимізувати використання природних ресурсів;

– підвищити конкурентоспроможність територій;

– формувати стійкі міські системи, адаптовані до кліматичних змін;

– створити умови для підвищення якості життя населення.

Сучасні підходи до планування міст і регіонів включають кліматично орієнтовані стратегії, використання цифрових геоінформаційних систем (ГІС), розвиток сталої мобільності, інклюзивності та «розумних» технологій управління.

Сталий розвиток міст – це баланс соціальних, економічних і екологічних компонентів, що забезпечує якість життя нинішніх мешканців без погіршення можливостей для майбутніх поколінь. Структурні елементи міського простору: транспортна інфраструктура, пішохідні зони, озеленення, елементи благоустрою тощо, відіграють ключову роль у реалізації цього балансу. Для українських міст, які переживають інтенсивні трансформації – як через демографічні й економічні виклики, так і через наслідки військових дій – важливо дослідити, як саме ці елементи сприяють або, навпаки, перешкоджають сталому розвитку [25].

Концепція сталого міського розвитку. Теорії сталого міста підкреслюють важливість інтеграції прогнозованої транспортної, екологічної та соціальної політики. Основні напрями: скорочення шкідливих викидів, підвищення доступності послуг, зменшення залежності від авто, підвищення якості публічного простору, збереження біорізноманіття.

Роль структурних елементів простору відіграють важливу роль. Такі структурні елементи міського простору, як тротуари, пішохідні зони, фасадні зони, буферні смуги, вуличне обладнання, зелені зони – формують якість пересування, безпеку, комфорт, екологічні характеристики середовища. Вони впливають на температуру, якість повітря, соціальну взаємодію, економічну активність малого бізнесу, туристичну привабливість. Спираючись на теорію

і практику, можна виділити кілька ключових шляхів, як структурні елементи простору сприяють сталому розвитку українських міст. У таблиці 3.1 наведені основні структурні елементи та їх вплив на сталий розвиток.

Таблиця 3.1 – Елементи простору та іх вплив на сталий розвиток міст

| Елемент простору | Вплив на сталий розвиток | Приклади / виклики |
|---|---|---|
| Пішохідні зони, тротуари, пішохідна безпеки | Зменшення залежності від автомобільного транспорту → зниження викидів $CO_2$; підвищення безпеки; покращення фізичного здоров'я громадян; соціальна інтеграція. | В Харькові – системи безпеки пішоходів; але часто тротуари переповнені, недостатньо безбар'єрні. |
| Зелені зони та озеленення | Поглинання вуглецю, зниження температури у спекотні періоди, покращення мікроклімату, рекреаційні простори, біорізноманіття. | Полтава – планування зелених зон; програма Nature-based Solutions від UNDP. Виклики: нестача регулярного догляду, забудова. |
| Фасадні зони, буферні смуги, вуличне обладнання | Більший потенціал для комерційної активності; покращення візуального середовища; комфорт для пішоходів; зменшення шуму та пилу. | У Львові приклади пішохідних перетворень вулиць: очищення від авто, створення бар'єрів, переробка покриттів |
| Інклюзивність і доступність | Забезпечення рівних можливостей для людей з інвалідністю, літніх, з дитячими візками; підвищення соціальної справедливості; соціальна сталість. | Дослідження в Харкові про доступність вулиць і взаємодію громадськості та влади. |

Розроблений SWOT-аналіз сталого розвитку міського простору – узагальнений, структурований і придатний для використання в наукових роботах, стратегіях та аналітичних документах.

В таблиці 3.2 наведений SWOT-аналіз сталого розвитку міського простору. SWOT-аналіз сталого розвитку міського простору демонструє, що ключовими умовами для підвищення життєстійкості міст є ефективне управління ресурсами, інтегроване планування, розвиток «зелених» технологій та активне залучення громади. Міста, які успішно поєднують

інновації, екологічні підходи та соціальну інклюзивність, мають найвищі шанси забезпечити збалансований та довгостроковий розвиток.

