

Київський національний університет імені Тараса Шевченка
Міністерство освіти і науки України
Київський національний університет імені Тараса Шевченка
Міністерство освіти і науки України

Кваліфікаційна наукова
праця на правах рукопису

ЛЕВИЦЬКА ОЛЬГА ЛЕОНІДІВНА

УДК 911.375(477.86):711.55

ДИСЕРТАЦІЯ

**СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНЕ ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНСФОРМАЦІЙ
ПЛАНУВАЛЬНОЇ СТРУКТУРИ МІСТА ІВАНО-ФРАНКІВСЬКА**

11.00.02 – економічна та соціальна географія

Природничі науки

Подається на здобуття наукового ступеня кандидата географічних наук

Дисертація містить результати власних досліджень. Використання ідей,
результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело

_____ О.Л.Левицька

Науковий керівник – *Запотоцький Сергій Петрович*, доктор географічних
наук, доцент.

Київ – 2017

АНОТАЦІЯ

Левицька О.Л. Суспільно-географічне дослідження планувальної структури міста Івано-Франківська.

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата географічних наук за спеціальністю 11.00.02 «Економічна та соціальна географія». – Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, 2017.

Дослідження за темою дисертації виконувались протягом 2010 – 2017 років згідно з планами науково-дослідних робіт кафедри економічної та соціальної географії географічного факультету Київського національного університету імені Тараса Шевченка.

Інформаційну базу дисертаційного дослідження становлять наступні матеріали: законодавчі та нормативно-правові акти України, що регламентують містобудівну діяльність та планування територій, організацію міського простору, доріг та вулиць; текстові та картографічні матеріали «Генерального плану м. Івано-Франківська » 2000 р., з коригованими змінами у 2014 р.; регіональні правила забудови території, детальні плани територій міста; матеріали Державної служби статистики України: статистичні матеріали, зібрані автором в Головному управлінні статистики Івано-Франківської області, матеріали звітності Івано-Франківської міської ради; результати проведеного соціологічного опитування мешканців міста, а також фахові, науково-публіцистичні матеріали, статистичні щорічники, бюлетені тощо.

Обґрунтовано доцільність застосування суспільно-географічного підходу до дослідження міста, в тому числі його планувальної організації та трансформацій міського простору, розглянуто ряд теорій, підходів, методик дослідження міста, які виникають у зв'язку з швидкими темпами розвитку урбанізаційних процесів в світі.

Проаналізовано умови та чинники формування планувальної організації міста, зокрема це природно-екологічні чинники, історико–географічний чинник та ряд суспільно-географічних чинників, зокрема географічного положення, населення та трудових ресурсів, транспорту, розвитку

промисловості міста та його будівельного комплексу, соціальної сфери, а також управлінський чинник. Нами було проаналізовано привабливість міського простору Івано-Франківська в зв'язку з розвитком міста як туристичного центру України.

Розглянуто такий вид міського управління як маркетингове та використання інструменту брендингу міста на прикладі Івано-Франківська, для змоги самоідентифікації мешканців Івано-Франківська з містом, і як наслідок виникає можливість подальшого соціально-економічного розвитку міста в цілому і набуття ним нових конкурентних переваг, що призводить до збільшення таким чином кількості туристів, інвесторів і т.д.

Виділено 5 геоісторичних зрізів трансформації планувальної структури міста Івано-Франківська за різні історичні періоди: *на 1 зрізі* спостерігаємо заснування міста-фортеці, добре укріпленої, яке мало форму багатокутника, вписаного в коло з площею Ринок у центрі, що відповідало тогочасним ідеям містобудування доби Ренесансу. *На 2 зрізі* до існуючого міста-фортеці спостерігаємо добудову замку, що змінює форму міста з правильної шестикутної, у видовжену з замком, Станиславів стає містом- резиденцією. *3 зріз* відзначився втратою палацової і оборонної функцій міста, громадський центр поступово переноситься на площу перед сучасним Драматичним театром, також спостерігаємо злиття центральної частини з передмістями та реконструкція житлової забудови. Що ж стосується *4 го, так званого «радянського етапу»*, то спостерігаємо утворення нових мікрорайонів в місті, входження навколишніх сіл в зону обслуговування міста, розбудова промислових територій тощо. *5 зріз* характеризується частковим збереженням обрисів того первісного середньовічного міста, але значно видозміненим за рахунок розширення міської території, розбудови вулично-дорожньої мережі в місті, перенесенням громадського центру на Вічевий майдан, а також доповнення міста функціями, які відповідають викликам сьогодення.

