

Завершальним етапом є обґрунтування пріоритетних напрямків вдосконалення територіальної організації системи міського громадського транспорту в м. Києві. На цьому етапі здійснюється прогноз розвитку міського громадського транспорту та визначаються напрямки вдосконалення системи громадського транспорту м. Києва на основі маркетингових методик.

Висновки. Розроблена схема методики суспільно-географічного дослідження територіальної організації міського громадського транспорту як складного соціально-економічного явища, яка включає чотири послідовних етапів, дає інструментарій наукового дослідження, визначає основні методологічні підходи і методи такого дослідження. У дослідженні територіальної організації міського громадського транспорту використовуються як загальнонаукові – системно-структурний аналіз, аналіти-

ко-статистичний, історичного аналізу, факторного аналізу, теорії графів, так і спеціальні наукові підходи та методи – системний, картографічний, порівняльно-географічний, суспільно-географічного районування та інші. При цьому наскрізне значення в дослідженні мають системний підхід, головні ідеї структурно-функціонального, інформаційного й картографічного підходів.

Список використаних джерел

1. Мезенцев К.В. Суспільно-географічне прогнозування регіонального розвитку: Монографія. – К.: 2005.
2. Пістун М.Д. Основи теорії суспільної географії: Навчальний посібник. – К.: 1996.
3. Толчів О.Г. Суспільно-географічні дослідження: методологія, методи, методики. – Одеса:2005.

Надійшла до редколегії 28.10.16

И. Колотуха, асп.

Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко, Киев, Украина

МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ОБЩЕСТВЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ИССЛЕДОВАНИЯ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

Разработана схема методики общественно-географического исследования территориальной организации общественного транспорта, которая включает четыре последовательных этапа: на подготовительном определяется социальный заказ на развитие системы общественного транспорта, разрабатывается концепция исследования; второй – концептуально-информационный, на котором разрабатывается общественно-географическая модель городского общественного транспорта, определяются основные концептуальные подходы и методы исследования; третий – аналитико-статистический, посвященный анализу организации структуры общественного транспорта г. Киева; завершающим является обоснование приоритетных направлений совершенствования системы городского общественного транспорта.

Ключевые слова: городской общественный транспорт, территориальная организация, системно-структурный анализ, методы исследования.

I. Kolotukha, graduate student

Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

METHODICAL FOUNDATIONS OF SOCIETAL AND GEOGRAPHICAL RESEARCH OF PUBLIC TRANSPORTATION

The scheme of societal and geographical research methodology on public transportation territorial organization has been worked out. It is viewed upon as a complex socio-economic phenomenon which includes four consecutive stages. It has been determined that when investigating the territorial organization of city public transportation both general and special scientific approaches and methods are used. At the preparatory phase the role and place of public transportation in municipal economy are determined, the nature of public transportation service is analyzed, satisfactoriness and insufficiency of its functions are estimated and, as a result, social services commissioning on the development of public transportation system is defined and the concept of its research is developed. The second phase is a conceptual and informational one. At this phase societal and geographical model of city public transportation is worked out, basic conceptual approaches of research are defined among which are systematic approach, structural analysis, cartographical method and method of historical analysis, etc. The development of such model is preceded by identification of informational basis, data collection and collation in order to accumulate theoretical developments on this issue and the analysis of previous researchers' works. Literary sources, cartographical sources, statistical and regulatory documents are studied. The third phase is analytical and statistical one which is devoted to the analysis of public transportation structure organization in the city of Kyiv. At this phase the greatest numbers of scientific research methods are used, namely, the structured system analysis method, analytical and statistical method, graph theory method in combination with the method of historical and geographical sectioning, factor analysis, cartographical, comparative geographical, societal geographical zoning methods. Functional and sectoral structure, territorial structure and organizational and management structure in the city of Kyiv and their changes are studied at this stage. The concluding phase is reasoning for the priority areas of the city transportation utilities system development in the city of Kyiv. At this stage projection of city public transportation development is carried out, the areas of city public transportation system improvement in the city of Kyiv are defined. Systematic approach, main ideas of the structural-functional, informational and cartographical approaches have the invariable value in the study at this stage.

Key words: city public transportation, territorial organization, structured system analysis, research methods.

<http://doi.org/10.17721/1728-2721.2016.65.13>

УДК 911.3

Ю. Стеблецька, асп.

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ

СТАДІЇ ЕВОЛЮЦІЇ ПРОСТОРОВОГО РОЗВИТКУ МІСТА

Розглянуто фактори, що впливають на зміни міського простору. Виділено ключові етапи геоісторії міст та відповідно до цього згруповані основні історичні типи міст. Детально проаналізовано кожну стадію еволюції просторового розвитку міст. Визначено основні характерні ознаки міського простору, процеси та переважаюча система розселення для всіх історичних типів міст. Розроблено таблицю характеристики історичних типів міст за основними індикаторами: домінуюча планувальна структура (модель), основні містобудівні "одиниці" та поняття, режим планування розвитку.

