

УДК.711.062

к.т.н., доцент Тригуб Р.М.,

kaf_mb@ukr.net, ORCID: 0000-0003-0829-566x,

Київський національний університет будівництва і архітектури

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ СУЧАСНОГО МІСТА (на прикладі міст України)

Анотація: міста поділяють між собою за часом утворення, зовнішнім виглядом, площею, чисельністю населення, господарською діяльністю та значенням. Місто повинно являти собою раціональну комплексну архітектурну організацію планування і забудови виробничих зон і сельбищних районів, поєднаних мережею міського транспорту, інженерного обладнання, озеленення та системою просторової архітектурної композиції, де створені найкращі умови для праці, побуту та відпочинку населення.

Ключові слова: сучасне місто; класифікація міст України; критерії впливу; функції міста, якість життя в місті.

Поняття «класифікація міст» означає «розподіл міст за будь-якою однією ознакою» [1]. На початку XXI ст. були виділені такі **функціональні** типи міст України [2]:

- столичний центр;
- найважливіші поліфункціональні центри держави – центри регіональних систем розселення;
- поліфункціональні міста – центри обласних субрегіональних систем розселення;
- багатогалузеві промислові міста – центри локальних систем розселення;
- промислово-транспортні міста – центри локальних систем розселення;
- курортно-промислові міста – центри локальних систем розселення;
- переважно одноступеневі міста – центри локальних (районних і місцевих) систем розселення;
- міста із слаборозвиненою промисловістю – центри локальних (районних і місцевих) систем розселення;
- міста, з яких населення виселене після Чорнобильської катастрофи.

Найчастіше використовують функціональну типологію міст за провідним **видом економічної діяльності**. Типологія міст – «розподіл міст за сукупністю ознак, вищий ступінь класифікації, який дозволяє дати комплексну, синтетичну характеристику міст та їх систем» [1].

Міста поділяють між собою за часом утворення, зовнішнім виглядом, площею, чисельністю населення, господарською діяльністю, значенням.

1) За **часом заснування** (характеризуються їх генетичні функції); за генезою господарських функцій; еволюцією планувальної структури; за перспективним розвитком та економіко-географічним положенням.

2) За **розміром** залежно від кількості проживаючого в ньому населення на: малі (від 5 до 20 тис. жителів); середні (від 20 до 100 тис. жителів); великі (від 100 до 500 тис. жителів); найбільші (від 500 тис. до 1 млн жителів); міста-мільйонери (понад 1 млн жителів) [3, 6] (табл.1).

Таблиця 1

Класифікація міст України за кількістю населення (станом на 2014 рік)

| Групи міст | Критерій кількість жителів, осіб | Кількість міст |
|-------------------|----------------------------------|----------------|
| Малі міста | менше 20 тис. | 260 |
| Середні міста | 20 тис. - 100 тис. | 155 |
| Великі міста | 100 тис. — 500 тис. | 37 |
| Дуже великі міста | 500 тис. — 1 млн | 5 |
| Міста-мільйонники | понад 1 млн | 3 |
| Разом | | 460 |

Більша половина міст України є малими, третина - середніми за кількістю жителів, однак основна частина міського населення проживає у великих, дуже великих містах і містах-мільйонниках. Міст-мільйонників залишилося 3 (Київ, Харків, Одеса). Міста Дніпропетровськ і Донецьк внаслідок зменшення чисельності населення перейшли у нижчу категорію — дуже великих міст, куди також входять Львів, Запоріжжя, Кривий Ріг. Є в Україні і так звані «мертві міста» — Чорнобиль і Прип'ять, населення яких повністю виселене після аварії на Чорнобильській АЕС.

Від кількості виконуваних **функцій міста** поділяють на багатофункціональні, з переважанням кількох функцій і здебільшого однофункціональні. Зазвичай, чим більше місто, тим більше функцій воно виконує (адміністративні, промислові, транспортні, культурно-освітні, торгівельні, фінансово-ділові, туристичні, розважальні та інші).

