

АРХІТЕКТУРНО-ПЛАНУВАЛЬНІ ДЕТЕРМІНАНТИ ЗОН ПІДВИЩЕНОЇ КРИМІНОГЕННОСТІ ВЕЛИКОГО МІСТА (на прикладі м. Львова)

На основі отриманої емпіричної інформації про певні злочини у м. Львові і досліджується питання детерміністичного впливу елементів містобудівного каркасу і міської тканини м. Львова на його кримінологічну безпеку. Виявлено загальні тенденції щодо розподілу злочинів у просторі міста. Автором розкрито основні характеристики елементів містобудівної системи, що мають негативний вплив на безпеку міста.

Ключові слова: криміногенність, архітектура, планування, місто.

Постановка проблеми. Протидія злочинності на вулицях та в інших публічних місцях визначається одним із стратегічних завдань для більшості країн світу. Через масове безробіття та фінансові негаразди мільйонів людей вулична злочинність об'єктивно зростає. Феномену вуличної злочинності у розвинених закордонних країнах приділяється значна увага зі сторони спеціалізованих державних інституцій та багатьох учених з різних галузей науки. Особлива увага приділяється питанням розподілу, групування злочинів на території міста і виявлення причин та умов, які цьому сприяють. Дослідження показали, що поширення «вуличних» злочинів у містах є неоднорідним, спостерігається їхня прив'язаність до певних місць. Детермінантами цього слугують: різний характер та інтенсивність використання території, соціально-економічна, демографічна нерівномірність населення, що проживає в різних міських районах тощо. У даному контексті закордонними урбаністами та кримінологами, починаючи з 80-их рр. ХХ ст., додатково розглядається фактор міського простору, а саме його архітектурно-планувальна організація.

На думку кримінологів Пола і Патрісії Брантінгемів у середовищі міста можуть формуватися так звані генератори (від англ. crime generators) і центри тяжіння (від англ. crime attractors) злочинності, що можуть виступати як окремими об'єктами архітектури і містобудування, так і цілими планувальними утвореннями. Результат неграмотної містобудівельної та адміністративної політики, на думку Дж. Джекобс і Е. Вуд, може стати причиною формування окремих анклавів, збільшення різних злочинів. Зокрема, дана проблема проявляється при монофункціональному використанні території, що було підтверджено у роботах представників «Чиказької школи». Науковцями з 60-их

років ХХ ст. (О. Ньюман, Р. Джефрі) і сучасними (Я. Колкухоун, С. Геассон, П. Вілсон, Р. Атлас) активно досліджується зв'язок між злочинністю і архітектуро-просторовими характеристиками окремих міських територій, проте загальноміський рівень у наукових роботах враховується частково.

Аналіз наукових праць з кримінології, архітектури і планування вказує на недостатню вивченість даного питання безпеки міського середовища. Підвищення кримінологічної безпеки через архітектурно-планувальну організацію міського середовища неможливе без комплексного підходу, що включає врахування різних рівнів від загальноміського до окремих територій і місць підвищеної криміногенності. Отже, **актуальність** дослідження полягає в необхідності визначення зв'язку вуличної злочинності з планувально-просторовою організацією середовища великого міста, зокрема на прикладі м. Львова.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Методика аналізу злочинності, картографування злочинів описана у роботах закордонних науковців Б. Хілла (B. Hill), Р. Пайніча (R. Paynich), Р. Сантоса (R. Santos) та ін. Питанням розподілу злочинів у міському просторі, вивченням зон підвищеної криміногенності займалися Пол і Патрісія Брантінгеми (P.&P. Brantingham), Д. Екк (J. Eck), С. Шейні (S. Chainey), Д. Кемерон (J. Cameron), М. Лейтнер (M. Leitner). Архітектурно-планувальні характеристики міських просторів, що негативно впливають на кримінологічну безпеку досліджували І. Гнесь, Д. Джекобс, Я. Колкухоун (I. Colquhoun), С. Геассон (S. Geason), П. Вілсон (P. Wilson), Р. Атлас (R. Atlas), Т. Кроу (T. Crowe).

Метою статті є визначення архітектурно-планувальних детермінант зон підвищеної криміногенності м. Львова.

Виклад основного матеріалу. Для того, щоб дослідити вплив просторових



Рис. 1. Цикл процесу аналізу злочинності (за Ratcliffe, J. (2002p.))

факторів на загальноміському рівні, необхідно визначити розповсюдженість злочинів на території міста, виділити місця підвищеної криміногенності. Саме закордонними науковцями, зокрема Б. Хілл, Р. Пайніч, Р. Сантос розглядається процес аналізу злочинності (*від англ. The Crime Analysis Process*) через такі етапи: збір, оцінювання, порівняння, аналіз, поширення і обмін результатами (collection, evaluation, collation, analysis, dissemination, акронім з

англ. – СЕСАД) [1, 2]. Схематично це зображено на рис. 1. Тобто, він починається з отримання необхідної інформації від департаменту поліції, диспетчерських пунктів, місцевих чи дільничних інспекторів.

Основною метою даного дослідження є аналіз злочинності на території м. Львова, за допомогою таких методів: картографування, опитування (інтерв'ювання, анкетування, експертна оцінка), кримінальна статистика.

Зважаючи на поставлену мету, а також закордонні рекомендації щодо проведення подібних досліджень, автором були надіслані запити в Управління організаційно-аналітичного забезпечення та оперативного реагування головного управління поліції у Львівській області.

Отримана інформація, яка була використана у даному дослідженні, мала наступний характер:

- відомості за 2014-2015 рр. про окремі види правопорушень (розпивання алкогольних напоїв, вандалізм, хуліганство, крадіжка, розбій, наркоманія, умисне нанесення тілесних ушкоджень, незаконне заволодіння транспортним засобом) із зазначенням вулиць, номерів будинків та часу скоєння;

- інформація про кількість зареєстрованих злочинів та адміністративних правопорушень (крадіжка, грабїж, розбій, хуліганство, наркоманія, розпивання алкогольних напоїв, незаконні заволодіння транспортними засобами, спричинення тілесних ушкоджень) у різних районах м. Львова за 2013-2015 рр.

На основі аналізу отриманих даних автором була розроблена карта злочинності та правопорушень у м. Львові за 2014-2015 рр. (Додаток 1) за такими видами злочинів: нанесення фізичних ушкоджень, викрадення автомобілів, хуліганство, розбій.