Ключові слова: доіндустріальне місто, стародавнє місто, середньовічне місто, "ідеальне місто", індустріальне місто, місто модернізму, постіндустріальне місто.

Постановка проблеми. Для сучасних аналітичних і перспективних розробок у сфері містобудування та планування важливо знати суспільно-географічний до-свід еволюції міст: як створювалися міста, як складало-

ся і змінювалося їх суспільно-географічне положення, які чинники та фактори впливали на просторову організацію міст, як формувалися зони скупчення інтенсивної урбанізації тощо. Розуміння усіх основних процесів, що

© Стеблецька Ю., 2016

відбуваються у містах, є фундаментом для подальшого ефективного планування розвитку міст.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вивченню просторової еволюції міст присвятили свої роботи велика кількість вчених, представників різних наук – архітектури, географії, соціології, історії, філософії тощо. Проте серед провідних географів та урбаністів, які вивчали геоісторію міського простору, слід виділити британського урбаніста Пітера Холла [2, 3], американського дослідника Спіра Костофа [4, 5], після смерті якого Товариство істориків архітектури започаткували його почесну нагороду за дослідження в цій області знань, американського географа Едварда Соїя [13] та видатного британського історика і теоретика архітектури Джозефа Рікверта [6].

Мета: провести історико-географічний аналіз планувальної структури, соціального порядку в місті та їх взаємозв'язку на різних стадіях еволюції міст.

Виклад основного матеріалу. Ключовим фактором, що впливає на вигляд та функціонування міст протягом всієї історії є зміна економічної структури, на основі чого в геоісторії міста можна виділити три основних епата: доіндустріальне, індустріальне та постіндустріальне місто. Проте на окремих етапах вирішальний вплив на містобудування і планування міського простору мали інші фактори, такі як політичний устрій, релігійні погляди, течії мистецтва, війни, епідемії, природні умови та інші. Тому, нерідко, коли в межах однієї стадії економічного розвитку, погляди на те яким повинно бути місто і підходи до його розвитку кардинально різнилися. Урбаністи та історики архітектури виділяють наступні історичні типи міст: стародавнє (класичне), середньовічне, "ідеальне місто" Ренесансу, індустріальне, місто модернізму та постіндустріальне місто.

Доіндустріальне місто існувало до встановлення капіталістичних економік у провідних країнах світу в XVIII ст. і приходу промислової революції в XIX ст. Доіндустріальні міста були загалом невеликими поселеннями, заснованими на меркантильній економіці і жорсткому соціальному порядку, що випливало з традицій середньовічного феодалізму [1]. Основними історичними типами доіндустріальних міст є стародавнє місто, середньовічне місто, в тому числі розробки "ідеального міста" часів Ренесансу.

Стародавнє місто (до IV ст. н. е.). Час виникнення перших міст IV – II тис. до н. е. Найбільшого розвитку міста в Стародавньому світі отримали в I тис. до н. е. і на початку I тис. н. е.

Антична Греція – це "сузір'я" міст-полісів, а в центрі кожного такого "сузір'я" – метрополіс (місто-мати). Територія полісу складалася з міста (чи декількох міст) та хори (маленьких містечок-супутників та сільської округи). Між цими формами розселення встановлювалися певні взаємозв'язки на засадах ієрархії та взаємодоповнюваності. У період еллінізму грецькі міста отримують регулярну прямокутну структуру, таку манеру планування ще називали "per strigas" – її основу складають житлові масиви, розділені широкими паралельними вулицями, які перетинають під прямим кутом інші менші вулиці [10]. Засновником такої ортогональної сітки для міського простору в Греції вважається давньогрецький архітектор Гіпподам з Мілету (звідси й назва – Гіпподамова сітка). Також в давньогрецьких містах важливу роль відігравав публічний простір, тому тут будували багато громадських будівель. Ядром давніх міст була фортеця – цитадель, укріплений акрополь, де розміщувався палац царя. Під таким акрополем власне і виростало місто – із власним центром і площею (агорою).

Своєрідним взірцем грецького містобудування вважається Мілет (територія сьогоденної Туреччини).

