

КОНЦЕПЦІЯ ГУМАНІЗАЦІЇ АРХІТЕКТУРНО-МІСТОБУДІВНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НАЙЗНАЧНІШИХ МІСТ В УКРАЇНІ

© Вотінов М. А., 2016

Дано визначення поняттю “архітектурно-містобудівна інфраструктура”. Виявлено її основні ієрархічні компоненти з метою комплексного вдосконалення середовища життєдіяльності з урахуванням потреб людини. Архітектурно-містобудівна інфраструктура розглядається як система відкритих архітектурних просторів з певним просторовим наповненням відповідно до її типологічних характеристик.

Ключові слова: гуманізація, інфраструктура, концепція.

Постановка проблеми

Україна є однією з найбільш урбанізованих країн Європи. У її містах проживає близько 70 % населення. Більшість міст України належать до категорії малих і середніх. Найзначніших міст в Україні на 1.01.2016 р. є три: Київ (2,9 млн осіб), Харків (1,4 млн осіб), Одеса (1 млн осіб). У найзначніших містах України проживає більше 5 млн осіб. Структура міського середовища у цих містах має загальні закономірності розвитку, зумовлені темпами урбанізації, новими соціально-адміністративними умовами ринкової економіки, які негативно впливають на розвиток містобудівної діяльності. Середовище життєдіяльності у найзначніших містах України все більше стає антигуманним.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

У наукових дослідженнях приділяється недостатньо уваги цій проблемі. Розглядаються лише її окремі аспекти. Загальні методичні основи гуманізації архітектурно-містобудівної інфраструктури найзначніших міст з елементами озеленення викладають у своїх роботах Н. Я. Крижанівська, О. П. Сичова, В. А. Нефьодов, В. Т. Шимко та ін. Питання створення комфортного середовища міст з екологічних та естетичних характеристик з використанням засобів ландшафтної архітектури і дизайну висвітлюють А. П. Вергунов, А. П. Титова, Н. Я. Крижановська та ін.

Мета дослідження – розглянути особливості розвитку архітектурно-містобудівної інфраструктури міського середовища у найзначніших містах України.

Завдання дослідження

Завданням дослідження є:

1. Виявити основні негативні процеси розвитку архітектурно-містобудівної інфраструктури у найзначніших містах України.
2. Розробити теоретико-методологічну модель-концепцію гуманізації предметно-просторового середовища найзначнішого міста, яка відобразатиме багаторівневу взаємодію об'єктів архітектурно-містобудівної інфраструктури у процесі реструктуризації міського середовища з урахуванням потреб людини.

Викладення основного матеріалу

Основною проблемою у найзначніших містах України є екологічна. Висока концентрація техногенних об'єктів сприяє забрудненню навколишнього середовища, знижує якість життя. Основними джерелами забруднення атмосфери міста є транспорт, енергетичні системи та промисловість. Внаслідок цього формується шумове, вібраційне та електромагнітне забруднення міст.

Шумове забруднення характерне для усіх найзначніших міст України. До шумової хвороби схильна більшість мешканців, які постійно отримують шумові навантаження [1].

У сучасних міських районах зі значним рухом транспорту рівень шуму близький до небезпечної межі у 80 дБ. Підвищений шумовий фон викликає багато хвороб (стресовий стан, гіпертонію, виразку шлунка, загальне нездужання тощо).

Зниження якості атмосферного повітря також небезпечно для здоров'я міських мешканців. Найпоширенішою шкідливою домішкою повітряного середовища є чадний газ. Надлишкова кількість цього газу у повітрі призводить до швидкої стомлюваності людини, головного болю, запаморочення, послаблення пам'яті, порушення діяльності серцево-судинної та інших систем. У великих містах темпи зростання загальної захворюваності за останнє десятиліття зросли на 35–40 %, переважно за рахунок злоякісних пухлин, серцево-судинних хвороб, бронхіальної астми, цукрового діабету, алергії.

Якість життя у найзначніших містах України через екологічні проблеми знижується. Погіршує ситуацію і специфіка розвитку міського середовища в умовах ринкової економіки. В останнє десятиліття повсюдно спостерігається розбалансування функціонально-просторової організації містобудівних структур, що здебільшого проявляється у великих містах, які відрізняються стрімкими темпами розвитку “ринкових відносин”, а простіше – стихійною приватизацією, перепрофілюванням підприємств як виробничої, так і невиробничої сфер (сфери культурно-побутового обслуговування населення, рекреації).

