

СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ

УДК 911.504

doi: 10.15407/ugz2015.03.033

О.Л. Дронова

Інститут географії Національної академії наук України, Київ

НОВИЙ УРБАНІЗМ: У ПОШУКАХ ВИХОДУ З УРБАНІСТИЧНОГО КОЛАПСУ

Більшість міст різних регіонів світу відчувають потребу оновлення методологічних підходів до їхнього розвитку з орієнтованим на підвищення якості міського середовища і покращення умов життя населення (поліпшення житлових умов для малозабезпечених прошарків населення і ліквідація нетрів, зниження рівня злочинності у містах, вдосконалення технічної та соціальної інфраструктури тощо). Містобудівні підходи, в результаті яких відбувається зростання кількості надвеликих міст, розростання міського простору (urban sprawl) потребують нового спрямування в досягненні кінцевої мети. Привабливою є ідея створення й функціонування міст, зручних для життя, дружніх людині, незалежно від її соціально-економічного статусу та фізичного стану. Така ідея може реалізуватися через *новий урбанізм*, що є соціально-орієнтованою течією у конструюванні міст, яка акцентує увагу на питаннях якості життя в міському середовищі. Принципи нового урбанізму включають компактність та ущільненість міських форм, багатофункціональність і різноманітність планування і забудови, пішохідну доступність до більшості важливих об'єктів у межах міста і взаємопов'язаність транспортної та пішохідної мереж, високу якість архітектури і планування, що базується на традиціях і культурі даного регіону, збалансований розвиток і енергоефективність, які у поєднанні створюють середовище високої якості та комфорту для місцевих жителів. Приклади впровадження підходів нового урбанізму у містобудівні практики виявлені в США, Канаді та країнах Європи. З урахуванням положень Маніфесту нової урбаністики (Страсбург, 2008) проаналізовано сучасні тренди розвитку європейських міст. Відмічено, що в Україні не вироблені єдині пріоритети бажаного розвитку міст держави, конструювання урбанізованого простору здійснюється переважно стихійно та хаотично, а концепція нового урбанізму в складних реаліях сьогодення не проглядається.

Ключові слова: місто; урбанізований (міський) простір; розростання міського простору; розвиток міст, орієнтованих на транспорт; новий урбанізм; якість міського середовища.

O.L. Dronova

Institute of Geography of the Ukraine National Academy of Sciences, Kyiv

NEW URBANISM: IN SEARCH OF THE WAY OUT OF URBAN COLLAPSE

Most cities in different regions of the world feel the need to update the methodological approaches to their development directed to raising the quality of urban environment and improvement of the living conditions (better housing for low-income segments of the population and the elimination of slums, reducing crime in cities, improvement of technical and social infrastructure, etc.). Urban development approaches, leading to the number of extra-large cities growth and the urban space expansion (urban sprawl) needs a new direction to achieve the ultimate goal. An idea of creation and functioning of cities suitable for life, people friendly, regardless of their socio-economic status and physical condition is an attractive one. This idea can be realized through new urbanism, a socially oriented trend in city design, which focuses on quality of life in the urban environment. Principles of New Urbanism include compact and space savvy urban forms, versatility and diversity of planning and development, pedestrian access to the most important sites in the city and interconnected transport and pedestrian networks, high quality architecture and planning, based on traditions and culture of the region, sustainable development and energy efficiency, which in combination create an high quality environment and comfort for local residents. Examples of New Urbanism approaches implementation in urban development practices identified in the US, Canada and Europe. Taking in consideration the new Urban Manifesto (Strasbourg, 2008) the current trends of European cities development have been analyzed. It is noted that in Ukraine the desired urban development priorities of the country's cities are not developed, urban spaces design is carried out mainly spontaneously and chaotically, and the concept of New Urbanism in the complex realities of today are not visible.

Keywords: city; urbanized (urban) space; urban space proliferation; transit oriented cities development; new urbanism; the quality of the urban environment.

Актуальність теми дослідження

Роль міських поселень у системі розселення, як місць концентрації населення та виробництва, завжди була визначальною. Міста розглядаються як осередки економічного, науково-технічного та культурного поступу і водночас як центри регіональних територіальних комплексів. Сучасні глобалізаційні процеси зробили міста не лише економічними, політичними та фінансовими, а й

потужними інформаційними та комунікаційними центрами, які зумовлюють темп і ритм розвитку сучасної цивілізації. Але поряд з виконанням функцій рушія прогресу та лідера розвитку прилеглих територій, призначенням міста є також бути зручною, захищеною та комфортною домівкою його жителів. Цей постулат викликає досить серйозне запитання: чи останнім часом це дійсно є так? Другим, не менш важливим питанням є розкриття

тих функцій міського поселення, які роблять його «справжнім» містом. У цьому контексті набуває особливого значення роль міст як носіїв своєрідної цивілізаційної пам'яті, осередків духовного спадку людини. Ці питання є особливо актуальними за умов активного зростання міст, коли збільшується кількість їх населення і виникає соціальна, функціональна та просторова фрагментація й поляризація міського простору.

Мета цієї публікації – висвітлити зазначені вище питання, які вважаються найгострішими у сучасному розвитку міських поселень.