На основі планувальних утворень Генерального плану виділено 15 мікрорайонів в місті, які в свою чергу в залежності від доступності до центру були об'єднані в чотири зони: центральну, серединну, периферійну та приміську, кожна з яких характеризується певним набором функцій. Найбільш поліфункціональною є центральна зона міста, тому для її розвантаження ми

пропонуємо виділення ще 4 міських ядер, які згодом можуть претендувати на роль громадських центрів, в периферійних районах міста на основі концентрації ряду функцій на обмеженій території, що призводить в свою чергу до зростання концентрації тут населення та створення більш комфортних умов для проживання мешканців периферії.

Було проаналізовано, в зв'язку з постійним розвитком міста, такі види трансформацій міського простору як субурбанізація, ревіталізація, сакралізація, комерціалізація, соціальна поляризація, демілітаризація, розглянуто проблему озеленення міста.

Розроблено прогнози таких компонентів суспільно-географічного комплексу міста, як чисельність населення, кількість штатних працівників на підприємствах, обсяг інвестицій в економіку міста, обсяг реалізованої промислової продукції та роздрібного товарообороту з допомогою використання методів математичного прогнозування, а саме методів згладжування та аналітичного вирівнювання.

Виділено ряд проблем міського планування Івано-Франківська, на основі опитування містян, і запропоновано шляхи їх вирішення, зокрема проблеми паркування в місті, побудови моста - сполучення з мікрорайоном Пасічна, проблеми участі городян в процесах міського планування та запропоновано власне бачення подальшого розвитку міста.

Обґрунтовані основні перспективи розвитку міста, зокрема зміни його планувальної структури з моноцентричної на поліцентричну, розвиток периферійних районів міста, створення нових громадських просторів, необхідність розробки зонінг-планів та детальних планів території тощо.

Ключові слова: планувальна структура міста, трансформації міського простору, міський розвиток, міське планування, функціональне зонування, громадський центр, Івано-Франківськ.

SUMMARY

Olga Levytska. Human-geographical study of transformations of the planning structure of the city of Ivano-Frankivsk.

Thesis for obtaining the scientific degree of geographical sciences candidate in specialty 11.00.02 – Economic and Social geography. – Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv, 2017.

The research topic of the dissertation was carried out during 2010 – 2017 in accordance with the plans of scientific research works of the Department of Economic and Social Geography of the Faculty of Geography of Taras Shevchenko National University of Kyiv.

The information base of the dissertation research consists of the following materials: legislative and regulatory acts of Ukraine regulating urban development and planning of territories, organization of urban space, roads and streets; text and cartographic materials of the "Master Plan of Ivano-Frankivsk City" in 2000, with changes in 2014; regional rules of development of the territory, detailed plans of the city's territories; materials of the State Statistics Service of Ukraine: statistical materials collected by the author in the Main Department of Statistics of Ivano-Frankivsk Oblast, reporting materials of the Ivano-Frankivsk City Council; the results of a sociological survey of the city's residents, as well as professional, scientific and journalistic materials, statistical annual reports, newsletters, etc.

The expediency of using the socio-geographical approach to the study of the city, including its planning organization and urban space transformations, is substantiated. A number of theories, approaches, methods of city research, which arise in connection with the rapid pace of development of urbanization processes in the world, are considered.

The conditions and factors of the formation and territorial organization of the city planning structure are analyzed, in particular natural and environmental factors, historical and geographical factors and a number of socio-geographical factors, in particular geographic location, population and labor resources, transport, development of the urban economic complex and social complex, and also a

managerial factor. We also analyzed the attractiveness of the Ivano-Frankivsk city space in connection with the development of the city as a tourist center of Ukraine.

It was analyzed such a kind of city management as marketing and using the branding tool of the city on the example of Ivano-Frankivsk, to enable self-identification of the inhabitants of Ivano-Frankivsk with the city, and as a consequence there is a possibility of further socio-economic development of the city as a whole and the acquisition of new competitive advantages, which leads thus increasing the number of tourists, investors, etc.