Таблиця 3.2 – SWOT-аналіз сталого розвитку міського простору

| **Сильні сторони** | **Слабкі сторони** |
|---|---|
| 1. Розвинена транспортна та інженерна інфраструктура.<br>2. Висока концентрація людського капіталу, наукових та інноваційних центрів.<br>3. Активність громадськості та наявність механізмів участі у місцевому самоврядуванні.<br>4. Потенціал для впровадження енергоощадних і «зелених» технологій.<br>5. Розвиток smart-city рішень, цифрових сервісів та інноваційних технологій. | 1. Зношеність комунальних мереж та житлового фонду.<br>2. Фрагментованість міського простору, неузгодженість функціональних зон.<br>3. Перевантаженість транспортної системи, хронічні затори.<br>4. Обмеженість фінансових ресурсів для сталих проєктів.<br>5. Соціально-економічні диспропорції між районами міста. |
| **Можливості** | **Загрози** |
| 1. Впровадження відновлюваної енергетики та «зелених» інфраструктурних рішень.<br>2. Доступ до міжнародних програм сталого розвитку та грантового фінансування.<br>3. Інтеграція європейських норм і стандартів (URBACT, Green Deal тощо).<br>4. Розвиток сталої мобільності: громадський електротранспорт, веломережа, каршеринг.<br>5. Зростання екологічної свідомості мешканців.<br>6. Цифровізація управління містом (ГІС, IoT, аналітика даних). | 1. Кліматичні зміни, підвищення ризику екстремальних погодних явищ.<br>2. Прискорена урбанізація, зростання навантаження на інженерні мережі.<br>3. Економічні кризи, що скорочують інвестиції та бюджетні можливості.<br>4. Поглиблення соціальної нерівності та потенційні соціальні конфлікти.<br>5. Зменшення зелених зон, деградація природних територій.<br>6. Техногенні ризики: аварії на мережах, промислове забруднення. |

Проведений SWOT-аналіз дає змогу оцінити ключові чинники, що впливають на сталий розвиток міського простору. Сильні сторони та можливості створюють підґрунтя для формування ефективної стратегії сталості, орієнтованої на модернізацію інфраструктури, розвиток інновацій та екологічно відповідне управління. Водночас слабкі сторони та загрози потребують врахування при ухваленні управлінських рішень, зокрема щодо інвестицій, просторового планування та адаптації до кліматичних змін.

Законодавство не встановлює жодних вимог або обмежень щодо формату чи змісту стратегій сталого розвитку міст. Розроблення таких стратегій належить до компетенції територіальних громад і здійснюється ними на власний розсуд. Водночас виокремлюють низку основних принципів, що гарантують якісність і результативність стратегічного планування (табл. 3.2).

У контексті сталого розвитку екологічні аспекти дедалі більше впливають на процес планування міського розвитку. Їхнє врахування забезпечується через впровадження чотирьох взаємопов'язаних і взаємодоповнюючих принципів: пом'якшення негативних впливів, адаптації до змін, запобігання можливим проблемам і відновлення порушених екосистем. Кожен із цих підходів ґрунтується на відповідних знаннях, управлінських механізмах та стимулює пошук інноваційних рішень різного спрямування [10 с.156].

Аналітично-описова частина стратегії, або ж профіль (паспорт) міста, слугує інформаційною базою для планування розвитку міських територій. Вона містить аналіз кількісних і якісних характеристик ресурсів та динаміки їх змін [10].

Стратегія розвитку міста традиційно охоплює три основні цілі:

1) підвищення конкурентоспроможності економіки;

2) покращення якості та комфорту життя населення.

3) збереження історичної унікальності та розвиток культурної сфери.

Виконання цих цілей оцінюється за шістьма індикаторами, серед яких – позиції у міжнародних рейтингах WB Doing Business, EIU Global Liveability Ranking та Euromonitor Top 100 City Destinations Ranking. На сучасному етапі стратегічного планування сталого міського розвитку доцільно додати четверту мету – екологічну, спрямовану на збереження довкілля.

## 3.2 Розвиток концепції сталого міського простору та її вплив на трансформацію міського середовища в Україні

Міський простір постає як складна соціопросторова система, що формується унаслідок взаємодії матеріальної інфраструктури, людської активності та планувальних рішень. У контексті сучасних урбанізаційних процесів та постіндустріальних змін роль міських структур інтенсифікується, оскільки саме вони визначають рівень добробуту, мобільність, доступ до послуг та параметри соціального середовища.

Завдання формування сталого міського середовища передбачає досягнення збалансованої взаємодії між соціальними, екологічними та економічними складовими розвитку. Структурні елементи міського простору при цьому виконують функцію не лише фізичної основи урбанізованої території, але й чинників, що формують якість життя, екологічну стабільність і просторову рівність.

Доступність міського простору визначається його зв’язками з навколишніми територіями, що охоплюють як візуальну, так і фізичну взаємодію з простором. Доступний міський простір легко досяжний, має зручні входи та виходи, а його структура забезпечує безперешкодний рух людей. Він добре проглядається як здалеку, так і на близькій відстані, що підсилює відчуття відкритості та безпеки. Часто такі локації формуються на перетинах інтенсивних пішохідних та транспортних потоків, у ключових або фокусних зонах міста.