Як видно з Додатку 1 розподіл злочинів у м. Львові не є однорідним, підтверджуючи закордонні наукові дослідження [3], злочини у місті концентруються за трьома ознаками: точково, лінійно, групами.

Точкові злочини як правило прив'язані до якогось об'єкту, який генерує криміногенну обстановку чи приваблює до себе потенційних порушників (злочинців) та їхніх жертв. Зокрема, такими об'єктами у м. Львові є: нічні клуби «Метро» (вул. Зелена, 14), «Gallery» (просп. Свободи, 16-18), «Level Room» (вул. Мазепи, 11), Rafinad People Strip Club (вул. Руданського, 1); ринки «Південний» (вул. Щирецька, 36) та Привокзальний (вул. Городоцька 155); ресторани і паби «Хутірець» (вул. Хуторівка, 2), «Старгород» (вул. П. Римлянина, 1); лікувальні заклади «Львівська обласна клінічна психіатрична лікарня» (вул. Кульпарківська, 95) та Комунальна міська клінічна лікарня швидкої медичної допомоги (вул. І. Миколайчука, 9) тощо.

Лінійний розподіл злочинів, тобто певна витягнута в плані їх послідовність спостерігається вздовж доріг, провулків чи пішохідних маршрутів. До таких місць у м. Львові можна віднести: провулок від вул. В. Великого вздовж ТЦ

«Львів» і закинтий довгобуд (вул. Кн. Ольги, 114), фрагмент вул. Роксоляни до вул. Суботівської, початок вул. І. Виговського та ін.

Злочини, які здійснюються на одній території (кварталі, мікрорайоні тощо), формуючи окрему групу, відбуваються у практично у всіх мікрорайонах типової багатоповерхової житлової забудови радянського періоду, а також у середмісті (рис 3, 4). Проте за її межею, концентрація злочинів в кварталах малоповерхової житлової забудови різко падає. Водночас на територіях садибної житлової забудови кількість злочинів значно нижча.

Для кращого розуміння географії розподілу злочинів варто звернути увагу на планувальну організацію, характер та тип житлової забудови, що формувалися в різні періоди територіального розвитку м. Львова (рис. 2). У плані міста чітко викреслюються три основні зони: центральна (середмістя), серединна (передмістя, в районі внутрішнього автомобільного кільця і залізниці) та периферійна.

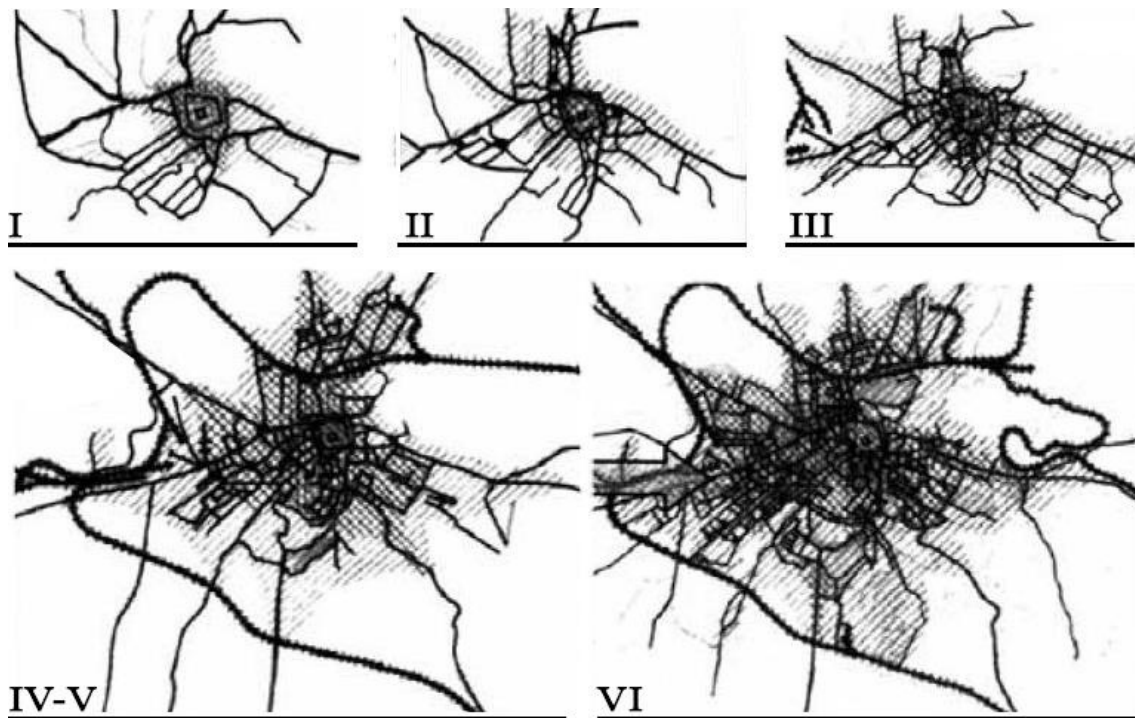
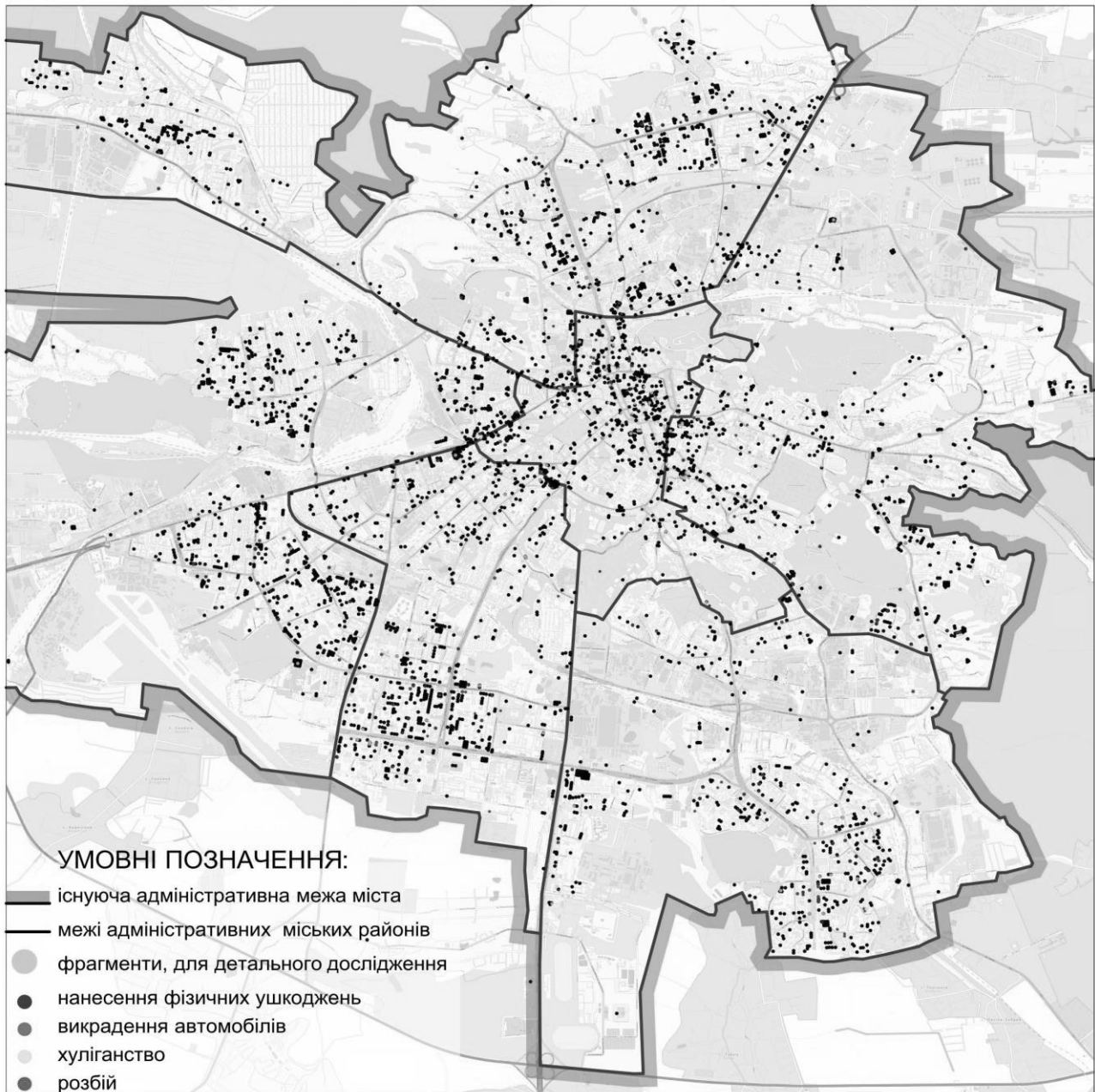