В епоху Стародавнього Риму географічний і містобудівний досвід в спорудженні міст ще більш розширився. Римляни розсунули географічні рамки містобудування, підпорядкували його стратегічним завданням розширення гігантської імперії і управління нею, розвинули технічні основи містобудування, створили багато нових видів споруд (форуми, амфітеатри, мости, акведуки), розробили нові типи конструкцій (арки), додали колосальних розмірів багатьом спорудам [11]. У столиці імперії, Римі, був створений грандіозний комплекс громадських будівель. До міста були підведені потужні водопроводи. Однак житловий фонд і інженерне оснащення були неоднаковими в різних кварталах міста: поряд з особняками було безліч інсул – 3-6 поверхові житлові будинки. Більшість інсул, в яких проживало найбільше населення міста, розташовувалося на вузьких, темних вулицях. Життя та архітектура Стародавнього Риму нерозривно пов'язані з політикою. Організаційний та планувальний вплив Римської Імперії на підконтрольні території здійснювався через систему римських законів "Бревіарій Аларіха", "Римський мир" і особливо через правила архітектурного планування великих міст. Крім суто ідеологічного, цей стандарт мав ще й функціональний компонент, кожне місто мало: форум – площу з обов'язковим набором публічних споруд, базилік, храмів; систему вулиць з житловими будинками, крамницями, конторами, місцями видовища, складами; складну систему інженерних споруд і комунікацій: водогін та каналізацію, мости, дороги, віадуки, акведуки, дренажні системи. При проектуванні і будівництві міст в Римській імперії також застосовували ортогональну сітку. Проте, якщо невеличким провінційним містам дозволялося розбудовуватися враховуючи природний ландшафт, то міста, що отримували право на самоврядування – муніципії (лат. municipia) і столиці груп націй-племен, об'єднаних давнім союзом (лат. civitates) були зобов'язані користуватися ортогональною сіткою за чітко регламентованими правилами.

Середньовічне місто (V – XIII ст.) Середньовіччя – суперечливий період людської історії, який залишив величезну спадщину планування і формування образу міст. В середньовічній Європі була сформована образна міст, що збереглася до нині і значною мірою визначає сучасний малюнок розселення. Два головних фокуси влади в середньовічному місті – замок і собор, згодом з'являється третій, – який, відбирає у замку його значимість – ратуша. Економічною основою росту європейських міст був суспільний поділ праці – відділення ремесла від сільського господарства. Ремісники селилися поблизу феодальних замків, під стінами монастиря, або поблизу вже існуючих міст, де вони сподівалися знайти захист і ринок збуту. Два ядра – замок феодала або монастир і торгово-ремісничє поселення, що виростало поруч – формували структуру середньовічного міста. Часто їх можна було чітко розрізнити візуально: замок чи монастир знаходився на височині, а місто внизу поступово обростало власним поясом стін. Досі багато міст світу мають у своїй назві закінчення "-бург" від німецького слова Burg – фортеця: Гамбург, Зальцбург, Йоганесбург та інші. Стіни середньовічних міст мали ворота, що давало можливість контролювати вхід-вихід та збирати мито. З часом торговці почали селитися поза стінами міста. Так утворювався поруч новий "бург" і знову ж від такої форми поселення виникло нове слово "фо-бург" (faubourg – передмістя).

У містах розквітають ремесла, розвиваються товарно-грошові відносини. Важливе значення мала цехова

організація ремесла [11]. В той час ремісники селилися за виробничим принципом. У кожному з професійних районів житло, майстерні та комори були організовані по вертикальній структуризації простору, з майстернями на першому поверсі, сімейними помешканнями майстра на поверсі вище, та коморами і номерами для підмайстрів і слуг ще вище [1]. Орендні ставки та податки впливали на розміщення крамниць, майстерень та помешкань. Найвища рента (перша категорія) встановлювалась на Ринковій площі, друга – на вулицях, що ведуть від воріт до площі та фасади будинків, третя – на помешкання.

Ще одним важливим фактором, що впливав на формування, планування та вигляд середньовічних міст, були війни, тому турбота про неприступність міста від нападу було вкрай важливою. Жорстка необхідність скоротити оборонний периметр стін визначала мікрогеографію середньовічного міста. При обмежених витратах на вертикальне планування території забудова здебільшого вписувалася в рельєф і гідрографічну мережу, і розвивалася вздовж доріг, що сходилися до міста, а згодом огорожувалася все новими кільцями стін. Таким чином, місто розросталося концентричними кругами, і постає радіально-кільцевий тип планування [11]. Загалом міста в середньовіччі розвивалися стихійно і нерегулярно, мали вкрай поганий благоустрій та погано вимощені вулиці. Однак, в готичний період міста почали закладатися на вільній території, тоді вони мали чітке планування.

Ідеальне місто Ренесансу (XIII-XVII ст.). Ідеальне місто – це головна містобудівна ідея Ренесансного урбанізму. Італійські архітектори Філарете, Леон-Баттіста Альберті, Франческо ді Джорджо ді Мартіні, Вінченцо Скамоцці у своїх трактатах малювали та робили креслення проєктів власних "ідеальних" міст або частин міста. Проте втілення в реальному житті ці проєкти не знайшли. Одним із небагатьох втіленим зразком "ідеального міста" і власне початком Ренесансного урбанізму вважають містечко П'єнцу в італійській Тоскані, яке на замовлення Папи Римського Пія II, спроектоване італійським архітектором Бернардо Россалліно. Навколо трапеції головної площі, архітектор поєднав всі головні споруди міста: палац Пікколоміні, собор і мерію, тим самим намагаючись гармонійно відобразити у просторі розподіл влади. Ще одним повністю завершеним проєктом "ідеального міста" за задумом архітектора В. Скамоцці є італійське місто-фортеця Пальма Нуова. Місто і фортеця отримали правильну форму девятикутної зірки і були оточені ровом, доступ здійснювався через троє воріт. В Україні прикладом "ідеального міста" Ренесансу є місто Жовква в Львівській обл. Архітектори в період Ренесансу були захоплені створенням ідеальної схеми плану міста, і в більшості робіт превалює одна провідна схема планування – "місто у формі зірки". Форма "міста – зірки" – це правильний багатокутник, похідний від кола, в який вписано квадрат. Як правило, це був шести-, восьми- або дванадцятикутник, де від бастіонів по кутах до центральної площі міста вели радіальні вулиці. Франческо ді Джорджо у своїх роботах співставляє місто з людським тілом – "місто як тіло". Відповідність між містом і тілом представлялась розташуванням головних будівель і споруд за аналогією органів людського організму [7].