Виклад основного матеріалу Особливості та проблеми розвитку урбанізованих регіонів

Станом на кінець 2014 р. 54% населення планети проживає у містах¹, за прогнозами ООН на 2050 р. міське населення становитиме 66%. У найбільш урбанізованих регіонах світу – Північній Америці (82% міського населення), Латинській Америці й Карибах (80%), а також в Європі (73%) темпи урбанізації сповільнюються і стабілізуються. Натомість рівень урбанізованості країн Азії на сьогодні становить 48%, Африки – 40%, однак темпи урбанізаційних процесів у цих країнах набагато вищі, за прогнозами на 2050 р. їх урбанізованість становитиме 64% і 56% відповідно.

Однією з особливостей сучасного світу є те, що в його урбаністичній структурі, за умови постійного зростання абсолютної кількості міст, дедалі більше населення акумулюється в найбільших формах розселення, серед яких провідне місце посідають міські агломерації з людністю понад 1 млн осіб.

Зростання абсолютної кількості надвеликих міст і концентрація в них населення мають сталий і повсюдний характер. Не випадково сучасний етап розвитку світового співтовариства часто називають «епохою великих міст», чи «макрополізацією світу». Якщо в середині минулого століття міста-мільйонери були в кожній сьомій країні світу, то на сьогодні – в кожній третій. На планеті нараховується близько 456 міських агломерацій з населенням понад 1 млн мешканців, у них зосереджено приблизно 2/5 городян і 1/5 усіх мешканців світу (понад 1,4 млрд осіб). Незважаючи на те, що половина городян світу все ще зосереджена в містах з населенням до 500 тис. осіб, постійне підвищення частки надвеликих міст в урбаністичній структурі світу загалом, а також у різних типах країн свідчить про випереджувальні темпи зростання їхнього населення порівняно з містами нижчих ієрархічних рівнів (на сьогодні

1/8 міських мешканців проживає у 28 мегаполісах з кількістю населення понад 10 млн осіб). 600 міст виробляють 60% світового ВВП.

Згідно доповіді Герхарда Хейліга «Перспективи світової урбанізації перегляду 2011 року» [13], опублікованої Відділом з питань народонаселення Департаменту з економічних і соціальних питань ООН, *світовими проблемами розвитку міст, що свідчать про невдале міське управління і планування, є насамперед нетрі* (їх наявність свідчить про неефективну діяльність у сфері планування і спорудження дешевого житла, асфальтованих транспортних сполучень, електро-, водопостачання, утилізації відходів, каналізації); *низька якість міського середовища* (зведення низькостандартного житла, знищення зелених зон, недостатньо заходів із запобігання виникнення транспортних заторів, забруднення повітря, інтенсивного шуму); *загрозлива криміногенна ситуація* (групове насильство, наркоторгівля, сексуальна експлуатація, значна кількість убивств).

У доповіді зазначається, що низький рівень якості міського життя притаманний багатьом, у тому числі й розвинутим, країнам внаслідок слабкого управління, недостатнього планування, корупції, орієнтації виключно на швидке отримання матеріальної вигоди, порушення соціальних структур.

Аналіз деяких містобудівних підходів

Для просторового розвитку сучасного мегаполісу північноамериканського континенту в умовах неоліберальної урбанізації характерним є існування ядра-центру з накопиченням хмарочосів у центральному діловому районі, у якому забезпечується виконання організаційно-управлінських, інформаційно-репрезентативних, духовно-культурних, інноваційно-креативних та комунікативних функцій [2] тощо. Інша територія представлена котеджною малоповерховою забудовою, як правило, з ґратчастою структурою і прямокутною мережею вулиць, оточеною навколо значними площами субурбій. Прагнення американців жити у власних будинках призвело до того, що у міському житловому фонді США односімейні будинки становлять 2/3, у передмістях – 3/4. Нові приміські поселення відрізняються, як правило, великою соціальною однорідністю, що згодом призводить до соціальної сегрегації. Передмістя окремих агломерацій, зливаючись, створюють значні простори однотипного ландшафту, заповненого одноосібними будинками, мешканці якого повністю залежать від єдиного виду транспорту – автомобільного. При створенні «полів» субурбій не враховані особливості природних комплексів, зокрема, рельєфу, ландшафти є антропогенно зміненими з втратою природних властивостей компонентів біосфери (рис. 1).

¹ World Urbanization Prospects: The 2014 Revision. Highlights. UN Department of Economic and Social Affairs: New York, 2014. <http://esa.un.org/unpd/wup/Highlights/WUP2014-Highlights.pdf>

В середині 50-х рр. минулого століття зусиллями капіталу в США була створена, розтиражована і впроваджена у свідомість споживача «американська мрія», символом і стереотипом якої стало володіння індивідуальним будинком з газоном і автомобілем. Ця мрія спонукала до переїзду в субурбанізовані райони не тільки багатих американців, але й середні прошарки суспільства. Метою цієї акції було створення нових ринків і такого суспільства, яке буде потребувати дедалі більше матеріальних благ – майна, їжі, засобів пересування і т. п., тобто суспільства споживання. Торговельні центри по типу Wal-Mart ставали єдиними осередками з винятковими функціями серед сельбищних територій.

Автомобільні, енергетичні, будівельні компанії збільшували свої прибутки у мільйони разів (наприклад, General Motors, яка у свій час викупила всі залізниці США з метою їх знищення).