В Україні серед багатофункціональних міст виділяються: Київ — політичний, культурний, освітньо-науковий і господарський центр. До групи міст з переважанням кількох функцій належать промислово-транспортні центри (Маріуполь, Кременчук, Ковель, Знам'янка, Южне), промислові й освітньо-культурні центри (Кривий Ріг, Кам'янець-Подільський, Умань, Мукачеве), а також місцеві «ділові центри» (малі і середні міста, що виконують адміністративні функції).

Серед однофункціональних міст є: промислові багатогалузеві міста Донбасу, промислові спеціалізовані (міста шахтарів, енергетиків),

агропромислові, транспортні (Чоп), культурно-освітні (Острог, Кременець), релігійні (Почаїв, Святогірськ), курортні і туристичні центри (Трускавець, Моршин, Євпаторія, Ялта, Яремче).

Для сучасних міст України характерним є посилення впливу **міжнародних функцій**. Враховуються наявність об'єктів, які виконують різноманітні функції в містах та відповідають за здійснення ділових, економічних, культурних, торговельних та інших видів зв'язків. Їх класифікують на:

- 1) постіндустріальні міста, в яких зосереджено населення, зайняте у третинній сфері, що тісно пов'язана з діяльністю мультинаціональних компаній
- 2) промислові міста з різноманітною індустрією, створеною на базі залучення прямих іноземних інвестицій завдяки винятково сприятливим умовам для діяльності закордонних компаній
- 3) транскордонні міста – перевалочні бази світового значення – центри транзитної торгівлі, які виникають на основі використання вигідного транспортно-географічного положення окремих міст у світі [3].

Функціональна організація містких територій полягає в раціональному розподілі території міста на зони, призначені для розміщення промисловості, складів, транспортних споруд, житлової забудови, місць навчання, лікування, спорту та відпочинку [4]. Тобто під поняттям «міські функції» розуміють «різні види діяльності на міській території».

Таким чином, місто повинно являти собою раціональну комплексну архітектурну організацію планування і забудови виробничих зон і сельбищних районів, поєднаних мережею міського транспорту, інженерного обладнання, озеленення та системою просторової архітектурної композиції, де створені найкращі умови для праці, побуту та відпочинку населення.

При розробці планувальної структури і територіальному зонуванні міста виходять з передумови великої і все зростаючої рухливості населення, інтенсивності руху, насиченості вулиць транспортом. В основу містобудівних рішень закладають інженерно-планувальну систему, створену для забезпечення перевезень і названу транспортною інфраструктурою. У взаємному погодженні планувальної і транспортної структур міста визначають пріоритети для інтенсивного освоєння території. Транспортне забезпечення впливає на вибір місця розташування найважливіших об'єктів загальноміського значення, виробництва й сельбищних територій [5].

Архітектурно-планувальну організацію сельбищної території треба здійснювати відповідно до розміру і структури поселень, зв'язуючи її з іншими видами територій – виробничою та ландшафтно-рекреаційною [4]. Архітектурна жанрова палітра крупних та великих міст України ґрунтується на містобудівних

символах. Вони охоплюють: глобальний (образ міста в цілому), структурний (вуличний каркас, головні площі, ландшафтну архітектуру), середовищний архітектурний (архітектура будівель та споруд), локальний (монументи та скульптури). Створюється єдина змістовна концепція розвитку на всіх структурних рівнях містобудівного проектування і виникає гармонійне, високохудожнє, концептуальне оточення для існування суспільства.

Проаналізуємо як виглядає з середини сучасне місто сьогодні. Для зручності було проведено анкетне опитування жителів міст України, та зроблений аналіз результатів дослідження соціологічної групи «Рейтинг» за критеріями: якість життя; За такими принципами були опитані 800 осіб у кожному місті України, за винятком Донецька і Луганська. Пропонувалося оцінити якість послуг, роботу місцевої влади, ступінь задоволення матеріальних, культурних і духовних потреб людини, та інші показники, що визначають якість життя.