В якості узагальнення характерних особливостей міст цієї доби можна навести ідеалізовану модель доіндустріального міста шведського вченого Гідеона Шоберга: просторовий вираз поділу доіндустріального міста на невеликі еліти і великі групи з нижчих класів та вигнанців. Еліта жила в приємному і ексклюзивному центральному ядрі, в той час як нижчі класи та вигнанці жили в навколишній погано розбудованій і засміченій пе-

риферії. Елітна група складалася з тих людей, які контролювали релігійні, політичні, адміністративні та соціальні функції міста. Торговці – навіть багаті – як правило, були виключені з еліти, тому що їх філософія йшла врозріз з релігійно-філософськими цінностями системи домінуючої групи. Еліта, як правило, займала житлові райони недалеко від адміністративних, політичних і релігійних інститутів, які найчастіше були розташовані в центрі міста. Таким чином, формувалася ексклюзивний статус ядра міста. За межами ядра жили нижчі класи, окремими соціально-економічними кластерами, сформованими в результаті просторового об'єднання майстрів різних видів діяльності [1].

З середини XVIII ст. починається стрімке зростання міст. Машинна індустрія, на відміну від ремісничого виробництва і мануфактур, створила потужну містоутворюючу базу. Поглиблюється суспільний, в тому числі географічний, поділ праці. Розвиток продуктивних сил створив принципово нову основу розвитку міст, так зване **індустріальне місто**. Причиною цієї глибокої перебудови було виникнення нових соціально-економічних напрямків – максимізм, фордизм, кейсіанство, що полягали в становленні капіталізму та розвитку технологій.

Трьома характерними рисами притаманними містам індустріальної доби є наступні. По-перше, масштаб поселення, місто розглядалося як "базова одиниця" розселення. Друга – це мобільність, актуальними стали питання транспорту та організації руху транспорту і пішоходів у місті. І третя – це цілеспрямована руйнація збудованого середовища міста. Якщо раніше, руйнування чийогось будинку в місті означало покарання, то перепланування Парижа в XIX ст. під керівництвом барона Жоржа Ежена Османа вбачало розчищення території міста з метою подальшого перепланування. Особливістю індустріального міста є руйнація меж міста та знищення його "образу".

Індустріальна революція супроводжується безпрецедентною урбанізацією і неконтрольованим розростанням міст. З одного боку, нові агломерації, особливо – в Америці, формуються на базі ортогональної планувальної сітки; у той час, як в Європі немає фізичної можливості почати все з "чистого аркуша", тому продовжує домінувати радіально-кільцева схема.

Ймовірно найбільш фундаментальною зміною з ростом капіталізму і його нової системи виробництва було створення двох нових соціальних груп: промислових капіталістів і некваліфікованих робітників заводу. Ці дві групи відповідно лягли в основу нової еліти і нового пролетаріату та призвели до внутрішньої "класової міграції". Нова міська структура стала більш диференційованою. Земля віддана для тих видів використання, які могли б виправдати найвищі орендні ставки. Житлові будинки більше не використовувалися в якості робочих місць, а житлові райони диференціювалися залежно від орендної плати. Соціальний статус, який став визначатися величиною статків, тому житлові райони були сформовані по статусному положенню. Житло найбідніших груп населення було найнижчої якості і найвищої густоти забудови в цілях покриття витрат на оренду землі. Робочий клас мешкає у кластерах в центральних районах, де розміщується промислове виробництво, в помешканнях із незадовільними умовами. Оскільки центральна частина міста містила заводи і склади, багаті хотіли жити на певній відстані від робочих кварталів, тому переселяються на околиці міст або в нові комфортабельні прибуткові будинки в престижних районах, де розміщуються "благородні" бізнеси.

Пізніше, зміни в технології будівництва зробили можливим для міста, рости вгору і шир. Циклічне зрос-

тання капіталістичної економіки з послідовним поліпшенням міської транспортної системи зумовило формування приміських зон. Таким чином сформувалася модель концентричних зон: внутрішня зона характеризувалася найбільш високою щільністю і крайньою убогістю, друга зона була менш переповнена і бідна, ніж внутрішня, в той час як третя зона була населена в основному середнім класом, а четверта зона належала виключно багатим. Також в індустріальному епоху міський простір мав тенденцію розвитку вздовж залізничної дороги, яка відходила назовні від центру, створюючи коридори промисловості та житлові спільноти, розвинуті між радіальними коридорами [1].