5 stages of the transformation of the planning structure of the city of Ivano-Frankivsk have been identified: *at the first stage*, we observe the founding of a fortified city, well-fortified, which had the shape of a polygon inscribed in a circle with the Market Square in the center, which was in line with the contemporary ideas of urban planning of the Renaissance. *At the 2nd stage* of the existing city of fortress we observe the completion of the castle, which changes the shape of the city from the regular hexagonal, in the elongated with the castle, Stanislaviv becomes a city-residence. *Stage 3* marked the loss of the palace and defensive functions of the city, the public center is gradually transferred to the square in front of the modern Drama Theater, as well as the merger of the central part with the suburbs and reconstruction of residential development. *As for the 4th*, so-called Soviet stage, we can see the formation of new districts in the city, the entry of surrounding villages into the city's metropolitan area, the development of industrial areas, and so on. *Stage 5* is characterized by partial preservation of the outlines of that original medieval city, but significantly changed due to the expansion of the city territory, the development of the street-road network in the city, the transfer of the public center to Vichevyi Maidan, as well as the complement of the functionality of the city functions that meet the challenges of the present.

Based on the planning layouts of the Master Plan, 15 districts in the city were identified, which in turn, depending on accessibility to the center, were merged into 4 zones: central, middle, peripheral and suburban, each of which has a certain set of functions. The most polyfunctional is the central area of the city, therefore, for its

unloading, we propose the allocation of another 4 city nuclei, which can subsequently claim the role of public centers, in the peripheral areas of the city on the basis of concentration of a number of functions in a limited area, which in turn leads to an increase in concentration here population and creating more comfortable living conditions for peripheral residents.

It was analyzed in connection with the constant development of the city, such types of transformations of urban space as suburbanization, revitalization, sacralization, commercialization, demilitarization, considered the problem of greening the city.

The forecasts of such components of the city's social and geographical complex as the population, the number of staff at enterprises, the investments in the city economy, the volume of industrial goods sold and retail turnover through the use of methods of mathematical forecasting, namely, methods of smoothing and analytical alignment are used.

A number of urban planning problems in Ivano-Frankivsk were identified, based on the polls of the towns, and suggested solutions to some of them, in particular the problems of parking in the city, the construction of the bridge - the connection with the Pasichna microdistrict, the problem of urban participation in urban planning processes, and the proposed vision of the future development of the city.

The basic prospects of the city development, in particular, changes of its planning structure from monocentric to polycentric, development of peripheral districts of the city, creation of new public centers, the need for zoning plans and detailed plans of the territory, etc., are grounded.

Key words: city planning structure, urban space transformation, urban development, urban planning, functional zoning, public center, Ivano-Frankivsk.

СПИСОК НАУКОВИХ ПУБЛІКАЦІЙ ЗДОБУВАЧА ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Статті у вітчизняних наукових фахових виданнях:

1. Левицька О.Л. Геоісторичні зрізи розвитку планувальної структури міста Івано-Франківська / О.Л.Левицька// Економічна та соціальна географія. – 2016. – Вип. 75. – С. 74-79.

2. Запотоцька В. А. Житловий чинник формування вартості території міста Львова / Запотоцька В. А., Левицька О. Л., Горин І. В. // Вісник Київського національного університету ім. Тараса Шевченка. Серія “Географія”. 2016. – Вип. 65 (2). С. 72-88 *(автору належить створення карт потенціалів полів за вартістю житлових забудов у місті, аналіз кількості новобудов за районами міста та прогноз вартості житла на перспективу)*.

3. Запотоцький С.П. Ревіталізація промислових об’єктів міста (на прикладі м. Івано-Франківська)/ С.Запотоцький, О.Левицька// Часопис соціально-економічної географії. – Харків. 2016. – Вип.21(2). –С.102-106. *(автору належить оцінка об’єктів ревіталізації в місті, серед яких пивоварний завод, завод «Промприлад», колишній завод «Позитрон» та запропоновано шляхи ревіталізації цих підприємств)*.

Статті в інших виданнях:

4. Левицька О.Л. Перспективи розвитку велосипедного транспорту міста Івано-Франківська/ О.Л. Левицька// Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Сер. Географія. – 2015. - Вип.63. – С.82-85.

5. Запотоцький С. П. Пріоритети державної політики у сфері житлового будівництва / Запотоцький С. П., Запотоцька В. А., Левицька О. Л. // Українська географія : сучасні виклики. Зб. наук. праць 3-х т. - К.: Прінт-Сервіс, 2016. – Т. II. – С. 91-94 *(автором визначені основні недоліки та сформовані перспективи розвитку житлового будівництва)*.