З часом ідея створення окремих «спальних» районів міст була перейнята іншими країнами. У тих країнах, де було обмаль вільних територій чи фінансів для створення подібних передмість, виростали квартали типових житлових багатоповерхівок, наприклад, Марцан у Берліні, Троєщина – у Києві та інші (рис. 2). Спальні райони міст розраховані на існування автомобіля, або, як у розвинутих країнах Європи, на існування добре розвинутої системи громадського транспорту, що є зручнішим варіантом для жителів міста. У субурбіях США відсутні тротуари вздовж доріг, не передбачено тут також місць для спілкування



Рисунок 1. Передмістя м. Фенікс, штат Арізона, США

сусідів, чи дитячих майданчиків.

Різке зростання вартості проживання у містах США у 2005 р. призвело до зменшення кількості доступного житла в центрі, що спричинило явище демографічної інверсії – міграцію малозабезпечених верств населення в субурбію у пошуках доступного житла, що, у свою чергу, призвело до масового зубожіння околиць. Фінансова криза 2008 р. спричинила ще більше зниження рівня добробуту населення передмість, значна кількість домогосподарств була змушена покинути своє житло, або віддати його кредиторам. Кожний покинутий, проданий задешево чи конфіскований будинок автоматично знижував вартість нерухомості у всьому районі. Вперше в історії США у ці роки рівень бідності у передмістях перевищив рівень бідності у містах, де щільність населення,



Район Марцан, Берлін



Район Троєщина, Київ

Рисунок 2.

пішохідна доступність, змішані квартали, які переживають відродження і джентрифікацію, приваблюють представників молодого, освіченого і бездітного класу. Малозабезпечене населення витісняється у передмістя у пошуках дешевших квартир в оренду, нерідко поселяючись по кілька сімей у одному будинку.

Щільність населення субурбій за останні 20 років зросла вдвічі, після того, як її заселили малозабезпечені верстви населення, більша частина яких – це вихідці з Латинської Америки та Близького Сходу. Проблема пауперизації передмість нині посилюється тим, що інфраструктура районів – каналізація, електропостачання, водопостачання, соціальні служби, охорона громадського порядку, система освіти тощо – не готова до такої щільності населення, і це призводить до появи нових проблем соціального та екологічного порядку.

Як було зазначено, відбувається постійне зростання надвеликих міст, міста нижчих рангів при постійному збільшенні населення перетворюються на міста вищого класу людності. Не вміщуючись у свої адміністративні межі, розростаючись, місто поступово завойовує нові території для своїх передмість, з часом транспортні магістралі перестають справлятися з навантаженням, зростає залежність від автомобіля і енергоносіїв, збільшується рівень загазованості повітря, виникають інші, непрогнозовані проблеми [10].

Чітке розмежування функцій окремих районів спричинює виникнення просторової й соціальної фрагментації міської території. Таке *розростання міського простору* в урбаністиці має свою назву: *urban sprawl* (дослівно з англ. - «розповзання» міст вшир за рахунок прилеглої місцевості). Європейське екологічне агентство (European Environmental Agency, ЕЕА) визначає *urban sprawl* як фізичну модель експансії значних урбанізованих ареалів, що відбувається у ринкових умовах, головним чином за рахунок навколишніх сільськогосподарських територій.

Таке розростання характеризується низькою щільністю населення на околицях, зазвичай воно є неплановим, хаотичним, з розривами і важко підлягає контролю з боку планувальних і управлінських організацій [5].

Незважаючи на те, що розповзання міст у Європі не набуло такого розмаху, як у США, ЕЕА виражає стурбованість цим питанням, оскільки *urban sprawl* стає визначальним процесом у регіоні в останні десятиріччя і супроводжується негативними наслідками, серед яких зростання використання цінних природних ресурсів, наприклад, родючих ґрунтів. Ці наслідки несуть загрозу порушення збалансованого функціонування природного та сільськогосподарського довкілля, підвищення викидів парникових газів, що опосередковано впливає на зміну клімату, погіршення рівня забруднення по-

вітря, води і рівня шуму.

Отже, розростання міст призводить до різних негативних наслідків, які мають прямий вплив на якість життя місцевого населення.

Альтернативною концепцією щодо конструювання міст у регіонах є спосіб планування міст, орієнтованих на транзит (англ. - *Transit Oriented Development - TOD*). Ця концепція фокусується на створенні невеликих, компактних, багатофункціональних міських поселень з прив'язкою до транспортних вузлів. Вона стала ключовою стратегією з регулювання наслідків урбаністичного зростання, що пропонує привабливіші міські форми зі зменшенням негативного впливу автотранспорту.

Архітектор і фахівець з питань містобудування П. Калзорп ще у 1993 р. визначив *розвиток міст, орієнтованих на транзит* як забудову середньої та високої щільності, що поєднує житло, місця прикладання праці, відпочинку, отримання послуг і розваг та громадський простір, із зосередженням у багатофункціональних міських комплексах, розташованих у стратегічних точках вздовж регіональних транзитних транспортних систем [4].