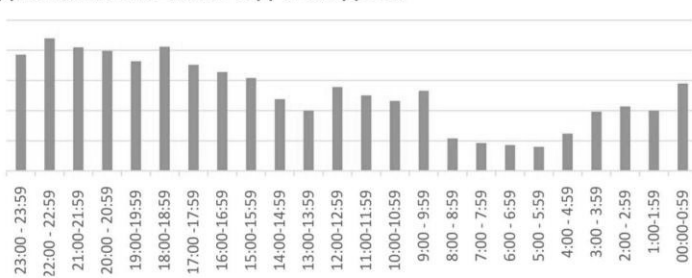
Рис. 2. Періоди територіального розвитку м. Львова
Примітка: Періоди: I – 1772-1826 pp.; II – 1826-1848 pp.;
III – 1848-1870 pp.; IV-V – 1870-1900 pp.; VI – 1900-1914 pp.

Центральна зона (середмістя) згідно генерального плану м. Львова входить до центрального планувального району. Вона склалася протягом значного історичного періоду (XVI-XX ст.) і сформована невеликими кварталами з периметральною лінійною забудовою високої щільності та капітальності (опорна забудова). Її поверховість переважно в межах від 2 до 4 поверхів. Квартали мають прямокутну форму із співвідношенням сторін, щонайменше 2/3. У ядрі історичного центру переважають одинарні тупикові чи наскрізні

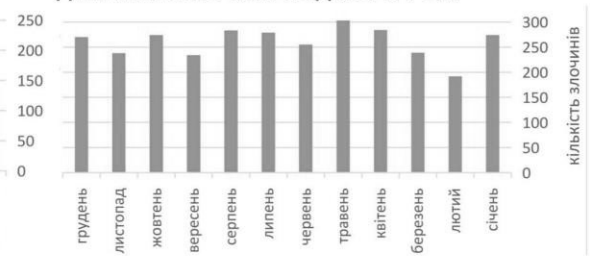
подвір'я. Рухаючись у сторону периферії центральної зони внутрішні дворики формують систему внутрішніх просторів (середина XIX ст.) [7, 8].



ДИНАМІКА ЗЛОЧИНІВ ВІД ЧАСУ ДОБИ



ДИНАМІКА ЗЛОЧИНІВ ВІД ПОРИ РОКУ



* у схемі відображено місяця здійснення наступних злочинів за період 2014-2015рр: нанесення тілесних ушкоджень, розбій, вандалізм, викрадення автомобілів

Рис. 3/ Схема розподілу деяких* "вуличних" злочинів у м. Львові за 2014-2015 рр.



УМОВНІ ПОЗНАЧЕННЯ:

- існуюча адміністративна межа міста
- межі адміністративних міських районів
- злочин щодо нанесення фізичних ушкоджень
- житлова багатоповерхова квартирна забудова
- житлова малоповерхова квартирна забудова
- змішана житлова і громадська забудова
- житлова садибна забудова
- громадська забудова
- території спортивних споруд

ЗЛОЧИНИ:

- нанесення фізичних ушкоджень
- викрадення автомобілів
- хуліганство
- розбій

* у схемі відображено місця здійснення наступних злочинів за період 2014-2015рр: нанесення тілесних ушкоджень, розбій, вандалізм, викрадення автомобілів

Рис. 4/ Схема сельбищних територій м. Львова суміщена з схемою деяких* злочинів за 2014-2015 рр.