Статті у наукових періодичних виданнях інших держав:

6. Горин И. В. Географические основы формирования рынка жилья города Львова / И. Горин, В. Запотоцкая, О. Левицкая, // Могилевский меридиан (Магілеўскі мерыдыян). – 2017. – Т. 17, вып. 3-4 (39-40). – С.44-51 (автором здійснений кластерний аналіз, який дозволив виділити житлові кластери і визначити основні напрямки розвитку кожного кластера. Автором виділено головні проблеми в галузі будівництва житла м. Львова).

7. Levytska O. Public participation in urban planning: German and Ukrainian experience / Olga Levytska, Viktoria Zapototska // Вестник Казахского национального университета имени Аль-Фараби. Серия географическая. – 2017. – №2(45). – С. 4-11 (автором охарактеризовано роль громадськості в прийнятті управлінських рішень в питаннях містобудування в Україні).

Тези доповідей і матеріали наукових конференцій:

8. Левицька О.Л. Брендинг міста Івано-Франківська/ О.Левицька// Збірник наукових праць XIII міжнародної наукової міждисциплінарної конференції студентів, аспірантів та молодих вчених «Шевченківська весна», (м. Київ, 2-3 квітня 2015р.). –К.:Прінт Сервіс, 2015. Випуск XIII. – С.154-156.

9. Левицька О.Л. Брендинг міста-ключ до розуміння його ідентичності /О.Левицька// Регіональні проблеми України: Географічний аналіз та пошук шляхів вирішення. Зб.наук.праць за матеріалами VI Міжнародної науково-практичної конференції (8-9 жовтня 2015 р.,Херсон) / [За ред.І.О.Пилипенка,Д.С.Мальчикової]. – Херсон: ПП Вишемирский, 2015. –С. 225-230.

10. Левицька О.Л. Тактичний урбанізм /О.Левицька // Збірник наукових праць XI Всеукраїнської науково-практичної конференції студентів, аспірантів та молодих вчених Молоді науковці – географічній науці. –К.:Прінт Сервіс,2015. Випуск XI. –С.147-149.

11.Левицька О.Л. Ревіталізація промислових об'єктів міста Івано-Франківська/С.Запотоцький, О.Левицька//Регіон –2016:стратегія оптимального

розвитку: матеріали міжнародної науково-практичної конференції (м. Харків, 10-11 листопада 2016 р.). –Х.:ХНУ імені В.Н.Каразіна, 2016. –С.208-211 *(здійснено оцінку основних об'єктів процесу ревіталізації в місті Івано-Франківську)*.

12. Левицька О.Л. Геоісторичні зрізи формування планувальної структури міста Івано-Франківська /О.Левицька// Збірник наукових праць XII Всеукраїнської науково-практичної конференції студентів, аспірантів та молодих вчених Молоді науковці – географічній науці. –К.:Прінт Сервіс,2016. Випуск XII. –С.73-75.

ЗМІСТ

ВСТУП	13
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ ПЛАНУВАЛЬНОЇ СТРУКТУРИ МІСТА	20
1.1. Планувальна структура міста як об'єкт суспільно-географічного дослідження.....	20
1.2. Чинники формування планувальної структури міста.....	45
1.3. Стратегічне планування перспективного розвитку планувальної структури міста.....	59
1.4 Методика суспільно-географічного дослідження планувальної структури міста	71
Висновки до розділу 1.....	79
РОЗДІЛ 2. ЧИННИКИ ФОРМУВАННЯ ПЛАНУВАЛЬНОЇ СТРУКТУРИ МІСТА ІВАНО-ФРАНКІВСЬКА.....	81
2.1. Природно-екологічні чинники.....	81
2.2. Історико-географічні чинники.....	87
2.3. Суспільно-географічні чинники:	91
2.3.1. Суспільно-географічне положення.....	91
2.3.2. Населення і трудові ресурси.....	94
2.3.3. Транспортний чинник.....	98
2.3.4. Промисловий розвиток міста.....	109
2.3.5. Розвиток будівельної галузі міста	116
2.3.6. Соціальна сфера міста	119
2.3.7. Управлінський чинник.....	122
2.4. Привабливість міського простору.....	129
Висновки до розділу 2	138
РОЗДІЛ 3. ОЦІНКА ТРАНСФОРМАЦІЙ ПЛАНУВАЛЬНОЇ СТРУКТУРИ МІСТА ІВАНО-ФРАНКІВСЬКА	140
3.1. Геоісторичні зрізи розвитку планувальної структури міста.....	140
3.2. Планувальна організація міста Івано-Франківська.....	147
3.3. Трансформації планувальної структури міста.....	157