Подібна забудова була характерною для США та Канади до Другої світової війни. Дослідження, проведені Канадською корпорацією з питань іпотеки та житла [11] вказують на такі функціональні особливості міст, орієнтованих на транзит:

- всі об'єкти знаходяться в межах 800 м, або 10 хвилин пішохідної прогулянки від центральної станції (вокзалу);

- зручна та приємна пішохідна зв'язаність;

- високоякісні громадські простори;

- ущільнення форм біля транзитної станції;

- змішане землекористування з наявністю привабливих місць для транзитних відвідувачів, наприклад, зручних магазинів роздрібною торгівлі, кафе, розважальних закладів тощо;

- скромні місця для паркінгів, що демонструють прагнення до зниження використання автомобіля.

Внаслідок проведення десяти тематичних досліджень конкретних проектів *TOD* у метрополітенських ареалах Канади було виявлено наступне: у реальних ситуаціях подібні міста не обов'язково подібні між собою і відповідають всім необхідним критеріям; житлова забудова може бути представлена у вигляді багатоповерхівок або одноосібних будинків, залежно від містобудівної концепції та обставин ринку; дев'ять із десяти проектів продемонстрували фінансову вигоду для забудовника; у більшості випадків проекти забудови були ініційовані муніципалітетами, органи місцевої влади відігравали активну роль у процесі проектування і планування території й створювали привабливі умови для залучення забудовників.

Дослідження показало, що для комплексного

планування розвитку території необхідна тісна кооперація муніципалітетів з органами управління транспортною системою, також надзвичайно важливим для успішного планування є ефективно залучення громадськості. Ключову роль у пошуку взаємовигідних рішень для всіх сторін відіграють місцеві органи влади. Високоякісне планування, зручний стиль пішохідних вулиць, громадських просторів та наближеність до інфраструктури і транзитних сполучень є ключовими факторами, які приваблюють місцевих жителів.

Всі проекти продемонстрували вдосконалення міського простору для пішоходів та підвищення якості пішохідних зв'язків з транзитною станцією.

Новий урбанізм

На фоні зростання проблем в урбанізованому просторі нового звучання набуває ідея створення міст, зручних для життя, дружніх людині, незалежно від її соціально-економічних чи фізико-біологічних особливостей.

На Заході реакцією на безсистемність розвитку міст, субурбанізацію, яка породжує «опустелювання» міських територій, став дискурс про новий урбанізм. *Новий урбанізм* є соціально-орієнтованою течією у конструюванні міст, яка акцентує увагу на питаннях якості життя людини у міському середовищі.

В основу концепції нового урбанізму закладено ідеї конструювання міст, орієнтованих на транзит (*TOD*), однак з певними доповненнями та оптимізацією. Також ця містобудівна течія базується на підходах регіоналізму, сталого розвитку, екологізму та розумного зростання.

Ідеологи концепції нового урбанізму прагнуть відродити мале місто, яке, на відміну від стандартної субурбії, повинне мати власний публічний простір, свої торговельні та інфраструктурні центри і має забезпечувати робочі місця для місцевого населення. Прихильники нового урбанізму схильні вважати, що ключовою проблемою міста епохи модернізму і надалі – постмодернізму є сама його організація. Сучасне місто, яке зростає за логікою панівного функціоналізму, розділилося на зони, чітко прив'язані до функцій (спальні, виробничі, рекреаційні, ділові райони тощо). Нерідко подолання відстаней між цими зонами потребує значних затрат часу та зусиль, що не є природним для людини. Чим більше зростає місто у просторовому та функціональному відношенні, тим сильніше проявляється відірваність міського простору від його мешканців, тим глибшою стає відчуженість між його мешканцями.

Провідні теоретики урбаністичних досліджень, зокрема Льюїс Мамфорд, розвиваючи думку про призначення міста, його головною функцією вважає *трансляцію культурної спадщини людської цивілізації*. Поряд із загальноприйнятими функція-

ми міст вчений пропонує визначати важливіші, історично визначені й перевірені часом. У переліку специфічних функцій міста Л. Мамфорд визначає функцію *притягування* (місто збирає, притягує як магніт соціальних акторів і слугує полем для їх діяльності, максимально стимулюючи їх взаємодію); *драматичного діалогу* (місто розвивається через діалог, що підсумовує повноту життєвого досвіду); *перемішування* (різних культур, традицій, людей з різними заняттями, що створює ефект розширення можливостей людини), а також функцію *матеріалізації та етеріалізації* (англ. *etherialization* – одухотворювання, обожествлювання) [8].

Сучасні мегаполіси, що надзвичайно розрослися і просторово розповзлися, Л. Мамфорд порівнює з Римом, який розкладався впродовж останніх десятиріч свого існування. На його думку, місто зникло, оскільки втратило функцію етеріалізації (духовного центру). Сьогодні до «міст-переростків» повертаються ті явища Риму, які призвели до його загибелі – неконтрольоване зростання, бездумне використання й матеріальне перенасичення: багатоповерхове житло, масові конкурси і виставки, спортивні змагання, постійне збудження почуттів надзвичайними новинами, сценами насолоди та насильства у засобах масової інформації – елементи «справжнього римського стилю».

Критика розповзання мегаполісів звучала і з боку критичних соціологів. Зокрема, Джейн Джакобс ще на початку 1960-х рр. закликала планувальників переглянути розробку «одноразових» проектів типового житлового будівництва, автомагістралей, що спричиняють залежність від автомобіля, та сегрегованих комерційних центрів, що стали нормою на той час [7].