Серединна зона міста охоплює території периферійної частини центрального планувального району в межах внутрішнього автомобільного

кільця (вул. Луганська, Левандівська та ін.) і залізниці, а також житлові квартали, які прилягають зовні до них і входять в структуру периферійних планувальних районів. Середина зона в основному освоєна, значна частина її території входить в межі історичного ареалу. Вона має змішаний тип забудови і представлена: історичними кварталами квартирної малоповерхової забудови XIX-XX ст. з різноманітним типом планувальної структури (фрагментарно-рядова, периметральна сформована, периметральна несформована, фронтальна забудова) [7]; типовою забудовою 60-их рр. XX ст. («хрущовки») лінійного типу, садибною переважно фронтальною і фрагментарно-рядовою забудовою XIX-XX ст.; деякими виробничо-складськими і комунальними об'єктами. Внутрішні дворики історичної частини середньої зони, переважно становлять один простір у кварталі.

До периферійної частини м. Львова входять переважно райони типової забудови радянського періоду, великі промислові, комунально-складські території, НДІ тощо. Сельбищна територія цих районів має переважно чітке функціональне зонування. Хоча за час переходу до ринкової економіки, її становлення, зменшення адміністративного контролю за формуванням сфери обслуговування житлові території поступово наповнюються дрібними об'єктами різного функціонального призначення (магазини, кафе, ресторани, фінансові установи, майстерні тощо), що розміщені по периметру мікрорайонів, чи окремими групами. Хоча про характер змішаного використання цих територій поки що говорити важко. Також йде процес зміни функціонального призначення деяких виробничих, науково-дослідних об'єктів, що прилягають до житлової забудови на різні установи комерційного, торгівельного чи розважального характерів.

Щодо планувальної структури того часу, то проектантми була відкинута ідея квартальної забудови із замкнутими чи напівзамкнутими дворами. За планувальну одиницю було взято житловий комплекс і мікрорайон. Границями мікрорайону є житлові чи магістральні вулиці. Він складається з комплексу житлових будинків і розташованих поблизу них закладів повсякденного культурно-побутового обслуговування населення (дитячі садки, школи, їдальні, магазини товарів першої необхідності), спортивних майданчиків і садів. Комунікація всередині здійснюється через проїзди і пішохідні доріжки. Спершу типові проекти будівель розташовувалися лінійно чи рядами навколо цих об'єктів. Пізніше вони доповнювалися односекційними баштовими будинками; у 70-80 рр. XX ст. більшу різноманітність планувальній структурі принесла забудова секціями, що дало змогу створювати складнішу конфігурацію будівель.

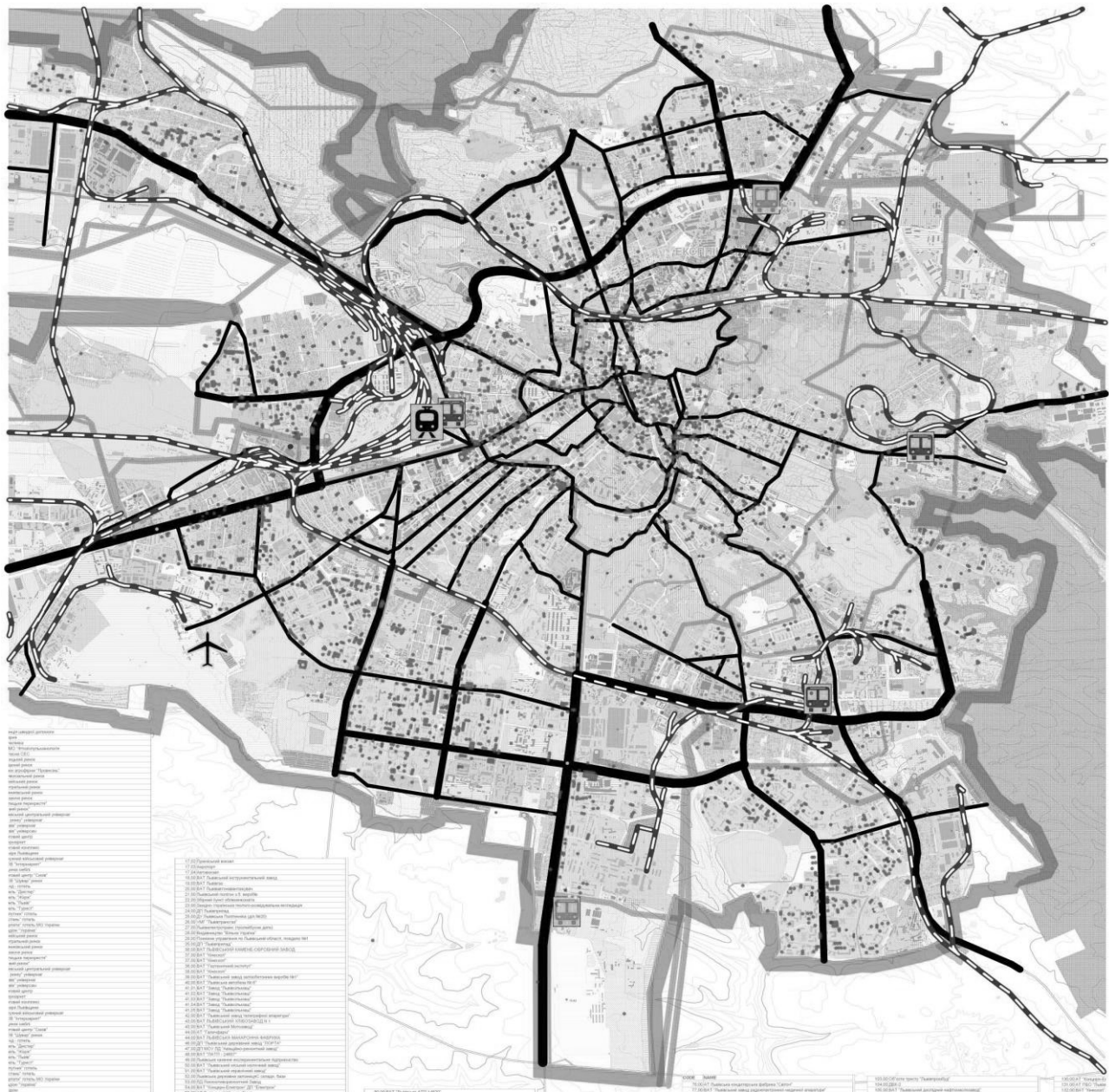
Як було зазначено, на основі графо-аналітичного аналізу схеми (рис. 4), виявлено підвищену концентрацію злочинів у районах типової квартирної житлової забудови радянського періоду. Дані результати підтверджують

результати дослідження І. Гнеся [5, 6]. Архітектурно-планувальні причини підвищеної криміногенної ситуації, на думку науковця, наступні: підвищена поверховість (9 і більше поверхів) забудови, наявність неосвоєних прибудинкових територій (внаслідок великих нормативних розривів між будівлями), прохідних просторів, нераціональне використання території житлової забудови. Дані фактори можуть безпосередньо впливати на злочинність, і опосередковано через негативний вплив на соціальні процеси у громаді.