У подібних просторах зазвичай функціонує розвинена транспортна інфраструктура: ефективна система громадського транспорту, зручні пішохідні маршрути, веломережа, а також організовані паркувальні рішення. Це забезпечує високий рівень інтегрованості простору в загальну міську структуру та сприяє його активному використанню різними групами населення. Трансформація Скверу №3 на Контрактовій площі [26] в

результаті реалізації проєкту реконструкції міського простору наведена на рис. 3.1.



Рисунок 3.1 – Трансформація Скверу №3 на Контрактовій площі в результаті реалізації проєкту реконструкції міського простору https://kotsiuba.com/article/publichnij-prostir-mista

Комфортний і якісний міський простір є поліфункціональним та привабливим для всіх груп населення незалежно від віку чи соціального статусу, забезпечуючи різні сценарії використання протягом дня. Чим більше можливостей для реалізації різних типів поведінки – від приватності та спокою до активного спілкування та взаємодії – тим сильніший потенціал території як осередку міського життя. Це сприяє формуванню стійких соціальних зв'язків, підтримці економічної активності та підвищенню загальної якості міського середовища.

Оцінити рівень комфорту міського простору можна за ступенем забезпеченості інфраструктурними елементами, що задовольняють різні потреби відвідувачів. У такому середовищі зазвичай присутні вуличні меблі,

спортивні тренажери, дитячі ігрові комплекси, столи для настільних ігор, гамаки, а також зони озеленення, що створюють сприятливі умови для відпочинку. Для захисту користувачів від несприятливих погодних умов передбачаються тіньові навіси у спекотний період та накриття, які забезпечують комфорт під час дощу. Зменшення акустичного навантаження та впливу агресивних міських факторів підтримується за допомогою зелених буферів і спеціально спроєктованих розподілювачів.

Безпечний міський простір також включає належну систему охорони, продуману нічну та вечірню освітленість, що забезпечує видимість, створює відчуття захищеності та сприяє безперервному використанню території. Крім того, важливими індикаторами безпеки є прозорість огляду, наявність активних фасадів, відсутність ізольованих сегментів та можливість швидкого доступу до громадських служб.

Прикладом є Старокиївська гора – формує інклюзивний міський простір, у якому комфортно перебувати як дітям, так і літнім людям, а також мешканцям із різним професійним досвідом та рівнем матеріального забезпечення [27]. Завдяки різноманітності функцій та доступності територія стає привабливою для широкого кола користувачів, рис. 3.2.



Рисунок 3.2 – Старокиївська гора – формує інклюзивний міський простір, у якому комфортно перебувати
https://kotsiuba.com/article/publichnij-prostir-mista

Гостинний міський простір формується завдяки якісному дизайну та ретельній опрацюваності деталей. Важливими його складовими є декоративні елементи – вази з квітами, питні фонтанчики, естетичні малі архітектурні форми які не слід ототожнювати з типовими для українських міст тимчасовими МАФами. Доглянутість території та продумане озеленення підсилюють відчуття затишку та привабливості.

Панорамний вид на Київ [28], що відкривається зі Старокиївської гори, є однією з ключових візуальних переваг цієї території. Він формує унікальне відчуття простору, підсилює культурну та туристичну цінність локації та стає важливим елементом її ідентичності, рис. 3.3.



Рисунок 3.3 – Панорамний краєвид Києва, який розкривається зі Старокиївської гори https://kotsiuba.com/article/publichnij-prostir-mista

Значну роль відіграють активні фасади, що створюють візуально приємне, жваве та дружнє середовище, на відміну від глухих стін чи порожніх тротуарів. Наявність відкритих вікон, закладів, точок взаємодії та світлових акцентів сприяє формуванню комфортної та привітної атмосфери, яка спонукає людей залишатися в просторі довше та активно його використовувати.

Щоб залучати відвідувачів та підтримувати активність у міському просторі, використовуються його унікальні властивості та особливості. На

території можуть розміщуватися артінсталяції, рис. 3.4, об'єкти вуличного мистецтва, рис.3.5, сучасні скульптури, а також організовуватися тематичні фестивалі, культурні події та ярмарки. Додатковим інструментом приваблення є історична цінність локації: завдяки її цікавому минулому простір можна інтегрувати до туристичних маршрутів міста [29].