У 1993-1994 рр. *ідеологія нового урбанізму* була започаткована в США і прийнята світовою науковою спільнотою як нова течія розвитку міст, як спроба відновити дух територіальної громади і почуття співтовариства. Згідно цієї ідеології, міський простір – це поле для людини, а не для машин, люди живуть, працюють і відпочивають в одному місці, важливі об'єкти інфраструктури розташовані у пішохідній доступності. «Ідеальне місто нового урбанізму схоже на колесо зі спицями. Громади, як намистини, нанизані на лінію швидкісного транспорту, міста шикуються вздовж транспортного коридору регіону. Місто складається з громад, регіон – з міст» [1].

Організаційною основою течії нового урбанізму є Конгрес нового урбанізму (засновники: П. Калзорп (*Peter Calthorpe*), А. Двейні (*Andrés Duany*), Е. Мьюл (*Elizabeth Moule*), Е. Платер-Зіберк (*Elizabeth Plater-Zyberk*), С. Полизоїдес (*Stefanos Polyzoides*), Д. Соломон (*Daniel Solomon*)), який був створений у 1993 р. і на сьогодні налічує понад

3 тис. членів з 20 країн і 49 штатів. У регіональному плануванні нового урбанізму дотримуються архітектурних традицій того регіону, де ведеться будівництво, зберігаються відкриті зручні громадські простори, забезпечується баланс між житловими масивами та місцями прикладання праці. Статут нового урбанізму висвітлює такі питання, як збереження історичної спадщини, забезпечення безпеки на вулицях, зеленого будівництва і повторного використання порушених і покинутих земель [9].

Згідно позиції нового урбанізму урбаністична структура метрополітенського регіону, що розглядається як фундаментальна економічна категорія, включає ієрархічні елементи трьох рівнів.

Перший рівень (складові регіону): метрополіс, місто, містечко.

Другий рівень (складові метрополісу): околиці (передмістя), райони і коридори.

Третій рівень (складові околиць і районів): квартали, вулиці, будівлі.

Для кожного рівня надається чітка організаційна і планувальна канва з рекомендаціями щодо розвитку на основі визначених принципів нового урбанізму викладених нижче.

1. Пішохідна доступність. Цей принцип передбачає, що більшість об'єктів має знаходитися в межах 10-хвилинної прогулянки пішки від домівки до роботи. Вузькі вулиці комфортні для пішохода: обмеження швидкості руху автомобілів, будівлі розміщені вітринами і під'їздами на вулицю, вздовж вулиць насажені дерева, місця для паркування автомобілів відведені у дворах тощо.

2. Зв'язаність. Мережа взаємопов'язаних вулиць забезпечує вигідний розподіл транспортно-го руху і полегшує рух пішоходів. Ієрархія вулиць (вузькі вулиці, бульвари, алеї). Висока якість пішохідної мережі та громадських просторів робить пересування пішки привабливим.

3. Змішане використання, багатофункціональність і різноманітність. Різноманітне і змішане планування магазинів, офісів, індивідуального житла, що сприяє розвитку малого бізнесу. Багатофункціональність окремих районів, кварталів, будинків. Поєднання людей різного віку, рівня доходу, культури, раси тощо.

4. Різноманітна забудова. Різні типи, розміри, цінні категорії будинків, розташованих поруч.

5. Якість архітектури і міського планування. Акцент на красу, естетику, комфорт, створення «почуття місця». Публічні простори розташовані так, щоб забезпечувати потреби кожної з громад. Архітектура і загальна організація міського середовища підносять гуманістичні настрої суспільства.

6. Традиційна структура планування околиць. Чітко виокремлений центр і периферійні зони. У центрі наявність високоякісного публічного простору. Головні об'єкти, які використовуються що-

дня, знаходяться в межах 10-хвилинної пішохідної доступності. Найвища щільність об'єктів – у міському центрі, вона знижується у міру віддалення від нього (застосування підходу поперечного планування²).

7. Принцип вищої щільності. Будівлі, житлові будинки, магазини, центри обслуговування розташовані близько один від одного для полегшення пішохідної доступності, забезпечення вищої ефективності використання ресурсів та послуг, створення сприятливішого життєвого середовища.

8. Зелений транспорт. Мережа високоякісного громадського транспорту сполучає міста, містечка, околиці. Планування сприятливе для пішохода, передбачає широке використання велосипедів, роликових ковзанів, самокатів, піших прогулянок для переміщень щодня.

9. Сталий (збалансований) розвиток. Мінімальний негативний вплив забудови на довкілля. Екологічно чисті технології, турбота про навколишнє природне середовище і усвідомлення цінності природних систем. Енергоефективність, зменшення використання невідновлюваних джерел енергії, збільшення місцевого виробництва, пішохідного руху, зменшення використання автомобіля.

10. Якість життя. У поєднанні дотримання цих принципів нарощує якість життя і забезпечує можливість створювати міста, що піднімають, збагачують і надихають людський дух. Принципи нового урбанізму застосовуються для всіх категорій міст – від малих до найбільших.