Зростання обсягів житлового будівництва, будівництва ділових установ (офісних будівель), торгових і розважальних комплексів, що характеризуються високою ефективністю інвестицій у великих, значних та найзначніших містах, що ускладнює їх сформовану планувальну структуру.

По суті, містобудівний процес – це планомірний розвиток міста, що перетворюється у процес освоєння під забудову окремих майданчиків, де замість процесу формування повноцінного міського середовища відбувається придбання квадратних метрів, що порушує не тільки складену століттями логіку міського розвитку, але й негативно позначається на економіці. Надмірне перенасичення найпривабливіших для інвестицій історичних центрів міст веде до неминучої втрати цієї самої привабливості для потенційних споживачів через зниження екологічних, естетичних, культурологічних якостей середовища, скорочення площ зелених насаджень, ускладнення пересування транспортних засобів, умов паркування тощо і відповідно зниження прибутковості від створюваної нерухомості, про що свідчать численні приклади в Україні та за кордоном.

Поспішність у привласненні і реалізації (за допомогою оренди, приватизації) права на забудову унікальних, з погляду бізнесу, ділянок міської території, характерна для останніх років, відображає прагнення інвесторів, а також міської влади, які своїми діями свідомо чи несвідомо стимулюють нездоровий ажіотажний попит на створювану нерухомість, прагнення отримувати максимальну сьогочасну вигоду за будь-яку ціну. При цьому громадські інтереси, проблеми комплексності в освоєнні міської території, як правило, не беруться до уваги.

Такий розвиток міського середовища призвів до багатьох проблем: переущільнення міст (в історичному центрі), транспортної перенасиченості, знищення об'єктів культурної спадщини, відсутності привабливого середовища, наявності гомогенних полів (однорідне середовище у нових суспільних будівлях), і різкого зниження комфортних екологічних характеристик. У таких умовах необхідна розробка концепції гуманізації міського середовища у найзначніших містах України.

Така концепція повинна насамперед враховувати специфіку формування міського середовища у найзначніших містах України.

В Україні міське середовище являє собою багаторівневу ієрархічну систему у зв'язку з тим, що місто є зосередженням економічної, управлінської, соціальної, енергетичної та іншої діяльності суспільства [7].

У міському середовищі здійснюється інтеграція усіх видів діяльності і відповідних щодо них архітектурних об'єктів за допомогою архітектурно-містобудівної інфраструктури, яка являє просторово-планувальну організацію житлових, промислових, ландшафтно-рекреаційних утворень за допомогою транспортно-пішохідних комунікацій і їх об'єднання з міським центром [6].

Актуальним стає застосування феноменологічної концепції проектування, коли середовище набуває властивостей залежно від людини. А це означає, що архітектура виділяє людині нову роль – роль повноправного учасника у динамічній структурі вдосконалення формування міського середовища [3, 9].

Архітектурно-містобудівна інфраструктура має типологічну характеристику з урахуванням функціонального призначення, зумовлену різноманітними процесами життєдіяльності у міському середовищі.

Для цілей гуманізації міського середовища необхідно розглянути основні напрямки вдосконалення формування:

- транспортно-пішохідну інфраструктуру;
- інфраструктуру міського центру;
- інфраструктуру житлового середовища;
- інфраструктуру промислового середовища;
- інфраструктуру ландшафтно-рекреаційних об'єктів.

Усі типи архітектурно-містобудівної інфраструктури характеризує система відкритих архітектурних просторів з певним предметно-просторовим наповненням. Вона повинна удосконалюватися з урахуванням фізичних, утилітарних, психологічних, духовно-естетичних потреб людини [2].

У міському середовищі для людини транспортно-пішохідна інфраструктура є основною, оскільки утворює каркас міста разом з міським центром. Із промисловими та житловими утвореннями вона формує планувальну інфраструктуру міського середовища і визначає ступінь його комфортності.

Транспортні комунікації – найстійкіший елемент цієї структури, що зберігає своє функціональне значення навіть за глобальних змін в організації міського середовища. Вони є найагресивнішими компонентами міського середовища і повинні бути схильними до гуманізації з урахуванням їх предметно-просторового наповнення відповідно до екологічних і функціональних вимог.