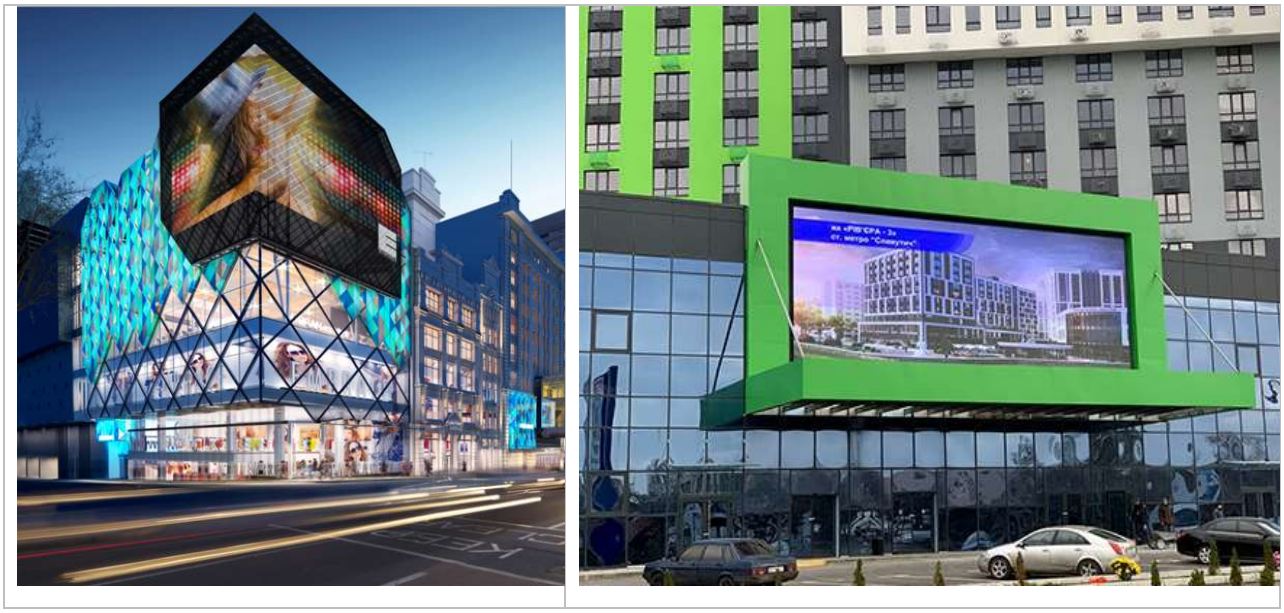


Рисунок 3.4 Медіафасади – м.Київ [30]
https://www.pixelmarket.com.ua/mediafasadi/



Рисунок 3.5 – Об'єкти вуличного мистецтва, м.Київ
https://wondersholidays.com/uk/wonders/strit-art-murali-kiyev/

На рис. 3.6 наведені елементи вуличного дизайну, на рис. 3.7 перспективний вид вулиці із застосуванням елементів вуличного дизайну.