3.4. Проблеми і перспективи в планувальній організації міста Івано-Франківська.....	172
Висновки до розділу 3	186
ВИСНОВКИ.....	188
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	192
ДОДАТКИ.....	210

ВСТУП

Актуальність теми. На сучасному етапі суспільних трансформацій, регіоналізації та зростанні ролі територій в прийнятті управлінських рішень, значно зростає роль міст. Вдосконалення міст як життєвого середовища і місць концентрації людської діяльності, раціональне улаштування міських просторів відповідно до містобудівних, географічних, культурно-історичних, соціально-економічних особливостей території – важливе наукове і прикладне завдання суспільної географії.

Некерований розвиток процесів інтенсивного освоєння територій, як правило, призводить до надмірних техногенних і антропогенних навантажень на міське середовище. З іншого боку, низький рівень освоєння міських ресурсів обумовлює неефективне використання всіх видів міського простору, що потребує спеціальних заходів регулювання процесів використання територій міста. Важливими дані процеси є й для міста Івано-Франківська та його планувальної структури, яка в процесі трансформацій суспільно-політичного ладу в країні, занепаду промисловості, стрімкого розвитку будівельної сфери у місті зачасти не встигає відповідати на нові виклики, в результаті чого виникає низка проблем планувального характеру і, як наслідок, знижується комфортність проживання мешканців міста.

Істотні відмінності характеру освоєння та використання різних складових міського простору, зокрема його територіальна неоднорідність, вимагають низки заходів регулювання процесів територіального розвитку міста, що безпосередньо пов'язані із завданнями суспільної географії з оптимізації планувальної організації міста.

Теоретико-методологічну основу дисертаційного дослідження становлять праці з теорії суспільної географії, географії міст, урбаністичної географії, а також архітектурного та містобудівного планування. Зокрема це праці таких українських вчених як О.Безлюбченко, О.Берданової, Ю.Білоконя, М. Габреля, О.Гладкого, О.Драпіковського, О.Дронової, М.Дьоміна, І. Закутинської, І.Іванової, З.Лукомської, К.Мезенцева, Н.Мезенцевої, Т.Ніщик, В. Нудельмана, Я.Олійника, Ю. Палехи, М. Пістуна, Б. Посацького,

Г.Підгрушного, Л.Руденка, О.Топчієва і ін. Серед зарубіжних дослідників виділяються праці Е.Берджесса, Ч.Бута, М.Вебера, Т.Гарньє, Е.Говарда, Г.Лаппо, М.Кастельса, Р.Маккензі, Ф.Перру, Є.Перцика, Ю.Саушкіна, Б.Хорєва і ін.

Хоча з тематики міського розвитку та планування міських територій виконано достатньо досліджень вченими архітекторами-планувальниками, інженерами, урбаністами тощо, проте суспільно-географічні аспекти трансформації планувальної структури міст є вивченими недостатньо, що і зумовило вибір теми даного дослідження.

В процесі вивчення сформульованої тематики важливо дослідити характер трансформаційних процесів, що обумовлюються сучасними тенденціями міського розвитку, прослідити зміни містоутворюючої бази, трансформації життєдіяльності населення в місті, і на цій основі обґрунтувати напрями активізації міського розвитку та основних трансформацій в місті. Визначним при цьому є забезпечення комфортних умов проживання мешканців міста, посилення їх ролі в прийнятті управлінських рішень щодо напрямів трансформації його просторового розвитку, забезпечення належної інфраструктури, ефективної системи розселення та підвищення на цій основі рівня життя населення й зменшення міграційних процесів.

Зв'язок роботи з науковими програмами, темами. Представлене дисертаційне дослідження пов'язане з тематикою науково-дослідної роботи на географічному факультеті Київського національного університету імені Тараса Шевченка, що виконувалась Науково-дослідним сектором "Регіональних проблем економіки і політики", зокрема теми 16 БП 050-02 "Просторові трансформації в Україні: моделі модернізації та планування міських територій". № державної реєстрації 0116U002636 (автором досліджено трансформації планувальної структури міста Івано-Франківська, виділено пояси доступності до центру та надано рекомендації про доцільність зміни планувальної структури міста з моноцентричної на поліцентричну) (довідка про впровадження №050/533-30 від 20.11.2017 року).