Серед інших нововведень індустріального міста слід назвати перетворення вулиці на осередок публічного простору і як наслідок формування вуличного наповню, а виникнення нових засобів комунікації і зв'язку таких як залізниця, газети, телеграф, телефон відбирають у простору його традиційну функцію інформувати. Ці процеси лягають в основу нових стосунків всередині мегаполісу. Перенасиченість враженнями, образами, темпом життя призводить до того, що мешканці міста починають сприймати "урбаністичне середовище" як щось абсолютно чуже, вороже, штучне. Тоді стало зрозуміло, що треба вчитись керувати містами, інакше – настане колапс. Відтак, відбувається об'єктифікація "феномену міста" – воно постає як об'єкт дослідження різних наук.

На початку ХХ ст. в світі починають активно розвиватися ідеологія архітектурного модернізму в галузі містобудування і планування та виникає так зване "**місто модернізму**". Основою модернізму є ідея ефективного розселення, тобто вироблення певних типів планувальних структур (мікрорайони, житлові комплекси, система рядкової забудови (нім. Zeilenbau), врахування питань гігієни (інсоляція, свіже повітря, озеленення, водопостачання та каналізація, електрика тощо), доступність масового житла, функціональне зонування території міста, забезпечення транспортного сполучення, обслуговування, відпочинку, освіти, охорони здоров'я, ефективне управління і планування (адміністративний поділ, розробка генеральних планів, створення відповідних інституцій, втручання уряду в політику масового будівництва дешевого житла). Усі ці ідеї та підходи було узагальнено і викладено в Афінській хартії, затвердженій на 4-му з'їзді Міжнародного Конгресу Архітекторів-Модерністів, який відбувся в 1933 році в Афінах, де обговорювалися питання майбутнього міст; матеріали, зібрані в книгу "Афінська хартія" з коментарями Ле Корбюзьє опубліковано в Парижі у 1943 році. Головною тезою Афінської хартії серед 111 пунктів був принцип функціонального зонування, тобто базовими функціями міста є житло, праця та відпочинок, які мають бути скомпоновані у територіальні ланки, відокремлені одна від одної, але поєднані транспортним зв'язком.

На фоні високих темпів урбанізації та бажання модерністів відійти від традиційності і почати "життя з чистої сторінки" (чому посприяли зокрема революції та соціалістична ідеологія), а також віри в технологічний прогрес створювалися нові моделі розвитку міст. Серед головних постатей цієї доби слід назвати Тоні Гарньє і його Промислове місто, представники школи "Баухаус" – Вальтер Гропіус, Ернст Май (плани "Нового Франкфурду" та Магнітогорську), Ле Корбюзьє ("Променисте місто").

Французький архітектор Т. Гарньє в своїй праці "Промислове місто", розробляє план ідеального міста (який частково був реалізований в Ліоні) та оформлює концепцію функціонального зонування. Це був перший містобудівний проект такого масштабу, в якому автор визначив головні економічні та технічні принципи орга-

нізації міста модернізму. Розробки Т. Гарньє були першими реальними спробами збудувати соціалістичне місто та стали теоретичним посібником для архітекторів-містобудівельників того часу.

Головною ідеєю представників берлінської школи "Баухаус" Вальтера Гропіуса, Людвіга Міс Ван дер Роє була інтеграція індустріального виробництва у спорудження соціального житла. Основною темою робіт Ернста Мая було вироблення стандартів житла мінімальної площі. Ріст цін у будівництві спонукав німецького архітектора розробляти новаторську ідею – будувати будинки з бетонних панелей, виготовлених заводським методом, які потім він застосує при розробці плану "соціалістичного міста" в СРСР (план Магнітогорська).

Найвідомішим представником архітектурного модернізму був французький архітектор Ле Корбюзьє, що розробив власні "житлові одиниці" (величезні будівлі-соти з безліччю квартир) і запропонував забудувати такими висотками міста. У 1922 році Ле Корбюзьє представив свій перший великий містобудівний проект "Променисте місто" – такий собі прообраз сучасних мегаполісів серед саду. Ле Корбюзьє виробив наступні містобудівні принципи: – ефективність високої щільності населення при низькій щільності забудови; – важливість санітарних умов та впровадження ідеї вертикального міста-саду; – обширні зелені зони як на землі, так і на рівнях балконів, терас, дахів; – застосування пілонів для звільнення першого поверху; – повне заперечення вулиці як містобудівної одиниці; – чітка ієрархія доріг, розділення транспорту і пішоходів; – застосування "модулора" – таблиці розрахунків стандартних параметрів людини і амплітуди її рухів. Взагалі, при розробці планів розвитку міст модерністи наголошували на потребі забути старе, "хворе", перенаселене й перенасичене історією і минулим "індустріальне місто" з усіма його проблемами і замінити його на нове місто модернізму. Наприклад, утопічний план перебудови центру Парижу Ле Корбюзьє "Le Plan Voisin".