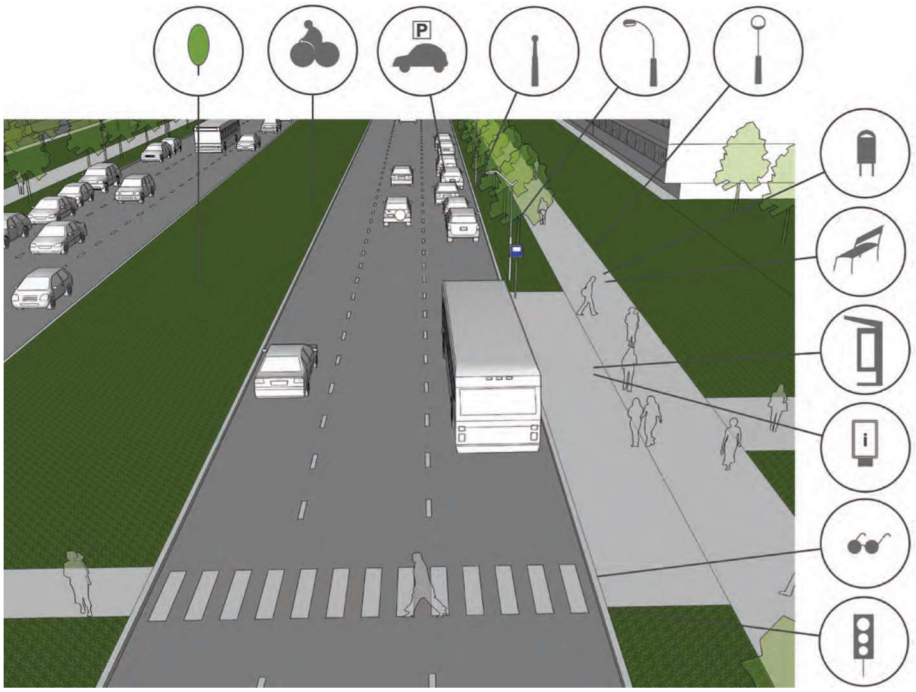



Рисунок 3.6 – Елементи вуличного дизайну міського простору

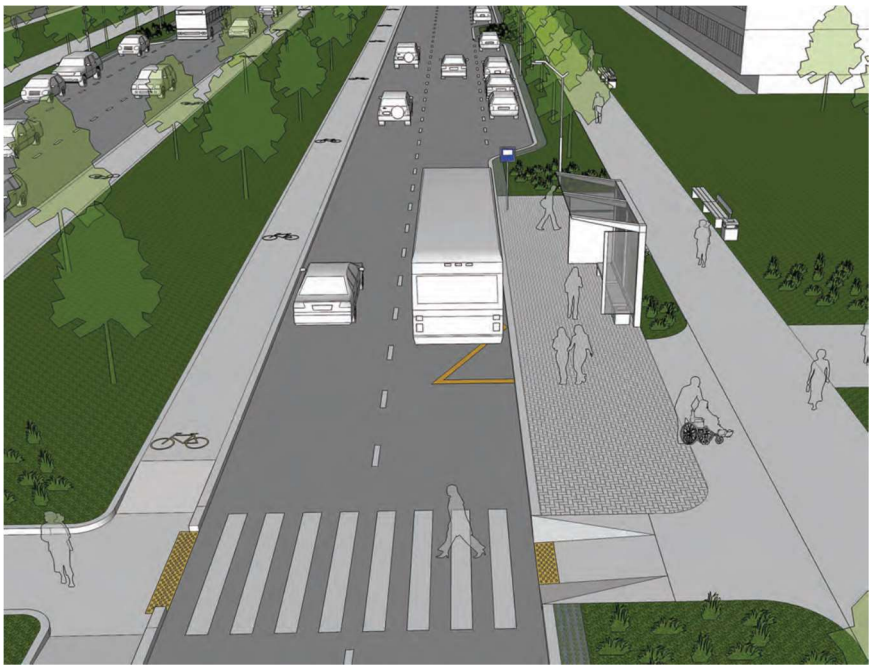


Рисунок 3.7 – Перспективний вид вулиці із застосуванням елементів вуличного дизайну.

Таке поєднання культурного, історичного та візуального контенту формує унікальний образ території та сприяє створенню її впізнаваного бренду. У результаті простір стає не лише місцем перебування, а й важливою точкою притягання, яка посилює туристичну, соціальну й економічну активність.

## 3.3. Рекомендації щодо розвитку складових міського простору в українських містах

Для забезпечення інклюзивності та соціальної стійкості міських просторів необхідно створювати багатофункціональні зони, які задовольняють потреби різних вікових та соціальних груп. До таких зон належать парки, сквери, набережні, спортивні майданчики та тихі рекреаційні простори. Інтеграція активних фасадів комерційних і соціальних закладів сприяє підвищенню соціальної взаємодії та привабливості території.

Ефективна мобільність у місті досягається через комплексне планування транспортної інфраструктури, що включає інтеграцію громадського транспорту, велосипедних маршрутів та пішохідних шляхів. Рекомендується облаштовувати безпечні пересування, які забезпечують видимість, освітлення та навігацію, а також створювати зручні точки доступу до транспортних вузлів і паркувальних місць без порушення функціонування зелених зон.

Рівень безпеки міського простору визначається комбінацією фізичної охорони, освітлення, відкритих оглядових зон та активних фасадів. Комфорт досягається за рахунок оснащення територій вуличними меблями, дитячими та спортивними елементами, тіньовими навісами, накриттями для захисту від опадів та зеленими бар’єрами для зниження шумового забруднення.

Вплив розвитку складових міського простору міст України наведений у таблиці 3.3.