Отже, фактично, новий урбанізм поєднує планування і розвиток міст, спираючись на кілька провідних ідей, які застосовуються на всіх рівнях, – від регіону, що включає певний перелік різних міст, до планування окремого кварталу в місті. Головна мета цієї стратегії розвитку – люди повинні жити, працювати та відпочивати у одному і тому самому місці з високою якістю довкілля. Місто нового урбанізму вписується у ландшафт, культуру та історію своєї країни не тільки образно, а й структурно, забезпечуючи унікальність і неповторність міст всіх історичних типів. За своєю суттю це демократичне місто, яке надає рівні можливості всім жителям, включаючи людей похилого віку, дітей, людей з обмеженими можливостями, всіх, до кого сучасне постмодерністське місто є непривітним і байдужим.

Незважаючи на певну критику, практики нового урбанізму і розумного зростання набувають дедалі більшої популярності у розвинутих країнах Заходу і підтримуються різними державними про-

² *Transect planning* - методологія зонування, що передбачає утворення ряду зон з різною щільністю об'єктів та поступовою зміною міського типу використання земель на сільський, а згодом - на природоохоронний.

грамми. Ще в середині 1990-х рр. Міністерство житлового будівництва та міського розвитку США адаптувало принципи нового урбанізму у багатомільйонну національну програму з відновлення громадського житла. Фахівці з питань нового урбанізму здійснили сотні проектів з оновлення забудови, фінансування яких здійснювалося частково за приватні, а частково за державні кошти. Принаймні 14 великомасштабних планувальних ініціатив у метрополітенських районах США застосовували принципи взаємопов'язаних транспортних мереж і багатофункціонального землекористування. Всього понад 600 містечок та передмість збудовані чи реконструйовані, базуючись на підходах нового урбанізму. У штаті Меріленд та деяких інших концепція нового урбанізму є інтегральною частиною містобудівного законодавства.

Агенція охорони навколишнього природного середовища США (USA Environmental Protection Agency – USA EPA) надає широку фінансову підтримку проектам розумного зростання. У рамках діяльності агенції засновано мережу партнерів розумного зростання, що діє в кожному регіоні країни. Виконано десятки регіональних оцінок з встановлення цілей розумного зростання і розробки відповідних стратегій, залучено 31 штат, близько 500 керівників і 40 організацій. Також, починаючи з 2002 р., EPA започаткувала щорічну нагороду у сфері застосування підходів розумного зростання (Smart Growth Award) містам і громадам, які використовують інноваційну політику посилення своїх економік на основі застосування принципів нового урбанізму, розвиваються шляхом забезпечення потреб усіх жителів, надаючи їм широкий вибір житла, засобів і умов пересування та дотримуючись правил захисту довкілля [12]. Серед міст, які отримали нагороди – Атланта (Джорджія), Сант Луїс (Міссурі), Балтімор (Меріленд), Девідсон (Пн. Кароліна) та інші.

У Європі новий урбанізм проявився у неотрадиційних підходах у містобудуванні, що передбачають дотримання класичних історичних, традиційних планувальних та архітектурних стилів, які були загублені у ХХ ст. Одним із прикладів застосування новітніх підходів є місто Ле-Плессі-Робінсон поблизу Парижа, що було відмічено відзнакою як найкращий архітектурний проект Європейського Союзу у 2008 р. Інші приклади застосування принципів нового урбанізму в Європі демонструються в розрізі окремих невеликих міст чи відновлених районів міст, наприклад місто Амерсфорт в Нідерландах, район Амарбю Хьостад у Стокгольмі (Швеція), район Адамстаун у Дубліні (Ірландія), Вобан у Фрайбурзі (ФРН) та інші. Слід згадати Копенгаген і програму його оновлення за 10 кроків Яна Гейла та інші міста Данії, наприклад Оргус.

Відмова від гомогенізації міського простору одноорідними конструкціями зі скла і бетону, зу-

пинка розповзання міста і боротьба із залежністю від автомобіля, повернення до ідеї компактного міста у традиційному стилі із застосуванням новітніх принципів нового урбанізму червоною лінією звучить у Європейській Хартії міст «Маніфест нової урбаністики» [6], прийнятої Конгресом місцевих і регіональних влад Ради Європи 29 травня 2008 р. у Страсбурзі

Висновки

Згідно Маніфесту нової урбаністики сучасні тренди розвитку європейських міст можна структурувати таким чином:

- Формуються міста городян-громадян. При цьому набувають пріоритетів місцеве самоврядування, реалізація права на місто, дотримання принципів публічної етики згідно Кодексу європейської поведінки для місцевих і регіональних виборних осіб, надання мігрантам права голосу і права обиратися до місцевих рад.

- Діяльність органів самоврядування вписується в регіональне, національне і європейське регулювання на основі збалансованого і шанобливого партнерства. Деякі питання не можуть вирішуватися на місцях (містобудівне планування, транспортна та інформаційна інфраструктура, право на житло, захист довкілля тощо). Міста можуть робити свій внесок у перерозподіл ресурсів, але держава є гарантом дотримання солідарності між територіями.

- Відповідно до оновленої Стратегії Сталого Розвитку ЄС (2006 р.) посилено роль екологічної складової. Сталий розвиток міст включає зобов'язання знизити рівень несприятливого екологічного впливу міст, зберігати їх природні ресурси, підтримувати і розвивати біорізноманіття, організувати загальний доступ до громадських структур і їхніх мереж, ставлячи при цьому енергоефективність у центр політики.

- Перспективними стають компактні та ущільнені урбаністичні форми, пішохідна доступність до всіх необхідних закладів і служб.