Найважливішою особливістю сучасних підходів до вивчення якості життя є положення про те, що воно має дві сторони: об'єктивну, яка визначається нормативними та статистичними характеристиками, і суб'єктивну - пов'язана з тим, що потреби й інтереси конкретної людини індивідуальні і проявляються в його відчуттях і оцінках [6, 7].

1) Ступінь комфортного життя для проживання в місті.

Специфіка поняття якості життя полягає в тому, що воно включає в себе як об'єктивні, так і суб'єктивні критерії, що характеризують фізичний, психічний і соціальний добробут, сукупність яких становить здоров'я — інтегральний показник, який містить функціональні критерії, симптоми, пов'язані з якимсь захворюванням, психічний стан (депресія, збудження, тривога, соціальна активність тощо).

2) Рівень розвитку транспортної інфраструктури (планування вулиць і організація міського транспорту).

3) Одним із перших показників комфортного життя в місті є зменшення кількості автомобілів на користь пішохідних зон, вело доріжок, електротранспорту.

4) Вуличне освітлення.

5) Тенденції сучасної архітектури та аналіз архітектурних феноменів.

6) Парки і озеленення. Екологічний, чистий простір – головна складова успішного міста. Найвищий ступінь розвитку зелених зон загального користування у містах Харків і Вінниця.

7) Рівень розвитку і організація торгівлі.

8) Організація реклами. Хаотичне та некероване розміщення тимчасових

споруд, мафів, реклами та новобудов породжує неохайність, захаращеність та безлад у місті.

8) Показник виконання містом **міжнародних функцій** визначається на основі аналізу діяльності та функціонування представництв іноземних компаній. Роль місцевих органів влади у здійсненні внутрішньої та зовнішньої діяльності; чи налагоджене транспортне сполучення, що дозволяє здійснювати перевезення пасажирів і товарів наземним і повітряним транспортом; чи існують в містах університети для навчання іноземці, що є носіями інформації про Україну та про держави, з яких вони прибули; наявність мережі готелів для проживання іноземних фахівців і короткочасного перебування ділової еліти, а також створено сприятливі умови для найму приміщень різного призначення [3, 4,8].

9) Налагодженість системи **функціонування закладів культури, науки і спорту**, що сприяють проведенню різних заходів регіонального, державного та європейського значення.

В результаті аналізу міст України за вище переліченими критеріями, найбільш комфортними для проживання українськими містами стали Вінниця та Харків. За ними з великим відривом слідує Тернопіль та Львів [9]. Ці міста практично еталони в порівнянні з іншими українськими містами - 57% вінничан і 56% жителів Харкова вважають, що транспортна інфраструктура розвинена відмінно і добре. Вуличним освітленням, організацією торгівлі та ландшафтною архітектурою задоволені 59% жителів Вінниці та 64% харків'ян. За містами-лідерами слідує Тернопіль і Львів, які розділили між собою третє місце. Високе місце Тернополя в рейтингу виявилось для дослідників несподіванка, а успіх Львова зумовлений сприйняттям його як культурного і історичного міста [9].

Були відмічені і недоліки в критеріях комфортності міст. Звертають увагу, що до Дніпра – найбільшої перлини міста Києва – дуже важко дійти пересічному киянину чи гостю міста. "Це місце сили, що відрізане від людей. Пріоритетом в міській стратегії розвитку має стати доступ до річки. Містам потрібно більше комфортних безпечних набережних з можливістю вільного доступу (не через автостради та підземні переходи)" [9] Київ зайняв 14-у сходинку рейтингу. В більшості міст України спостерігається незадоволення жителів рівнем розвитку транспортної інфраструктури. Існують проблеми щодо доступності до місць призначення для людей з обмеженими фізичними можливостями. Спостерігаються відсутність пандусів, незручні сходи, надто складні входи та виходи не дають змогу комфортно пересуватися і потрапити до цільового об'єкту. Проблема паркування автомобілів індивідуального користування досі залишилась невирішеною.