Транспортно-пішохідна інфраструктура повинна бути органічно поєднана із центром міста. У найзначніших містах України центр міста є складною інфраструктурою зі специфічними структурно-планувальними особливостями організації.

Чіткішим у функціонально-планувальному аспекті є трактування загальноміського центру як головного структурно-планувального вузла міста і пов'язаної з ним системи розселення, яка сприяє об'єднанню усього міста системою транспортних і пішохідних комунікацій. [8]

Загальноміський центр сучасного найзначнішого міста – це просторово розвинена система, що включає історично створене ядро, сформоване у процесі його еволюційного розвитку до ХХ ст., і нові території, забудовані у ХХ і ХХІ ст. В історичному ядрі міста, як правило, розміщуються об'єкти історико-культурної спадщини, які формують індивідуальний художній образ міста. У зв'язку з інтенсивним розвитком центрів багатьох міст в Україні та їхньою забудовою новими будівлями історичне середовище руйнується, що абсолютно неприпустимо.

Центр найзначнішого міста має особливу привабливість для жителів міста і його передмість, а також для малих міст агломерації, пропонуючи великий вибір загальноміських функцій на порівняно невеликій ділянці території. Однак незручність транспортних і пішохідних зв'язків і відсутність чіткої просторової диференціації відкритих архітектурних просторів функціонально унеможливають повною мірою забезпечити необхідний рівень обслуговування, особливо з проблемами транспортної інфраструктури. Вона не повною мірою об'єднує центр міста з промисловою, житловою, ландшафтно-рекреаційною інфраструктурами міста.

Ускладнюють ситуацію фактична відсутність пішохідних вулиць і пішохідних зон у найбільших містах України.

Для цілей гуманізації міського середовища необхідне вдосконалення формування промислової інфраструктури найзначнішого міста. У цих містах України промислова інфраструктура – це сукупність промислових районів і відокремлених промпідприємств, взаємопов'язаних за допомогою транспортно-пішохідних комунікацій.

Сьогодні під час проектування міст основна увага приділяється розвитку житлових і громадських просторів, торгових зон, транспортної інфраструктури. Наукомістке та інноваційне

виробництво приходиться на зміну ресурсомісткій індустрії. З промислового місто поступово перетворюється на великий адміністративний центр. До того ж ростуть потреби городян, ускладнюється інфраструктура міського середовища.

Виникає необхідність розвивати і вдосконалювати адміністративну структуру міста, збільшувати житловий фонд, розширювати і модифікувати транспортну мережу. Тим часом технології застарівають, промисловий фонд неминуче занепадає, а більшість великих підприємств сьогодні є ізольованими територіями з невиразною архітектурою післявоєнного періоду, огороженими сірими невиразними парканами.

Через спектр проблем багато промислових об'єктів припиняють своє існування, як наслідок, перетворюючись у депресивне середовище, тобто є ізольованими від соціальної інфраструктури міста.

Усе це нагадує ізоляцію об'єктів індустріальної спадщини у сучасному місті. Виникає закономірна проблема: необхідність перетворення індустріальних зон міст згідно з сучасними умовами. Крім того, усе це не відповідає новим функціям міста, суперечить визначенню "місто для людини".

Необхідно у цих умовах розглядати питання гуманізації промислових об'єктів і їх територій з інтеграцією у міське середовище.

Проблема інтеграції промислових об'єктів у сучасне міське середовище зумовлена поступовим і безперервним розвитком соціуму, змінами естетичного сприйняття промислової архітектури, зміною ставлення суспільства до індустріальної спадщини, а також процесами вдосконалення науки, техніки і виробництва.

Нові соціально-економічні умови в Україні, вимоги до конкурентоспроможності продукції ведуть до необхідності створення досконаліших і сучасніших виробництв, як правило, на новому місці у структурі міста і в нових будинках. У цих умовах виникає необхідність аналізу існуючих промислових об'єктів як функціонуючих, так і нефункціонуючих з виявленням можливостей їх реструктуризації та гуманізації.