- Спостерігається певне обмеження зростання міст завдяки посиленому контролю за розподілом землі.

- Посилюється збалансована (стала) мобільність. Відбувається розвиток ефективних «традиційних» засобів пересування (пішки, на велосипеді, громадському транспорті). Новий розподіл транспортної мережі включає різні види переміщення, обмежуючи використання приватних автомобілів.

- Особлива увага приділяється соціальній рівності та перемішуванню, соціальній та територіальній згуртованості мешканців. Рівна доступність для всіх у сфері освіти, охорони здоров'я, культури та житла. Зокрема існує намагання забезпечення права на житло – у всіх кварталах різноманітні

пропозиції житла і для багатих, і для бідних з метою соціального перемішування. Здійснюється проведення політики активної солідарності, заснованої на демократичній етиці, що потрібно для сприяння солідарності між поколіннями, стосовно осіб з низьким рівнем доходу, інвалідів і всіх тих, хто відчуває фінансові та соціальні проблеми. Кінцеве завдання цієї політики – боротися з соціальним відчуженням і надавати кожному можливість користуватися величезним потенціалом міста.

- Дедалі частіше міста розглядаються як осередки економіки знань. Деіндустріалізація, розповсюдження інформаційно-комунікаційних технологій, виникнення біотехнологій і загалом розвиток нематеріальної економічної діяльності створюють нові форми розвитку, і території міст відіграють у цьому провідну роль. Пріоритет знань та інновацій, доступ до освіти, науково-дослідницької діяльності, до культурної і творчої діяльності, що створює підґрунтя економіки знань.

- Надається дедалі більшої ваги збереженню унікальності міст стосовно їх традицій, культури, архітектури; відмова від стандартизації будівництва та уніфікації урбанізації глобалістичного типу, яка дотримується лише правил глобального ринку і нав'язує всім містам однакові підходи. Надається підтримка високого рівня культурній інфраструктурі самобутніх міст.

- Акцент робиться на різноманітність міст та різноманітність у самому місті, інтеграцію культурного розмаїття. Пишаючись своєю самобутністю, людині необхідно розглядати її як фактор відкритості, виробляти спокійне сприйняття самобутності інших.

У більшості міст України склалася складна соціально-економічна ситуація. Зокрема, незгоджене проведення різноманітних і часто непродуманих реформ за роки незалежності спричинило занепад виробничої та соціальної інфраструктури, що призвело в більшості міських поселень України до втрати містоутворюючої та містообслуговуючої систем, послаблення їх провідних функцій. Такий стан у містах призвів до зростання рівня безробіття та зубожіння міського населення. Усе це потребує вироблення та якнайшвидшого застосування на практиці нових механізмів управління соціально-економічним і просторовим розвитком міста.

У державі на сьогодні не вироблена єдина модель бажаної стратегії розвитку міст, концепція нового урбанізму не сприйнята в реаліях склад-

ностей сьогодення. Однак наявність затвердженої Концепції сталого розвитку населених пунктів (1998 р.) та Закону України «Про регулювання містобудівної діяльності» (2011 р.), зокрема стаття 21, визначає обов'язковість проведення громадських слухань і врахування інтересів громади при здійсненні будівництва і затвердженні містобудівної документації, надає привід для певного оптимізму.

При загальній депопуляції населення, стагнації сіл з відтоком мешканців у міста у значній кількості великих міст України спостерігається сплеск будівництва з доміантою отримання миттєвого прибутку, що стихійно і хаотично конструює міський простір. Локальні інвестиційні проекти, створення так званих житлових комплексів і кварталів (наприклад, «Акварелі», «Чайка» «Коцюбинський» та ін. поблизу Києва, або «Кіровський», «Панорама», «Атлант» у Дніпропетровську, «Черемушки» - у Харкові тощо), або комплексних офісних та торговельно-розважальних центрів орієнтуються на придбання житла привілейованою меншістю чи надання послуг так званому середньому класу. При цьому ігноруються схеми зонування і забудови територій, генеральні плани населених пунктів, не дотримуються правила, норми і загалом законодавство. Виникають проблеми розповзання міста за його адміністративні межі, гомогенізації архітектурного образу міста, порушення його цілісності, навантаження на існуючі об'єкти міської та приміської інфраструктури тощо. На фоні цього відбувається відчуження жителів від міста і один від одного, що у демографічному аспекті посилюється загальним постарінням та інвалідизацією населення [3].

Вихід з такої ситуації, напевне, знаходиться у руслі соціально-орієнтованої концепції розвитку міст із застосуванням методів ландшафтного планування і підходів нового урбанізму, з урахуванням особливостей української ментальності, культури і традицій. Уже сьогодні, незважаючи на скрутну політичну і економічну ситуацію в державі, необхідно створювати законодавче підґрунтя популяризації саме таких підходів конструювання доступного міста залежно від кількості його населення. Ідея компактного, багатофункціонального, орієнтованого на різний вік, можливості й особливості мешканців простору є необхідним елементом міського розвитку у філософії нового урбанізму. У сприятливому, комфортному місті надається можливість культурної трансформації й самореалізації людини, про яку зазначав Л.Мамфорд.