Тож підсумовуючи процеси розвитку індустріальних міст, слід сказати, що хоч деяким історичним містам пощастило зберегти фрагменти доіндустріального міста, проте переважна більшість сучасних міст сформувалися практично без попередників і стали результатом нової економічної системи, яка сформувала міську структуру протилежну до доіндустріальної моделі. Кластеризація поступилася житловій диференціації з точки зору статусу, структури сім'ї, етнічної приналежності. Влада і статус тепер визначалися багатством, а не традиційними цінностями, власність на землю не залежала від способу її використання, робоче місце і житло стали розділені [1].

Постіндустріальне місто виникає як негативна реакція на ідеологію модернізму в галузях містобудування і планування. В архітектурі зафіксована чітка дата закінчення періоду модернізму – це 3 год. 32 хв. пополудні, 16 березня 1972, час коли було підірвано житловий комплекс Прюїтт-Ігоу – в місті Сент-Луїс. Від другої половини 1970-х вже ніхто не наважується на великі проекти репланування чи нового розпланування міст. На відміну від міста модернізму, постіндустріальне місто вже не має чітких планувальних розробок, лише генеральні плани окремих частин міста. Кардинальних змін зазнала і планувальна ідеологія, відбувається перехід до розробки планів стратегічного розвитку міста і регіонального планування.

Після виникнення проблем у системі фордизму і кейнсіанства та їх занепаду, вони були замінені на "нову економіку" – нео-фордистську систему, що спирається на інформаційні технології, і неолібералізм – теорія, за якою держава повинна мати мінімальну роль. Засно-

вник концепції постіндустріального (інформаційного) суспільства американський соціолог Деніел Белл у 1973 році опублікував книгу "Майбутнє постіндустріальне суспільство. Досвід соціального прогнозування". Новою "гео-формою" постіндустріального міста стає пост-метрополіс. Цей термін належить американському географу Едварду Соїя, в своїй одноіменній праці "Пост-метрополіс" він проаналізував урбаністичні процеси та зміни в міській агломерації "Великого Лос-Анджелеса". Він представив шість дискурсів, що стосуються соціальних та економічних явищ, які свідчать про пост-метрополіс: 1. Гнучкість (англ. flexibility) – паралельний розвиток процесів деіндустріалізації і реіндустріалізації урбаністичного простору, тобто виникнення нових форм зайнятості, способів виробництва. 2. Космополізм (англ. cosmopolis) – вплив глобалізації на міський капітал, працю, міграцію та культуру; формування світових міст, поява транснаціональних корпорацій, "стандартизація" всіх сфер життя. 3. Екзополіс (англ. exopolis – місто, вивернуте навиворіт) – реструктуризація урбаністичного простору, коли стираються межі міста та виникають такі просторові форми, як зовнішнє місто (англ. outer city), нове передмістя (англ. postsuburbia), кордоні міста (англ. edge-city). У такому середовищі для людей важко мати почуття приналежності до єдиного цілого. 4. Метрополіарність (англ. metropoliarities) – зростання соціальної (майнової, расової, етнічної) нерівності та виникнення нових видів соціальної стратифікації (соціальних кластерів). 5. Фортифікація міста (англ. за Е. Соїя carcereal archipelagos) – запровадження тотального технологічного нагляду з міркувань безпеки (камери відеонагляду в публічних місцях, посилений догляд в аеропортах) у добу глобального тероризму; тенденція зникнення публічних просторів або намагання взяти їх під контроль та позбавити "політичної функції"; розвиток так званої бункерної архітектури: поява "компаундів" (англ. compound) – повністю відокремлених від міста житлових комплексів та огорожених спільнот (англ. gated communities). 6. Віртуалізація (англ. за Е. Соїя simcity) – накладання і співіснування двох реальностей: фізичного міста і кіберпростору (мобільні додатки, електронне урядування міста, стратегія smart-city) [13].

Наслідки міських змін в постіндустріальну добу були значними. Одним з головних таких наслідків є те, що набагато менше людей стало необхідно для виробництва продукції. Результатом стала масова деіндустріалізація і, як наслідок, трансформація класичного індустріального міста. Не можна не згадати й про глибокий вплив глобалізації на міський простір. Зростаюча роль транснаціональних корпорацій, широкомасштабне поширення західних цінностей матеріалізму, розвиток культурної індустрії – все це впливає на вигляд та подальший розвиток міського простору. Зокрема, глобалізація призвела до появи так званих світових міст. Автор терміну "світове місто" американський соціолог Саскія Сассен стверджує, що однією з головних особливостей глобальних міст є соціальна поляризація. На думку С. Сассен, саме те, що в місті присутні штаб-квартири мультинаціональних корпорацій і те, що певне місто є одним з центрів світової економіки, призводить до величезної поляризації в рівні доходів, а також до витіснення мешканців з низьким рівнем доходів з центрів таких міст, тобто, до джентрифікації. Глобальні міста – це, як правило, великі постіндустріальні центри, тож з їх колишніх робітничих кварталів витісняються колишні працівники заводів, і ці квартали стають об'єктами джентрифікації. Ці процеси діють схожим чином по всьому світу ("планетарна джентрифікація"), але у глобальних містах вони підсилюються через їх привабливість для великої кількості людей з високим рівнем доходів, задіяних у глобальному бізнесі та нових секторах економіки.