У центральній частині злочини переважно концентруються на території забудови XVI-XVIII ст. що видно на рис. 3. За дослідженнями журналіста львівської газети Н. Тузяка центральна частина міста найнебезпечніша по всім видам вуличних злочинів, окрім вбивств і вуличних грабежів [9]. Вона включає історичне ядро міста, яке входить у зону всесвітньої спадщини ЮНЕСКО. У ньому розміщено більшість пам'яток архітектури і містобудування, які приваблюють туристів та жителів м. Львова. Тому, попри незначну частку постійних жителів, в центральній частині є багато відвідувачів, а відтак і закладів громадського обслуговування. Даний фактор сприяє збільшенню транспортного навантаження на неї, що додатково ускладнюється транзитними маршрутами між протилежними міськими районами через історично-сформовану радіально-кільцеву дорожню мережу (рис. 5).

Криміногенна ситуація менша в периферійних районах історичного середмістя, які сформувалися у XIX – поч. XX ст. Для них на відміну від центрального ядра притаманна менша щільність забудови, вуличної мережі, закладів громадського обслуговування та кількість відвідувачів, а частка постійних жителів навпаки – більша.

Попри те, що окремі фрагменти садибної житлової забудови у м. Львові відрізняються за часом побудови, віддаленістю до загальноміського центру (рис. 4), соціально-економічним складом населення концентрація злочинів там значно нижча. Даний феномен можна пояснити меншою щільністю населення, тому загальноміська середня кількість злочинів на одну особу відповідно буде нижча. Однак варто також врахувати і архітектурно-планувальні фактори, які, на думку закордонних урбаністів (А. Колеман, О. Ньюман та ін.), можуть зменшувати криміногенність. Зокрема, рядова забудова вздовж вулиці, на яку виходять вікна основних приміщень, сприяє більшому візуальному контролю за тим, що відбувається ззовні; існує чіткий поділ на приватний, напівприватний і громадський простір; сусіди в садибній забудові переважно мають тісніші соціальні контакти, тому можуть краще розпізнати чужих потенційно небезпечних осіб, чи прийти один одному на допомогу.



УМОВНІ ПОЗНАЧЕННЯ:

- існуюча адміністративна межа міста
- межі адміністративних міських районів
- магістралі загальноміського значення безперервного руху
- магістралі загальноміського значення регульованого руху
- магістральні районного значення
- автовокзал
- автостанція

- залізничний вокзал
- аеропорт

ЗЛОЧИНИ:

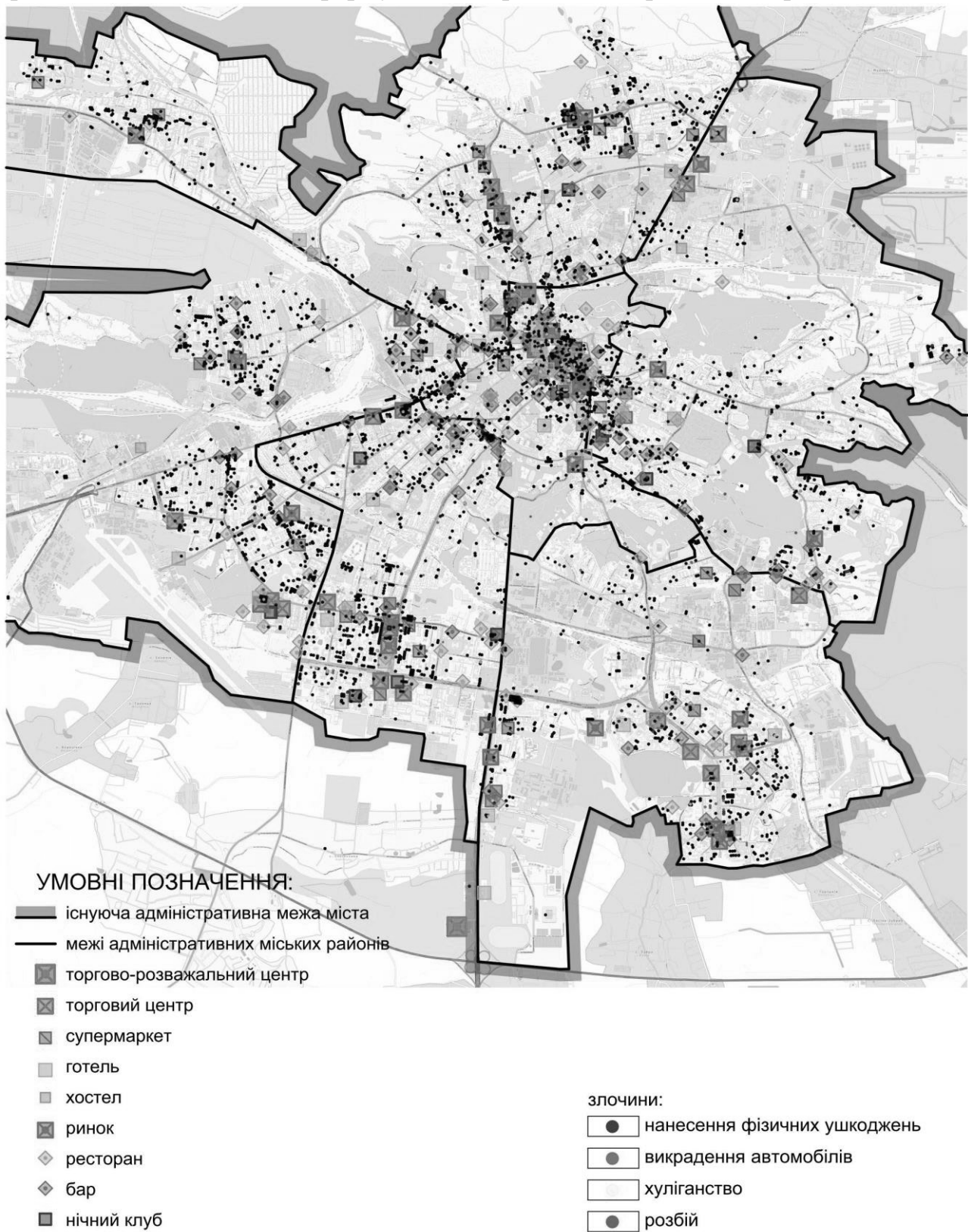
- нанесення фізичних ушкоджень
- викрадення автомобілів
- хуліганство
- розбій

* у схемі відображено місця здійснення наступних злочинів за період 2014-2015рр: нанесення тілесних ушкоджень, розбій, вандалізм, викрадення автомобілів

Рис. 5. Схема зовнішнього транспорту та магістральних доріг м. Львова суміщена з схемою деяких* злочинів за 2014-2015 рр.