Однією з ефективних можливостей гуманізації нефункціонуючих промислових об'єктів є створення альтернативних міських просторів з урахуванням існуючої містобудівної інфраструктури міста. У міському середовищі необхідне створення просторів, які задовольняють потреби різних категорій населення. Створення об'єктів з новою функцією у вигляді різноманітних ділових та рекреаційних комплексів, розважально-оздоровчих комплексів на територіях нефункціонуючих промислових підприємств дасть змогу зробити гуманнішою інфраструктуру міського середовища. Включення великих промислових зон з нефункціонуючими підприємствами у міську структуру з новою функцією, наприклад, з житловою, уможливить вирішити соціальні проблеми і розширити спектр житлової інфраструктури найзначнішого міста і зробити середовище життєдіяльності гуманнішим.

Інфраструктура житлового середовища у найзначніших містах України – це складна ієрархічна система, яка органічно формує планувальну та об'ємно-просторову структуру міста. Вона створювалася у процесі еволюційного розвитку міського середовища, постійно вдосконалювалася з урахуванням економічних і технічних можливостей відповідно до генпланів містобудівного розвитку міста, але сьогодні вона має певні недоліки.

З метою гуманізації міського середовища доцільна реструктуризація житлового середовища з урахуванням природної складової. До структури усіх видів житлових утворень повинні бути включені елементи природного середовища – рослинність, водні пристрої, елементи геопластики для поліпшення їхніх еколого-естетичних характеристик.

Житлові будівлі повинні бути максимально наближені до ландшафтно-рекреаційних об'єктів міста. У найзначніших містах України, на жаль, намітилася тенденція до руйнування ландшафтно-рекреаційної інфраструктури міста. Сьогодні вона являє собою сукупність ландшафтних об'єктів, розташованих у структурі міста, відповідно до містобудівних вимог.

У центрі міста, як правило, розміщаються малі рекреаційні території – сквери, бульвари, набережні, в середній зоні – міські та районні парки, а в периферійній – лугопарки і лісопарки, що переходять у зелену зону міста.

Ландшафтно-рекреаційна інфраструктура у найзначніших містах України створювалася у процесі історичного розвитку міського середовища. Вона включає як штучно створені природні елементи, так і природні. Сьогодні усі вони потребують реновації. Сучасний етап розвитку міського

середовища характеризується погіршенням стану природної складової. Багато великих і найзначніших міст до теперішнього часу вичерпали свої природні ресурси і відчувають гострий дефіцит в об'єктах рекреації, територіях, придатних для відпочинку, відновлення психофізичних сил людини. У зв'язку з інтенсивною урбанізацією і зростанням чисельності населення збільшується навантаження на загальнодоступні і впорядковані місця рекреації на території міста. Значення для кожного жителя і міста загалом раніше створених ландшафтних об'єктів, особливо міських парків як найважливішої ланки загальноміської ландшафтної системи, незмінно підвищується. Наявність у міському середовищі оснащених ландшафтно-рекреаційних об'єктів з високим ступенем стійкості і художньої виразності сьогодні залишається незадоволеною.

Ускладнюють ситуацію руйнівні чинники зовнішнього середовища, що впливають на стан ландшафтно-рекреаційних об'єктів (негативний вплив транспортних засобів, промисловості та ін.) У найпригніченішому стані знаходиться багато ландшафтно-рекреаційних об'єктів міста – сквери, бульвари, набережні.

Усі ці недоліки вимагають реструктуризації інфраструктури ландшафтно-рекреаційних об'єктів міста для створення комфортнішого середовища за екологічними, функціональними і естетичними параметрами. Необхідно покращити рекреаційне обслуговування міського населення, розробити пропозиції щодо створення нових видів рекреації.

Варто також підвищити ефективність адміністративно-господарського керівництва системою ландшафтно-рекреаційних об'єктів міста, створити необхідні умови для конкурентного середовища.

Сучасний розвиток науки і техніки вимагає переосмислення багатьох застарілих стереотипів і уявлень щодо формування системи ландшафтно-рекреаційних об'єктів міста з метою гуманізації середовища життєдіяльності.

Для цілей гуманізації міського середовища необхідний насамперед аналіз ситуації архітектурно-містобудівної інфраструктури за основними показниками її комфорту з урахуванням просторових потреб людини (екологічних, функціональних, естетичних, соціальних) і виявлення найбільших зон її впливу з подальшим визначенням прийомів їх нівелювання. Такий аналіз повинен також враховувати тенденції розвитку екоосферного сталого міста, оскільки найзначніші міста в Україні повинні розвиватися за законами сталого розвитку [4, 5].