Сьогодні багато дослідників говорять про те, що вже давно час думати, як називати те, що наступає за "постіндустріальною добою". Однак такі радикальні зміни у способах життя, пересування, сприйняття, перебування у нових просторах породжують ностальгію за традиційним містом (англ. post-metropolitan nostalgia), відродження образу "європейського історичного міста".

Порівняльну характеристику історичних типів міст за домінуючою планувальною структурою (моделлю), основними містобудівними "одиницями" та режимом планування наведено в таблиці 1.

Таблиця 1 Характеристика історичних типів міст за основними індикаторами

Стадії еволюції міського простору	Історичні типи міст	Домінуюча планувальна структурна/модель	Основні містобудівні "одиниці" та поняття	Режим планування розвитку міста
Доіндустріальна	Стародавнє місто	Ортогональна сітка	Площа (агора – у греків і форум – у римлян)	Регулярний
	Середньовічне місто	Радіально-кільцева	Фортеця з валами та головна площа з собором	Хаотичний
	"Ідеальне місто" Ренесансу	Ортогональна сітка	"Ідеальне місто", вулиця, площа	Регулярний
Індустріальна	Індустріальне місто	Модель концентричних зон	Вулиця	Хаотичний
	Місто модерністів	Секторальна модель	Мікрорайон як результат функціонального зонування	Регулярний
Пост-індустріальна	Пост-індустріальне місто	Поліцентрична модель	Постметрополіс, метрополійна область	Динамічний

Висновки. Економічні системи мають вирішальний вплив на міські форми і їх соціальну географію. Дослідження геоісторії міст простежує вплив переходу поселень від ранньої доіндустріальної економіки, через виникнення капіталістичної економіки, до появи класичного промислового міста, і далі до сучасних підходів та течій в так званій теорії "постіндустріального міста". Містобудування доіндустріальної доби пройшло шлях від жорстко регламентованого державою, проте добре впорядкованого та продуманого, планування на основі ортогональної сітки в стародавніх містах, до стихійного і неврегульованого розвитку в середньовіччі, коли ядром

міста виступає фортеця чи монастир. Для міст індустріальної доби характерний зворотній шлях від неконтрольованого зростання, коли вирішальну роль відігравала диференційована орендна ставка на землю в ранніх моделях промислового міста до функціонального зонування в епоху модернізму. Про планування міст постіндустріальної доби стає все важче і навіть неможливо говорити в термінах традиційних міст, оскільки глобальні процеси урбанізації створюють абсолютно нові соціо-просторові форми поселень (метрополійна область, поліцентричні урбанізовані регіони).

Список використаних джерел:

1. Paul Knox, Steven Pinch. Urban social geography: an introduction. – 2010.
2. Peter Hall Cities in Civilization. – NY, 1998.
3. Peter Hall Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century. – Oxford, 2002.
4. Spiro Kostof The City Shaped: Urban Patterns and Meanings Through History. – London, 1999
5. Spiro Kostof The City Assembled: The Elements of Urban Form Through History. – Boston, Toronto, London, 1992
6. Joseph Rykwert The Seduction of Place: The History and Future of the City. – NY, 2002
7. Возняк Т. Народження та генеза ідеї "ідеального міста" // Феномен міста [Електронний ресурс]: [сайт]: українська версія – Режим доступу: http://www.ji.lviv.ua/ji-library/Vozniak/misto/narodzhennja_ta_geneza.htm
8. Герасимчук З.В., Ніщик Т.О. Просторовий розвиток міста. Монографія. – Луцьк, 2011.
9. Дронова О. Л. Геоурбаністика: навч. Посіб. / Дронова О. Л. – К., 2014.
10. Фролова Э.Д. Исследования и публикации по истории античного мира // Мненон. – 2005 – №4. [Електронний ресурс]: [сайт]: російська версія – Режим доступу: <http://centant.spbu.ru/centrum/publik/kafsbor/mnemon05.htm>
11. Перцик Е.Н. География городов (геоурбаністика): Учебн. пособие для геогр. спец. вузов. – 1991.
12. Плешкановская А.М., Савченко Е.Д. Города и эпохи. – К., 2011.
13. Соля Э. Постметрополис. Критические исследования городов и регионов – 2003. – № 6. [Електронний ресурс]: [сайт]: російська версія – Режим доступу: <http://www.ruthenia.ru/logos/number/40/09.pdf>
14. Челелик О. В. Взаємодія архітектурних просторів, сучасного мистецтва та новітніх технологій – К., 2009.