Доцільно також простежити зв'язок між злочинністю і розміщенням різних закладів громадського обслуговування. З схеми (рис 6) випливає, що в

загальному кількості злочинів більша в місцях підвищеної концентрації громадських закладів, які формують центри і підцентри міських районів.



* у схемі відображено місця здійснення наступних злочинів за період 2014-2015рр: нанесення тілесних ушкоджень, розбій, вандалізм, викрадення автомобілів

Рис.6. Схема розміщення об'єктів обслуговування суміщена з схемою деяких* злочинів за 2014-2015 рр.

У ядрі загальноміського центру кількість таких об'єктів значно вища ніж по м. Львову в цілому, тому концентрація вуличних злочинів тут найбільша. Причиною є велика кількість відвідувачів серед жителів міста, приїжджих і туристів, яких приваблює красива архітектура та наявність широкої палітри закладів обслуговування. Серед них значну кількість займають бари і заклади з продажу алкоголю, які можуть негативно впливати на порядок і безпеку.

Характер розміщення установ та закладів громадського обслуговування в плані міста залежить від функціонального призначення, належності до того чи іншого рівня обслуговування, транспортної доступності, кількості обслуговуючого населення і приїжджих людей. Тому є відмінність у розміщенні деяких об'єктів між центральною частиною і периферією.

У ядрі загальноміського центру система громадських об'єктів формувалася протягом всього історичного розвитку міста і характерна наявністю великої кількості об'єктів та установ, їх концентрацією, широким функціональним набором. Вони розміщені переважно в щільній структурі житлових кварталів, як їх органічний елемент, в перших поверхах житлових будинків і, в деяких випадках, як окреmostоячі. Територія об'єкта практично відсутня. Це стосується як об'єктів торгівлі, обслуговування, харчування, а також значної частини об'єктів культури, адміністративно-ділових установ.

Окрім загальноміського центру в м. Львові можна виділити наступні центри і підцентри міських районів, в зоні яких скоюється найбільше злочинів:

- центри – фланг вул. Княгині Ольги (між вулицями В. Великого і Трускавецькою); вул. Виговського, район ринку «Південний»; район кінотеатру ім. Довженка (Сихів); район перетину вулиць Б. Хмельницького і Грінченка; фрагмент просп. Чорновола (між вулицями Липинського і П. Панча);
- підцентри – район торгового центру Зубра в Сихові; район перетину вулиць Широка і Суботівська (Левандівка), район перетину вулиць Г. Мазепи і П. Орлика, р-н ТРЦ «Форум»; центр району Рясне 1.

Ще одним невід'ємним елементом містобудівного каркасу міста є вулично-дорожня мережа. Суміщена схема зовнішнього транспорту та магістральних доріг м. Львова з схемою деяких злочинів показує (рис. 5) тяжіння останніх у багатьох випадках до магістральних і місцевих вулиць, що прилягають до житлових територій. До таких вулиць належать: Б. Хмельницького, Миколайчука, Тичини, Наукова, Виговського, Патона, Городоцька, Героїв УПА та ін. Більшість з них прокладені в другій половині ХХ ст. і мають у профілі великі червоні лінії для влаштування багатополосного дорожнього покриття, магістральних інженерних комунікацій і встановлення шумозахисного озеленення.

Дане планування має ряд недоліків з точки зору безпечності простору і створення комфортного міського середовища. Його результатом є гіпертрофований простір вздовж доріг, відірваність житлового середовища від

основних рухів пішоходів. Останнє особливим чином впливає на безпеку, оскільки ускладнюється контроль за вулицею з вікон будинків. Об'єкти громадського обслуговування внаслідок вказаних проблем формуються окремо вздовж тротуарів у вигляді МАФів.

У теперішніх умовах їхнє взаємне розміщення в групі й естетичні характеристики можуть ускладнювати орієнтацію в просторі, створювати перешкоди для руху пішоходів, захаращувати середовище і приваблювати людей з делінквентною поведінкою. Розриви між самими МАФами і сформованою забудовою створюють непроглядувані місця, що зручні для засідок чи збору небезпечних груп людей. У вечірній чи нічний час дані об'єкти переважно закриті, тому рівень соціального контролю на вулиці, що створювався продавцями і відвідувачами різко падає.

Смути дерев, що розділяють житлову забудову від доріг з інтенсивним рухом транспорту для зменшення шумового навантаження на оточуючу забудову можуть бути фактором, що негативно впливає на кримінологічну безпеку. Висока щільність дерев з густою кроною і низьким стовбуром суттєво перешкоджають візуальним контактам між дорогою, тротуаром і прилеглими будівлями. У даному контексті безпека на зупинках громадського транспорту у випадках непередуманого озеленення і неконтрольованого розміщення МАФів є низькою.

Дороги з інтенсивним рухом транспорту створюють підвищений рівень шуму, пилу і автомобільних вихлопів. Внаслідок цього вікна будівель, що прилеглі до магістральних вулиць є частіше закритими ніж ті, що розташовані всередині житлового району чи при дорогах з помірним рухом транспорту. Через шумоізоляційні характеристики сучасних вікон жителям важче реагувати на сигнали небезпеки чи прохання про допомогу з вулиці.

Озеленення вздовж доріг, як зазначалося вище, може впливати на рівень порядку і безпеки на вулиці. Проте особливу групу в питанні кримінологічної безпеки становлять великі озеленені території, що формують природно-просторовий каркас міста [4]. З схеми (рис. 7) помітно, що концентрація злочинів згідно отриманої інформації від головного управління поліції у Львівській області практично відсутня. Проте, на основі проведеного автором опитування, відчуття львів'янами персональної безпеки в міських парках і скверах у вечірній час є низькою. На основі нього можна зробити наступні висновки: в світлу пору доби більшість міських парків, які розташовані поруч з житловою забудовою, мають хороший благоустрій, впорядковане озеленення сприймаються безпечними. Проте з настанням сутінок міські жителі переважно відвідують парки у групі чи їх уникають, тому порівняно з житловими чи громадськими територіями злочинів у них відбувається набагато менше.