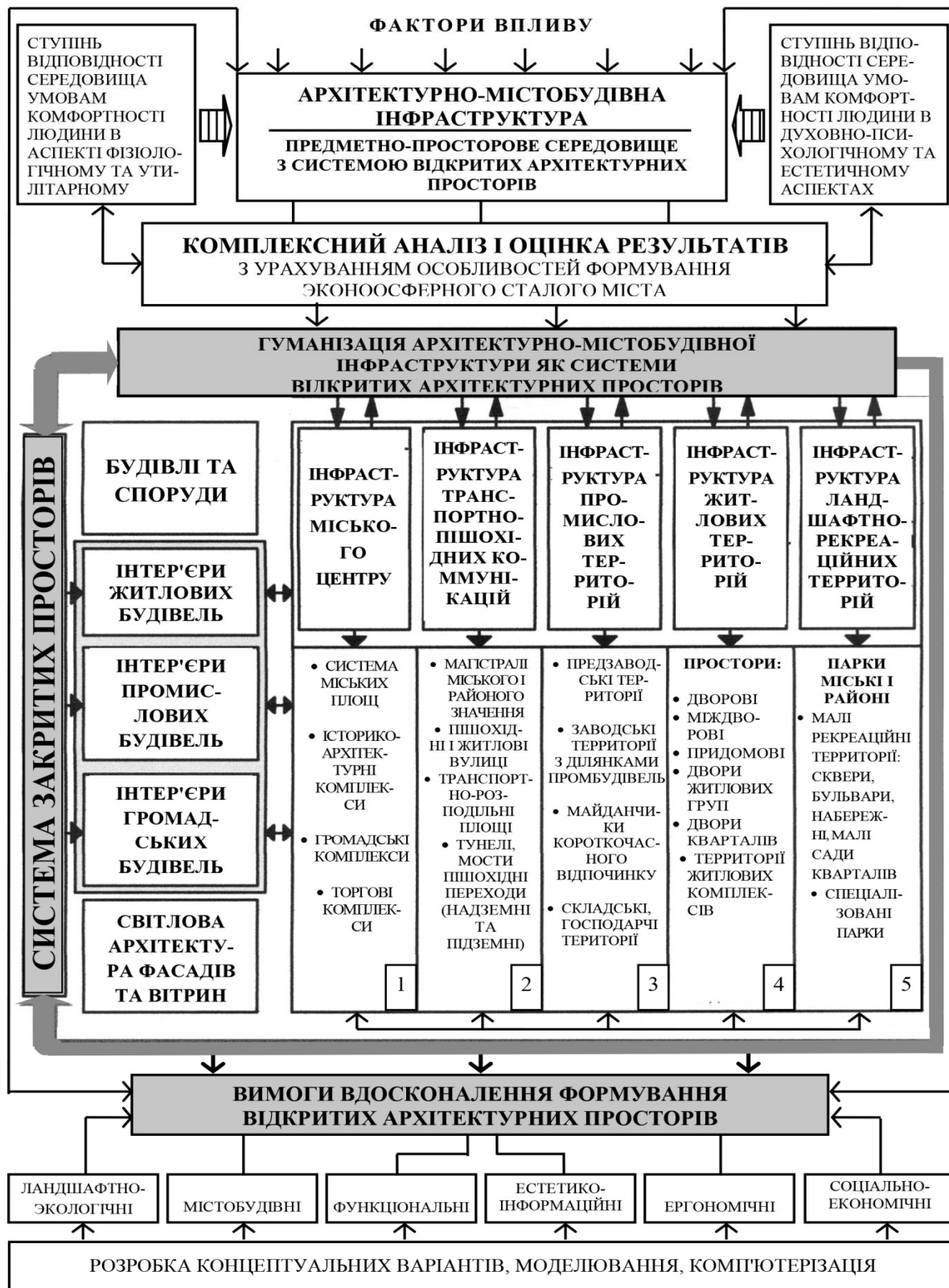
Сталий розвиток міст повинен передбачати:

- регулювання зростання населення, який не перевищує рівень природної саморегуляції біосфери;
- енергоощадні технології в усіх сферах діяльності;
- збереження біологічного розмаїття (частка природних територій повинна бути не менша за 30 %);
- скорочення рівня забруднення середовища за допомогою екологізації транспортних засобів, промисловості і використання придорожніх компонентів середовища.