Існують певні тенденції розвитку великих міст України: синтетичні та автентичні Синтетичні (спільні): розташування міста на межі водоймищ; наявність транспортних проблем; наявність крупних рекреаційних зон; характеристика зовнішньої світлова реклама; наявність монументальних головних символів.

Автентичні тенденції визначають генез і розвиток міст; головний принцип планувальної структури; міський ландшафт; шляхи розв'язання транспортних проблем; розташування соціально-культурних та просвітницьких осередків; принципове відношення до недоторканості парків, скверів та рекреаційних зон [9].

Висновки. При розробці нової програми розвитку міст важливо розвивати культуру в архітектурі та в житловому просторі. Сприяти створенню благополучного, здорового, всеохоплюючого та безпечного середовища в містах, що дозволяє всім жити, працювати і брати участь у міському житті. Прагнути до ліквідації шкідливих звичаїв по відношенню до навколишнього середовища. Всіляко сприяти зручності життя і динамічній міській економіці. Вживати заходи для забезпечення впровадження нових раціональних моделей споживання і виробництва, що сприяють відповідальному використанню ресурсів.

Література

1. Кузнецов С.Г., Ананян І.І., Богак Л.М. Територіальне планування і розвиток міст. - Донецьк: Норд-Прес, 2008. - С.335.
2. Національний атлас України / наук. ред. Л.Г. Руденко. - Київ: ДНВП Картографія, 2007. - С.840.
3. Vacchiani-Marcuzzo C. Mondialisation et système de villes: les entreprises étrangères et l'évolution des agglomérations sudafricaines. - Paris : Université Paris 1, 2005. - P. 361.
4. ДБН 360-92* Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень. - К.: Укрархбудінформ, 1993. - С.107.
5. Лобанов Е.М. Транспортная планировка городов: Учебник для студентов вузов. - М.: Транспорт, 1990, - С.240.
6. Региональная экономика: учебник для вузов/ Т.Г. Морозова, М.П. Победин, Г.Б. Поляк та ін; Під. ред. проф. Т.Г. Морозової. - 2-е изд., и доп.- М.: ЮНИТИ, 2002. - С.472. ISBN 5-238-00027-8
7. Ткачов А.Н., Луценко Є.В. Якість життя населення, як інтегральний критерій оцінки ефектиної діяльності регіональної адміністрації // Науковий журнал КДАУ. - Краснодар: КубГАУ, 2015. - С.15.

8. Луценко Е.В. Автоматизированный системно-когнитивный анализ в управлении активными объектами (системная теория информации и ее применение в исследовании экономических, социально-психологических, технологических и организационно-технических систем): Монография (научное издание). – Краснодар: КубГАУ. 2002. – С. 605.
9. https://dt.ua/UKRAINE/skladeno-reyting-naybilsh-komfortnih-dlya-zhittya-mist-ukrayini-175226_.html

Аннотация

К.т.н., доцент Тригуб Р. Н., Киевский национальный университет строительства и архитектуры.

Проблемы и перспективы современного города (на примере городов Украины).

Города разделяются между собой за периодом возникновения, их внешним видом, площадью, количеством населения, хозяйственной деятельностью и значением. Современный город должен иметь рациональную архитектурную организацию планировки и застройки производственных и жилых районов, связанных сетью городского транспорта, инженерного оборудования, озеленения и системой пространственной архитектурной композиции, где созданы наилучшие условия для труда, быта и отдыха населения.

Ключевые слова: современный город; классификация городов Украины; критерии влияния; функции города, качество жизни в городе.

Annotation

Ph.D., associate professor Trigub Ruslana, Kyiv National University of Construction and Architecture.

Problems and prospects of a modern city (on the example of Ukrainian cities).

Cities are divided among themselves according to the time of education, appearance, area, population size, economic activity and value. The modern city should be a rational integrated architectural organization of planning and building industrial zones and township areas, connected by the network of urban transport, engineering equipment, landscaping and the system of spatial architectural composition, which created the best conditions for work, life and recreation of the population.

Keywords: modern city; classification of cities of Ukraine; criteria of influence; city functions, quality of life in the city.