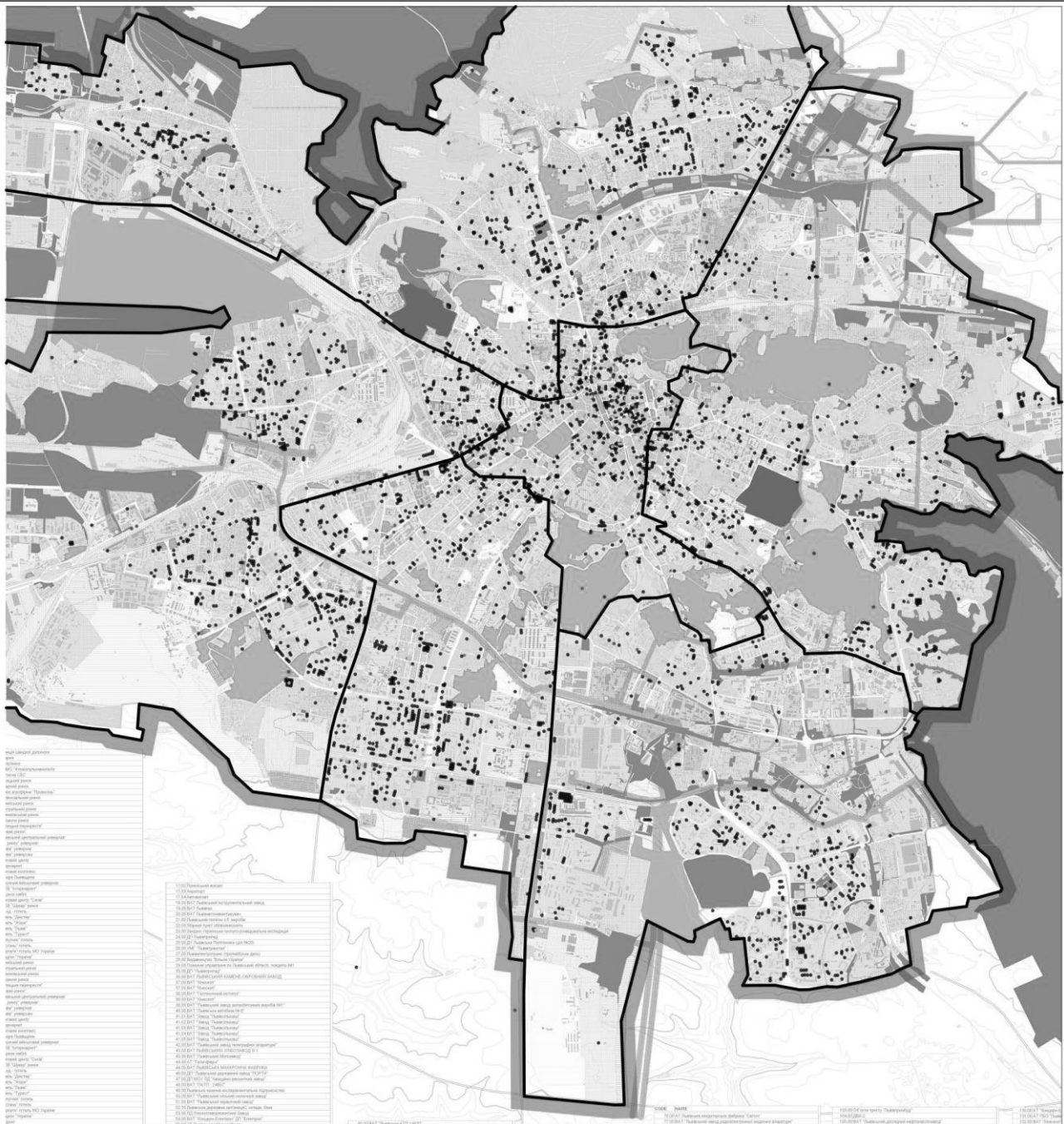


Рис. 7. Схема озелених територій м. Львова суміщена з схемою деяких* злочинів за 2014-2015 рр.

Аналізуючи отриману інформацію, можна виділити певні критерії озелених територій загального користування, що впливають на їх безпечність, а саме: площа, розміщення в міському просторі, доступність, функціональне використання навколишньої території, благоустрій, атрактивність, правильне озеленення, чистота і доглянутість. У випадку великих парків правоохоронним органам важче встановити контроль за порядком і вчасно прийти на допомогу, також у них легше заблукати новим відвідувачам. Розміщення озелених територій на периферії міста з поганою транспортною доступністю по сусідству з промислово-складським об'єктами зменшує кількість відвідувачів, що робить їх малолюдними, а в гіршому випадку вони можуть стати місцем збору осіб з делінквентною поведінкою через слабкий соціальний контроль збоку громади. Відсутність майданчиків для спорту і різної громадської діяльності (виставки, відкриті території для проведення масових заходів, творчої діяльності), орієнтирів, нерозвинена пішохідна мережа, захаращене озеленення, засміченість та погане освітлення підвищують відчуття небезпеки, створюють бажання уникати подібних територій, якщо на те немає особливої потреби.

Також можуть бути особливі ситуації коли через парк проходить найкоротший маршрут, що з'єднує певні міські території з високою концентрацією людей. Прикладом цього може бути парк ім. Виговського, який розміщений в структурі мікрорайону біля ринку «Південний». Він має видовжену форму і з'єднує вул. Виговського з центром мікрорайону. Особливою проблемою є відсутність штучного освітлення у темну пору доби. Оскільки в даному житловому утворенні немає чіткої пішохідної мережі, люди змушені ходити через територію парку, що створює ризики для їх безпеки з настанням сутінок. Подібна ситуація склалася з лісопарком «Білогорща» (чи «П'ятий парк»). Він розміщений на периферії міста з поганою транспортною доступністю, розділений залізничною колією і межує з південного боку з промислово-складським районом, а з північної житловими районами. Шлях від них до залізничної станції, що розташована в центрі лісопарку, може становити значну небезпеку для мешканців.