Таблиця 3.3 – Вплив розвитку складових міського простору міст України

| Складова міського простору | Рекомендації | Очікуваний ефект |
|---|---|---|
| **Соціальні та рекреаційні зони** | – Створювати багатофункціональні парки, сквери, набережні, спортивні та тихі рекреаційні простори.<br>– Інтегрувати активні фасади комерційних та соціальних закладів. | – Підвищення соціальної взаємодії.<br>– Інклюзивність та доступність для різних вікових та соціальних груп.<br>–Активізація місцевої спільноти. |
| **Транспортна та пішохідна інфраструктура** | - Розвивати громадський транспорт та велосипедні маршрути.<br>- Забезпечувати безпечні та освітлені пішохідні шляхи.<br>- Створювати інтегровані паркувальні рішення без шкоди для зелених зон. | - Покращення мобільності та доступності.<br>- Зниження транспортного навантаження.<br>- Підвищення безпеки пересування. |
| **Безпека та комфорт** | - Оснащувати простори охороною та системами освітлення.<br>- Встановлювати вуличні меблі, дитячі та спортивні елементи, тіньові навіси, зелені бар’єри.<br>- Підтримувати чистоту та належний стан інженерної інфраструктури. | - Підвищення відчуття безпеки.<br>- Комфортне перебування в просторі для всіх груп населення.<br>- Активне використання територій упродовж дня та вечора. |
| **Культурні та туристичні точки притягання** | - Інтегрувати території в туристичні маршрути.<br>- Організовувати фестивалі, ярмарки, мистецькі інсталяції та скульптури.<br>- Формувати впізнаваний бренд території. | - Підвищення туристичної та соціальної активності.<br>- Формування унікального образу простору.<br>- Економічне оживлення території. |
| **Візуальна ідентичність та дизайн** | - Використовувати якісні малі архітектурні форми, озеленення та освітлення.<br>- Створювати панорамні оглядові точки.<br>- Приділяти увагу деталям для естетичної та функціональної гармонії. | - Позитивне сприйняття простору.<br>- Підвищення привабливості та гостинності території.<br>- Формування інклюзивної та впізнаваної міської ідентичності. |

Доглянутість території, наявність чистоти та належного стану інженерної інфраструктури також є ключовими індикаторами комфорту.

Важливим фактором активізації міського простору є використання його історичного та культурного потенціалу. Рекомендується інтегрувати території в туристичні маршрути, організовувати культурні заходи (фестивалі, ярмарки), встановлювати мистецькі інсталяції, скульптури та об’єкти вуличного мистецтва. Такі заходи сприяють формуванню впізнаваного бренду території та підвищують її привабливість для місцевих жителів і туристів.

Розвиток міського простору має враховувати принципи естетичної та функціональної гармонії. Використання якісних малих архітектурних форм, рис. 3.8, панорамних оглядових точок, ефективного освітлення та озеленення сприяє формуванню гостинної атмосфери та позитивного сприйняття простору. Особлива увага має приділятися деталям, які підвищують естетичну цінність і впізнаваність локації.



Фонтани Лави Боларди (стовпчики)

Рисунок 3.8 – Малі архітектурні форми

Для підвищення екологічної стійкості міського середовища необхідно розвивати зелені коридори, біофільтраційні системи, водо- та енергозберігаючі технології. Планування міського простору повинно враховувати зміни клімату та створювати комфортні мікрокліматичні умови, що забезпечують функціональність територій протягом року.

Методи залучення громадськості до розвитку міського простору:

1. Онлайн-опитування. Сучасні цифрові технології забезпечують швидкий, економічно ефективний і масштабний спосіб збору громадської думки. Онлайн-опитування дозволяють залучати велику кількість респондентів та пропонують різноманітні формати проведення:

– на офіційних сайтах органів управління міським простором або на супутніх ресурсах;

– анонімно або із зазначенням контактної інформації;

– для оцінки конкретного проекту благоустрою або визначення пріоритетних напрямів розвитку території.

Використання онлайн-опитувань дозволяє оперативно реагувати на потреби громади та планувати просторовий розвиток із врахуванням думки мешканців.

2. Краудфандинг (англ. Crowdfunding – «фінансування натовпом») є інноваційним механізмом реалізації об’єктів міського простору через колективне фінансування. Суть методу полягає у залученні коштів від широкої аудиторії донорів для будівництва або реконструкції об’єктів. Прикладом успішної реалізації є міст Luchtsingel у Роттердамі, побудований завдяки ініціативі архітектурної студії ZUS. Фінансування здійснювалось через продаж окремих модулів мосту: від однієї дощечки за 25 євро до цілих сегментів за 1250 євро, із можливістю онлайн-оплати. В результаті 350-метровий дерев’яний пішохідний міст був споруджений на 30 років раніше запланованого строку, ставши важливою частиною міської інфраструктури.

3. Ініціативи від громади. Громадські ініціативи можуть реалізовуватися як у письмовій, так і у цифровій формі. Ініціаторами

виступають мешканці, архітектори, потенційні інвестори та організатори проектів, які пропонують власне бачення розвитку міського простору. До основних сфер залучення громадськості відносяться:

– облаштування дворів та прибудинкових територій;

– формування громадських площ;

– розвиток парків, скверів та зелених зон;

– художнє оформлення фасадів та встановлення паркових скульптур і пам’ятників.

Широке громадське обговорення дозволяє забезпечити врахування потреб різних груп населення та підвищує ефективність реалізації просторових проєктів.