Надійшла до редколегії 01.11.16

Ю. Стеблецкая, асп.

Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко, Киев, Украина

СТАДИИ ЭВОЛЮЦИИ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДА

Рассмотрены факторы влияющие на изменения городского пространства. Выделены ключевые этапы геоистории городов и соответствию с этим сгруппированы основные исторические типы городов. Детально проанализировано каждую стадию эволюции пространственного развития городов. Определены основные характерные признаки городского пространства, процессы и превосходящая система расселения для всех исторических типов городов. Разработано таблицу характеристик исторических типов городов по основным индикаторам: доминирующая планировочная структура (модель), основные градостроительные "единицы" и понятия, режим планирования развития городов.

Ключевые слова: доиндустриальный город, древний город, средневековый город, "идеальный город", индустриальный город, город модернизма, постиндустриальный город.

Yu. Stebletska, postgraduate

Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, Ukraine

EVOLUTION STAGES OF THE SPATIAL URBAN DEVELOPMENT

The factors influencing the change of urban space were considered. Key stages of urban geohistory were emphasized and in accordance with that the main historical types of cities were grouped. Each evolution stage of the spatial urban development was in detail analyzed. The main features, processes, and superior system of settlement for all historical types of cities were defined. Outstanding characteristics of all historical types of cities of all ages were determined and described. A table for features of historical types of cities on key indicators was designed. A decisive influence of economic systems on urban form and its social geography was defined. The influence of the transition of settlements from the early preindustrial economy to the classical industrial city through a capitalist economy, and later to modern approaches and trends in the so-called theory of "post-industrial" city through research of urban geohistory was traced. The way of decay of urban planning of preindustrial age from the rigidly regulated by the state, however well-ordered and well-thought-out planning on the basis of an orthogonal grid in ancient cities, to the spontaneous and disordered development in the Middle Ages, when the core of the city was the fortress and monastery, was studied. Typicality of the cities of the industrial age of the return from the uncontrolled growth, when the decisive role was played by differentiated rents for land in the early models of the industrial city, to the functional zoning in the age of modernism was defined. Urban planning in the post-industrial age in terms of the traditional city through the global processes of urbanization, which create new socio-spatial forms of settlements (metropolitan region, multi-centered metropolitan regions) were described. The impact of globalization on the urban space and on creation of new forms of urban settlements was considered. Social and economic features that indicate the development of postmodern metropolis were considered.

Keywords: preindustrial city, ancient city, medieval city, "ideal city", industrial city, city of modernism, post-industrial city.

<http://doi.org/10.17721/1728-2721.2016.65.14>

УДК 502.7

К. Широкун, асп.

Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ

АНАЛІЗ ДИНАМІКИ ЗАБРУДНЕННЯ ПРИРОДНИХ ВОДОЙМ У МЕЖАХ ВЕЛИКОГО МІСТА
(НА ПРИКЛАДІ КАСКАДІВ ДІДОРІВСЬКОГО ТА ГОРІХУВАТСЬКОГО ВОДОТОКІВ)

Дана стаття присвячена вивченню забруднення природних малих водойм в межах великого міста. Проаналізовано вміст шкідливих хімічних сполук, маркерів на неорганічне та органічне забруднення у ставках. Стаття присвячена важливості дослідження каскадів малих водотоків у контексті того, що вони несуть велике навантаження та виконують важливу очищуючу функцію у нестабільних та дуже динамічних міських та урбанізованих природних геосистемах.

Ключові слова: забруднення водойм, хімічні сполуки, каскад ставків, електропровідність.

Вступ. Знаходячись під постійним антропогенним тиском великого міста, київські водойми, особливо непротічні, виступають фільтрами та акумуляторами забруднюючих речовин. Їхні структурні компоненти та оточуючі ставки ландшафти постійно видозмінюються. Протягом останніх років екологічний стан водойм у межах штучних каскадів Горіхуватського та Дідорівського каскадів, які за сотні років набули природних рис, поступово погіршується. Найбільший вплив у цьому процесі належить антропогенній діяльності: неконтрольованому вивезенню сміття, туристичному навантаженню, скиду дощової каналізації без необхідного очищення тощо. Сьогодні важливо правильно оцінити значення цих острівків поки що природної місцевості для великого міста.

Аналіз матеріалів з даної тематики за попередні роки свідчить про те, що тематика збереження та динаміки природних водойм у місті Києві цікавила невелику групу вчених. Вивченням цієї проблеми займалися такі науковці, як: П. Г. Шищенко, С. П. Романчук, Л. Г. Оляницька, Д. О. Мельничук, М. О. Кравець та ін.

Виклад основного матеріалу. Загалом, до дослідження були включені водойми Дідорівського і Горіхуватського водотоків із загального реєстру водних об'єктів м. Києва, що підлягають охороні під номерами (позиціями, далі поз.) 321-326, 329, 330, 336 та 338-341 [2]. Розміщення даних ставів у межах Голосіївського району Києва зображено на рис. 1.