Враховуючи вищеописане, можна припустити, що низька кількість злочинів (рис. 7) має наступні причини: вдень парки і сквери активно використовуються міськими жителями, які своєю присутністю забезпечують достатній рівень безпеки; з настанням сутінок кількість відвідувачів різко падає або вони перебувають там групами. Незважаючи на малу кількість злочинів у парках, їхня криміногенність є на задовільному рівні, що не дозволяє людям їх повноцінно використовувати, почуватися комфортно і безпечно у вечірній час.

Для підвищення їхньої безпеки потрібно враховувати ряд планувальних і ландшафтно-організаційних факторів.

Отже, зв'язок між злочинністю і міським простором проявляється на макрорівні. Великі об'єкти громадського обслуговування, громадські центри і вулично-дорожня мережа, що формують розпланувально-просторовий каркас міста можуть впливати на його криміногенність. Від типу та архітектурно-планувальних особливостей житлової забудови, характеристики озелених територій, що його заповнюють у великій мірі залежить безпечність міського середовища

Висновок. У дослідженні автором виявлено детермінуючий вплив головних елементів містобудівного каркасу (вулично-дорожня мережа, озеленені території, громадські центри), громадських і житлових територій на кримінологічну безпечність міського простору. Від міського управління поліції автором була отримана інформація за 2014-2015 рр. щодо часу і адреси скоєння наступних видів злочинів, які були включені у дослідження: нанесення тілесних ушкоджень, грабежі, розбої, хуліганство, викрадення автомобілів. Вказані злочини були нанесені на карту, яка лягла основу даного дослідження. Суміщаючи її з схемами озелених територій, громадського обслуговування, житлових територій, вулично-дорожньої мережі, а також використовуючи схему історико-територіального розвитку м. Львова було проведено комплексний аналіз із теми статті.

За результатами проведеного дослідження можна зробити наступні висновки:

- частота і кількість скоєних злочинів по місту не є рівномірною, вони концентруються за трьома ознаками: точково, лінійно і групами;
- різні типи житлових і озелених територій, а також їх розміщення в містобудівній структурі мають різний рівень безпечності;
- центральна частина міста, місця великого скупчення людей є зоною підвищеної небезпеки щодо крадіжок, проте злочинів пов'язаних з використанням насильства у світлу пору доби відбуваються значно менше;
- території житлової багатоповерхової забудови історичного ядра міста мають підвищений рівень криміногенності;
- монофункціональність озелених територій, відсутність орієнтирів, нерозвинена пішохідна мережа, захаращене озеленення, засміченість та погане освітлення сприяють збільшенню відчуття небезпеки і злочинності;
- магістральні дороги і вулиці з широкими червоними лініями і рядом інших особливостей можуть буди місцем підвищеної кримінологічної небезпеки;

- деякі громадські об'єкти, чи їх групи, що формують громадські центри міста можуть генерувати злочинність чи приваблювати людей з потенційною протиправною поведінкою.

Отримані результати свідчать, що архітектурно-планувальні рішення можуть обумовлювати чи впливати (безпосередньо чи опосередковано) на рівень криміногенності в місті. Важливо знати недоліки і помилки в проектних рішеннях, просторові характеристики криміногенних територій і місця підвищеної криміногенності, щоб ще на стадії проектування чи реконструкції врахувати всі аспекти, що сприяють безпеці людини.

Список використаних джерел

1. Hill B. Fundamentals of Crime Mapping / B. Hill, R. Paynich. – London : Jones and Bartlett publishers. – 2014. – 620 p.
2. Santos R. B. Crime Analysis With Crime Mapping / R. B. Santos.– CA: Sage Publications, 2008. – 357 p.
3. Mapping Crime: Understanding Hot Spots : special report / U.S. Department of Justice ; dir. Sarah V. Hart ; John E. Eck [and others]. – Washington, DC, 2004. – 79 p. – № NCJ 209393.
4. Посацький Б. С. Основи урбаністики. Територіальне і просторове планування : навчальний посібник / Б. С. Посацький. – [2-е вид., доп.]. – Львів : НУ «Львівська політехніка», 2011. – 368 с.
5. Гнесь І.П. Этажность жилой застройки как детерминанта антисоциального поведения жителей микрорайона / И.П. Гнесь // Традиції та новації у вищій архітектурно-художній освіті : збірка наукових праць вищих навчальних закладів художньо-будівельного профілю України і Росії. – Харків, 2008. – Випуск 1/2. – С. 296-299.
6. Гнесь І.П. Чи існує оптимальне рішення проблеми реконструкції типової житлової забудови 60-70 рр. / І.П. Гнесь // Містобудування та територіальне планування : наук.-техн. збірник. – К. : КНУБА, 2009. – №33. – С. 69-83.
7. Ідак Ю. В. Композиційні аспекти формування квартальної забудови Львова кінця XVIII – початку XX століть : Автореф. дис. на здобуття наукового ступеня канд. архіт. : спец. 18.00.01 «Теорія архітектури, реставрація пам'яток архітектури» / Ю. В. Ідак. – Л. : Нац. ун-т «Львів. Політехніка», 2006. – 22 с.
8. Іваночко У.І. Урбаністичні трансформації Львова підавстрійського періоду (1772-1918) // Вісник Національного університету «Львівська політехніка» «Архітектура». – Львів, 2004. – № 505. – С. 178-188.
9. Тузяк Н. Кримінальне читиво-2013 / Н. Тузяк // Львівська пошта. – 2013. – 27 червня. – С. 4.

Аннотация

В данной статье на основе полученной эмпирической информации об определенных преступлениях в г. Львов и исследуется вопрос детерминистического влияния элементов градостроительного каркаса и городской ткани г. Львова на его криминологическую безопасность. Выявлены общие тенденции распределения преступлений в пространстве города. Автором раскрыты основные характеристики элементов градостроительной системы, которые негативно влияют на безопасность города.

Ключевые слова: криминогенность, архитектура, планирование, город.

Annotation

In this article on the basis of the empirical information about certain crimes in the city Lviv, the question of the impact of deterministic frame elements of urban and urban fabric of city Lviv is studied on its criminological security. The general trends of the crime distribution in urban space were found. The author discovered the basic characteristics of the urban planning system elements, which have negative effects on the security of the city.

Keywords: the crime, architecture, planning, city.