Література (References):

1. Аммосов Ю. Возвращение дружелюбного города // Эксперт № 17 (464) от 9 мая 2005. Ammosov Yu. (2005). Return of the friendly city. *Expert*, 17 (464) of 9 May. (In Russian).
2. Денисенко О.О. Процеси метрополізації: світогосподарський аспект: монографія. – К.: Інститут географії НАН України, 2012.

- Denisenko O.O. (2012). *Metropolisation processes: global aspect*: monograph. Kyiv: Institute of Geography of the Ukraine NAS. (In Ukrainian).
3. Населення України. Імперативи демографічного старіння. – К.: ВД «АДЕФ-Україна», 2014. – 288 с.
The population of Ukraine. The imperatives of demographic aging. (2014). Kyiv: VD ADEF - Ukraine. (In Ukrainian).
 4. *Calthorpe P.* (1993). *The Next American Metropolis: Ecology, Community, and the American Dream.* Princeton Architectural Press. Social Science.
 5. European Environment Agency. *Urban sprawl in Europe: The ignored challenge.* (2006). www.eea.europa.eu/.../eea_report_10_2006.pdf
 6. European Urban Charter II Manifesto for a new urbanity. <https://wcd.coe.int/ViewDoc.jsp?id=1302971>
 7. *Jacobs J.* (1992). *The Death and Life of Great American Cities.* New York: Vintage Books, ISBN 0-679-74195-X. Originally published. – New York: Random House, 1961.
 8. *Mumford L.* (1961). *The City in History: Its Origins, Its Transformations, and Its Prospects,* New York.
 9. *New Urbanism Congress Official Website.* <https://www.cnu.org>
 10. Siedentop S. (2005). *Urban Sprawl – verstehen, messen, steuern.* DISP 160. Zurich. 23-35.
 11. Transit-Oriented Development (TOD): Canadian Case Studies. Research Highlight. Canada Mortgage and Housing Corporation / Socio-economic Series 09-018, 2009. <http://www.cmhc-schl.gc.ca/odpub/pdf/66627.pdf?fi=1437125363418>
 12. USA Environmental Protection Agency Official Website. <http://www2.epa.gov/smart-growth/>
 13. *World Urbanization Prospects: The 2011 Revision* By Gerhard K. Heilig, UN Department of Economic and Social Affairs, New York, 2012. http://esa.un.org/wpp/ppt/CSIS/WUP_2011_CSIS_4.pdf

Стаття надійшла до редакції 31.07.2015

УДК 911.373: 339.9

doi: 10.15407/ugz2015.03.041

Є.О. Маруняк

Інститут географії Національної академії наук України, Київ

ВПЛИВ ПРОЦЕСІВ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ НА ТРАНСФОРМАЦІЇ СІЛЬСЬКОЇ МІСЦЕВОСТІ: ЗАРУБІЖНИЙ ДОСВІД

Об'єктивний характер процесів глобалізації зумовлює формування нових механізмів, підходів і практик управління та планування для різних типів територій. Сільські території, які досить часто ототожнюються з периферією соціально-економічного розвитку, є особливо вразливими перед глобальними викликами. Метою публікації є аналіз впливу процесів глобалізації та регіоналізації на розвиток сільської місцевості, наслідків та викликів, з якими доводиться стикатись на регіональному та локальному рівні в різних країнах світу, механізмів їх оцінювання та подолання. Врахований у стратегічному та територіальному плануванні України такий досвід сприятиме формуванню оптимального сценарію міжнародної інтеграції її сільських територій. У статті розглянуто основні поняття, проблеми, характерні для сучасної сільської місцевості, основними ознаками якої є низька (порівняно з містом) щільність населення, спосіб ведення господарства, особливий тип забудови, особливий тип культурного ландшафту з високою часткою природних або малозмінених природних територій. Виділено напрями або типи змін, безпосередньо пов'язаних з впливом процесів глобалізації. Йдеться про такі напрями, як включення сільських територій в глобальний відтворювальний цикл, їх «маргіналізація», а також «релокалізація». Розглянуто переваги, які може отримати та чи інша територія при глобально і локально орієнтованому позиціонуванні. Останнє є привабливою альтернативою розвитку сільської місцевості відповідно до принципів сталого розвитку. Проаналізовано діяльність транснаціональних корпорацій на світових аграрних ринках, їх роль і значення для економіки розвинених країн і країн, що розвиваються. Особливу увагу приділено аграрній політиці ЄС, а також напрямкам європейського просторового розвитку, безпосередньо пов'язаним з сільською місцевістю, підходам до типізації сільських територій в умовах глобалізації. Сформульовано положення, які слід враховувати при розробці стратегій управління й планування для сільської місцевості.

Ключові слова: *сільська місцевість; глобалізація; релокалізація; маргіналізація; транснаціональні компанії.*

Eu.O. Maruniak

Institute of Geography of the Ukraine National Academy of Sciences, Kyiv

THE IMPACT OF GLOBALIZATION PROCESSES ON TRANSFORMATION OF RURAL AREAS: FOREIGN EXPERIENCE

The objective nature of globalization processes leads to formation of the new mechanisms, approaches and management practices and planning for different types of areas. Rural areas that are often identified with the periphery of socio-economic development are particularly vulnerable to global challenges. The purpose of the publication is to analyze the impact of globalization and regionalization on rural development, consequences and challenges faced at the regional and local level

© **Є.О. Маруняк, 2015**