4. Залучення меценатів. Традиції меценатства в Україні мають глибоке історичне коріння, починаючи з Київської Русі та продовжуючись у XIX–XX ст. завдяки родинам Терещенків, Ханенків та інших. Благодійники сприяли будівництву храмів, лікарень, навчальних закладів та музеїв, залишивши вагомий слід у міській культурі та архітектурі.

Сучасне меценатство має стати повноцінним інструментом розвитку громадських просторів. Рекомендовано:

– впроваджувати механізми залучення меценатів до міських проектів;

– створювати форми визнання та пам’яті про їхні внески;

– спрощувати погоджувальні процедури та забезпечувати обов’язкові відкриті обговорення пропозицій за участі громади та мешканців.

Залучення меценатів дозволяє поєднувати ресурси громади та приватного сектору для підвищення якості та доступності міських просторів.

Таким чином, ефективне дослідження й оцінювання міського простору повинно бути не лише багатофакторним, а й адаптивним і враховувати специфіку території та запити її жителів. Це дозволить формувати простори, які справді відповідають потребам людей і сприятимуть сталому розвитку міського середовища.

# ВИСНОВКИ

У ході проведеного дослідження було доведено, що елементи міського простору відіграють ключову роль у формуванні якості життя населення, конкурентоспроможності міст та їх стійкого розвитку. Сучасні українські міста перебувають у стані трансформації під впливом соціально-економічних змін, урбанізаційних процесів та викликів воєнного часу, що підсилює потребу в нових підходах до проєктування та модернізації міського середовища.

Встановлено, що такі структурні складові міського простору, як транспортна інфраструктура, громадські простори, житлова забудова, природно-ландшафтні території та інженерні мережі безпосередньо впливають на мобільність населення, соціальну інтеграцію, економічну активність та екологічний баланс. Дослідження показало, що якісно спроєктовані та функціонально збалансовані елементи міського простору сприяють підвищенню безпеки, стимулюють розвиток малого і середнього бізнесу, покращують комфорт проживання та зміцнюють міську ідентичність.

Аналіз сучасних тенденцій міського розвитку України засвідчив зростаючу важливість впровадження принципів сталості, інклюзивності, цифровізації та адаптивності. Міста, які інтегрують ці підходи у планувальні рішення, демонструють вищий потенціал для відновлення, модернізації та економічного зростання. Особливого значення набуває формування доступних, безбар’єрних і стійких просторів, що відповідають потребам різних груп населення та забезпечують рівні можливості для всіх мешканців.

Системна інтеграція та збалансований розвиток вищезазначених елементів міського простору є ключовими передумовами для досягнення сталого урбаністичного розвитку. Їхня взаємодія визначає функціональну

спроможність міста, рівень якості життя населення, екологічну стійкість та конкурентоспроможність міських територій у глобальному контексті.

Проведене дослідження дозволило дійти висновку, що трансформація міського простору є одним із ключових чинників розвитку сучасних українських міст. Раціональне використання територій, оновлення інфраструктури, підвищення якості публічних просторів, а також поєднання екологічних та соціальних підходів у плануванні сприятимуть створенню комфортного, гнучкого та конкурентоспроможного міського середовища.

Таким чином, удосконалення елементів міського простору має розглядатися як стратегічний напрям урбаністичної політики України, спрямований на підвищення ефективності управління містом, покращення умов життя населення та забезпечення стійкого розвитку на довгострокову перспективу.

# СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Міській простір: куди потрібно рухатися, аби українські міста ставали комфортнішими. URL: https://propertytimes.com.ua/urban/miskiy_prostir_kudi_potribno_ruhatisya_abi_ukrayinski_mista_stavali_komfortnishimi

2. Сильні міста – сильна Україна. URL: https://www.giz.de/en/worldwide/40007.html.

3. Проектування міських територій: підручник: у 2 ч. / за ред. І.Е. Линник,О.В. Завального. Харків: ХНУМГ ім. О.М. Бекетова, 2019. Ч.ІІ. 544 с.

4. Аналіз державних стратегічних документів щодоврахування адаптованих для України Цілей Сталого Розвитку до 2030 року: аналітична доповідь / за заг. ред. А. А. Максюти. К.: Інститут суспільноекономічних досліджень, 2017. 84 с

5. Бойко-Бойчук О. Світові тенденції розвитку міст: міжнародний досвід. URL: http://academy.gov.ua/ej/ej6/txts/07bovmmd.htm.