Сталий розвиток найзначніших міст орієнтований на створення компактних міст з високою щільністю забудови. Висока щільність забудови скорочує кількість переміщень по місту і в такий спосіб зменшує навантаження на міську транспортну інфраструктуру. Крім того, щільність забудови окремих районів дає змогу ефективно використовувати системи громадського транспорту. Крім нижчих енергетичних витрат, значного скорочення кількості пересувань по місту, компактне місто з щільною забудовою забезпечує “пішохідну доступність” усіх необхідних послуг, починаючи з послуг торгівлі і сервісу і закінчуючи освітніми та медичними послугами.

Ефективний сталий розвиток міста також має на увазі багатофункціональність забудови і міських районів. Народжена у 1920-ті роки концепція монофункціональних районів, згідно з якою житло, місце роботи і розваги повинні бути розведені за простором міста, для більшості європейських міст сьогодні більше не актуальна. Перехід до змішаної забудови уможливило вирішити одразу кілька проблем. Відбувається маятникова міграція населення за маршрутом “район житла – район роботи”. Місця роботи з'являються безпосередньо у житлових районах. Частково вирішується і проблема парковок: одну і ту саму парковку вдень займають машини працівників офісів, а вночі – жителів кварталу. Сьогодні у складі одного району можуть бути і житло, і офіси, і розважальні центри, і магазини, і навіть промислові підприємства. Багатофункціональна забудова створює нове міське середовище, різноманітніше та значно інтенсивніше.

МОДЕЛЬ-КОНЦЕПЦІЯ ГУМАНІЗАЦІЇ АРХІТЕКТУРНО-МІСТОБУДІВНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НАЙЗНАЧНІШОГО МІСТА



Теоретико-методологічна модель-концепція гуманізації предметно-просторового середовища найзначнішого міста з багаторівневою взаємодією об'єктів архітектурно-містобудівної інфраструктури з урахуванням вимог до відкритих архітектурних просторів

Багатофункціональність архітектурно-містобудівної інфраструктури є виразом нової ідеології формування міського середовища, гуманістично орієнтованої, що включає зміну призначення середовища: історичним районам надаються нові функції – рекреаційні, пізнавальні, виховні. Міські вулиці та площі організуються як пішохідні, виставкові та ігрові простори, торгові центри – як творче, розважальне середовище.

Удосконалення формування архітектурно-містобудівної інфраструктури з метою гуманізації середовища життєдіяльності необхідно здійснювати у системі її відкритих архітектурних просторів з сукупністю їх інтеграції за допомогою реструктуризації, реновації, ревалоризації та інших прийомів. Основними відмінними ознаками реорганізації таких просторів є:

- високий рівень комфорту – екологічного, функціонального, естетичного та технічного оснащення, а також інтерактивність і багатофункціональність відкритих архітектурних просторів, здатних реагувати на різні типи споживачів і підлаштовуватися під змінні ситуації;

- компактність і відповідність людині, геометричні розміри відкритих архітектурних просторів визначаються на основі ергономічних вимог під час виконання необхідних функціональних дій;

- екологічна безпека, що забезпечує мінімізацію шкідливих впливів на людину і гуманізацію міського середовища загалом;

- “індивідуалізація” і підвищення художньої виразності відкритих архітектурних просторів, світлопросторові перетворення для посилення естетичної привабливості міського середовища загалом.

У підсумку можна сформулювати такі висновки:

1. Трансформація соціально-економічних умов у найзначніших містах України вимагає вдосконалення формування архітектурно-містобудівної інфраструктури міського середовища з метою гуманізації середовища життєдіяльності з просторовими потребами людини у зв'язку з такими причинами:

- низькі екологічні показники архітектурно-містобудівної інфраструктури зумовлені появою щільної висотної забудови у центрах міст, руйнуванням ландшафтних об'єктів, які формують природний потенціал міста;

- недостатня реструктуризація основних типів архітектурно-містобудівної інфраструктури з метою гуманізації середовища життєдіяльності відповідно до просторових потреб людини.