6. Косьмій М. М. Нематеріальне в архітектурі та просторі міст. Івано-Франківськ: Видавець Кушнір Г. М., 2022. 364 с. ISBN 978-617-7926-33-6

7. Габрель М., Габрель М. Просторовий підхід до обґрунтування архітектурних рішень : навч. посіб. Львів : СПОЛОМ, 2016. 284 с. https://repositary.knuba.edu.ua/handle/987654321/5242

8. Публічний простір міста. URL: https://kotsiuba.com/article/publichnij-prostir-mista

9. Цілі сталого розвитку 2016-2030. Представництво ООН в Україні. 2015. URL: http://www.un.org.ua/ua/tsili-rozvytkutysiacholittia/tsili-staloho-rozvytku 5

10. Розробка стратегій розвитку міст в Україні: інструкція та огляд практик. Федерація канадських муніципалітетів. 2019. URL:

https://decentralization.-gov.ua/uploads/library/file/530/PLEDDG_strategic_planning.pdf 5

11. Плешкановська А. Поліфункціоналізація як сучасний напрям використання міського прстору та підвищення його різноманітності : матеріали, м. Київ. Київ, 2020. С. 90–95.

12. Nesterenko, V. (2021). The Richard Florida’s book "The New Urban Crisis" in the context of COVID-19. Review on the edition Флорида Р. Криза урбанізму. Чому міста роблять нас нещасними / пер. з англ. Ірина Бондаренко. Київ : Наш формат, 2019. 320 с. V. N. Karazin Kharkiv National University Bulletin ‘History of Ukraine. Ukrainian Studies: Historical and Philosophical Sciences’, 32, 88-91. Retrieved from https://periodicals.karazin.ua/uahistory/article/view/18144

13. A Framework for FormBased Codes on Cape Cod. Massachusetts : UNION STUDIO AND THE CAPE COD COMMISSION, 2019. 48 p. URL:https://www.capecodcommission.org/resourcelibrary/file/?url=/dept/commission/team/

14. ДБН Б.2.2-12:2019. Планування та забудова територій. [Чинний від 2019-01-10]. Київ: Мінрегіонбуд України, 2019. 177 с. https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=83211

15. ДБН Б.2.2-5:2011 Благоустрій територій. Київ : Мінрегіонбуд України, 2012. 61 с. URL: https://dreamdim.ua/wp-content/uploads/2019/01/DBN-B225-2011.pdf

16. ДБН В.2.3-5:2018. Вулиці та дороги населених пунктів. Київ : Мінрегіонбуд України, 2018. 55с. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=112744

17. ДБН В.2.3-4:2015. Автомобільні дороги. Ч. І. Проектування, Ч. ІІ. Будівництво. Київ: Мінрегіон України, 2015. 104 с. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=96760

18. ДБН В 2.2-40:2018 Інклюзивність будівель і споруд. Основні положення., Київ: Мінрегіонбуд України, 2018. 64 с. URL: https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page.html?id_doc=112743

19. Елементи міського простору. URL: https://green-way.com.ua/uk/dovidniki/pdr-single/rozdil-1/punkt-10_trotuar

20. Найкрасивіші пішохідні вулиці в різних містах України. URL: https://ogogo.if.ua/tsikavo/najkrasyvishi-pishohidni-vulytsi-v-riznyh-mistah-ukrayiny-foto/

21. Урбаністична Україна: в епіцентрі просторових змін: монографія; за ред. К. Мезенцева, Я. Олійника, Н. Мезенцевої. Київ: Видавництво «Фенікс», 2017. 438 с. URL: https://www.geokyiv.org/pdf/Urban_Ukraine.pdf

22. Велосипедна смуга у міському просторі. URL: https://green-way.com.ua/uk/dovidniki/pdr-single/rozdil-1/punkt-10_velosypedna-smuha

23. Багатофункціональний інклюзивний санітарний модуль. URL: https://biladzyga.com.ua/product/obshestv_tualet/aesthetic-module-103/

24. 17 Цілей сталого розвитку. URL: https://globalcompact.org.ua/tsili-stijkogo-rozvytku/

25. Міста 2030: модернізуйся або вимирай / Український інститут майбутнього. URL:https://www.slideshare.net/ZubkoGennadiy/book2030cityinfuture

26. Трансформація Скверу №3 на Контрактовій площі в результаті реалізації проєкту реконструкції міського простору URL: https://kotsiuba.com/article/publichnij-prostir-mista

27. Старокиївська гора – формує інклюзивний міський простір, у якому комфортно перебувати. URL: https://kotsiuba.com/article/publichnij-prostir-mista

28. Панорамний краєвид Києва, який розкривається зі Старокиївської гори. URL: https://kotsiuba.com/article/publichnij-prostir-mista

29. Формування завтрашньої ролі міського дизайну в розбудові стійких міст. URL: https://constructive-voices.com/uk/