2. На підставі проведеного дослідження розроблено теоретико-методологічну модель-концепцію гуманізації предметно-просторового середовища найзначнішого міста, що відображає багаторівневу взаємодію об'єктів архітектурно-містобудівної інфраструктури з урахуванням вимог до її відкритих архітектурних просторів (рисунок). Основні вимоги: економічні, містобудівні, ландшафтно-екологічні, естетико-інформаційні, функціональні, соціальні, економічні.

1. Крижановская Н. Я. Проблемы экологии городской среды в Украине / Н. Я. Крижановская, М. А. Вотинков // *Современные информационные технологии, технические науки, строительство и архитектура, математика* // *Научно-теоретический и практический журнал “ОРАЛДЫН ГЫЛЫМ ЖАРШЫСЫГ”*. – Казахстан, 2015. – № 9 (140) – С. 79–84. 2. Вотинков М. А. Реновация и гуманизация общественных пространств в городской среде: моногр. / М. А. Вотинков; Харьк. нац. ун-т. гор. хоз-ва им. А. Н. Бекетова. – Х.: ХНУГХ, 2015. – 153 с. 3. Вотинков М. А. Основные критерии регенерации городской среды. / М. А. Вотинков // *Традиції та новачії у вищій архітектурно-художній освіті: зб. наук. пр.* – Х.: ХДАДМ, 2012. – № 2 – С. 67–69. 4. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://uchebnikionline.com/ekologia/ekologiya_-_potish_la/stabilnist_biosferi_noosfera_upravlinnya_biosferoyu.htm. 5. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://mggu-sh.ru/sites/default/files/glazachev_kosonozhkin.pdf. 6. Посацький Б. С. Основи урбаністики. Територіальне і просторове планування: навч. посіб. – 2-ге вид., доп. – Львів: Видавництво Львівської політехніки, 2011. – 368 с. 7. Дьомін М. М. Містобудівні інформаційні системи. Містобудівний кадастр. Первинні елементи структури об'єктів містобудування та територіального планування / М. М. Дьомін, О. І. Сингаївська; Київ. нац. ун-т буд-ва і архітектури,

Спілка урбаністів України. – К.: Фенікс, 2015. – 216 с. – С. 138–144. 8. Нефедов В. А. Современный ландшафт Франции: гармоничный шарм с очевидной гуманизацией среды / В. А. Нефедов // Ландшафтная архитектура. Дизайн. – 2008. – № 1. – С. 24–33. 9. Нефедов В. А. Средства архитектурно-ландшафтной реконструкции города / В. А. Нефедов // АСД. Архитектура. Строительство. Дизайн. – 2005. – № 1. – С. 60–61.

M. A. Votinov

O. M. Beketov National University of Urban Economy in Kharkiv,
Department of bases of architectural designing and drawing

CONCEPT OF ARCHITECTURAL AND URBAN HUMANIZATION OF LARGEST CITIES IN UKRAINE

Ó Votinov M. A., 2016

This article first defines the concept of “architectural and urban infrastructure”. Hierarchical found its main components with the aim of improving the living environment integrated with the needs of man. Architectural and urban infrastructure is seen as a system of open architectural spaces with a specific spatial content according to its typological characteristics.

At the end of the XX century, the International Commission on Environment and Development, the United Nations adopted a concept of “sustainable development”, which contained a new model of humanistic oriented promotion of the human community as a mode of co-evolution (co-evolution) with nature. But urban development continues to be chaotic, with the deterioration of the environment, so the sustainable development concept of urban environmental considerations becomes paramount. They are directly connected with the need to restructure the urban environment.

At present, the urban environment should be appropriate orientation of its architectural and urban planning infrastructure on the ideals of humanism.

The ideas of humanism put a man in a priority position as core values.

Under the humanization concept of the urban environment with the architectural and urban planning infrastructure refers to the development of principles, methods, scientific advice and practical techniques that can provide qualitative improvement of living environment, taking into account the spatial needs of the person.

This concept is especially important for Ukraine.

In most cities of Ukraine has accumulated a number of significant critical issues that hamper the normal development and functioning of the urban environment with the architectural and urban development infrastructure.

The prospects of sustainable development in Ukraine related to the restructuring of the architectural and urban development infrastructure of the urban environment, especially in major and largest cities.

Key words: humanization, infrastructure, concept.