Мета і завдання дослідження. Метою дисертаційного дослідження є суспільно-географічний аналіз трансформацій планувальної структури міста Івано-Франківська та обґрунтування на цій основі практичних рекомендацій з її удосконалення.

Задля досягнення поставленої мети в роботі було сформульовано наступні завдання:

- узагальнити теоретико-методологічні засади вивчення планувальної структури міського простору, його трансформацій;
- розробити методичні підходи та сформулювати методику оцінки трансформацій міського простору;
- виокремити, систематизувати та проаналізувати вплив чинників, що визначають особливості планувальної структури міста Івано-Франківська;
- виділити геоісторичні зрізи для визначення основних змін міського простору протягом історії розвитку міста;
- провести аналіз планувальної структури міста Івано-Франківська та виділити основні зони доступності до центру міста, ядра концентрації населення та функцій, які згодом можуть претендувати на роль громадських центрів, трансформації в місті;
- сформулювати підходи та принципи планування просторового розвитку міста Івано-Франківська;
- розробити рекомендації з вирішення питань міського планування Івано-Франківська в ході управління містобудівним процесом.

Об'єктом дослідження є планувальна структура м. Івано-Франківська та її трансформації у просторі і часі.

Предметом дослідження є просторові аспекти трансформацій планувальної структури міста Івано-Франківська.

Методи дослідження. Методологічною основою представленого дисертаційного дослідження є сучасні напрацювання суспільної географії, зокрема географії міст та урбаністичних досліджень; містобудування; архітектури та будівництва, наукові розробки вітчизняних та зарубіжних дослідників в цих сферах.

Окреслені нами в дисертаційному дослідженні завдання вирішувались з використанням загально- та конкретнонаукових методів та прийомів дослідження. Так, за допомогою загальнонаукових методів, зокрема теоретичного узагальнення, порівняння, класифікації, систематизації, хронологічної періодизації та позицій системно-структурного аналізу нами було розкрито сутність міста та міського простору, як об'єктів дослідження суспільної географії, розглянуто поняття планувальної структури міста, його функціонального зонування та міських трансформацій.

Що ж стосується використання конкретнонаукових методів, то за допомогою статистичного, історичного, зокрема історико-географічного (виділено геоісторичні зрізи розвитку міста та його планувальної структури), картографічного (досліджено територіальну організацію міського транспорту, виділено зони доступності до центру міста, розроблено аналіз міських трансформацій тощо), порівняльно-географічного методів нами було проведено комплексний аналіз чинників, що впливають на планувальну структуру міста та в цілому оцінку рівня просторового розвитку міста, на прикладі Івано-Франківська. За допомогою методу соціологічного опитування були виділені основні проблеми міського розвитку Івано-Франківська та пропозиції щодо їх вирішення. З використанням методів математичного прогнозування, зокрема згладжування та аналітичного вирівнювання, були розроблені прогнози окремих показників розвитку міста.

Дисертаційна робота виконана на основі аналізу статистичних, літературних та інших матеріалів.

Інформаційну базу дослідження склали законодавчі та нормативно-правові акти України, що регламентують містобудівну діяльність та планування територій, організацію міського простору, доріг та вулиць; текстові та картографічні матеріали «Генерального плану м. Івано-Франківська » 2000 р., з коригованими змінами у 2014 р.; регіональні правила забудови території, детальні плани територій міста; матеріали Державної служби статистики України: статистичні матеріали, зібрані автором в Головному управлінні статистики Івано-Франківської області та м. Івано-Франківська, матеріали

звітності Івано-Франківської міської ради а також фахові, науково-публіцистичні матеріали, статистичні щорічники, бюлетені тощо.

Наукова новизна одержаних результатів:

вперше:

- проведено геоісторичний аналіз розвитку планувальної структури міста Івано-Франківська, виділено геоісторичні зрізи його планувальної структури, проаналізовано розвиток міських функцій на кожному з них;
- обґрунтовано трансформацію моноцентричного міста у поліцентричне з розвиненою периферією; запропоновано виділення чотирьох ядер концентрації населення та функцій на периферії, де мають бути сформовані нові громадські центри м. Івано-Франківська;

вдосконалено:

- загальний алгоритм суспільно-географічного дослідження трансформацій планувальної структури міста;
- понятійно-термінологічний апарат, зокрема поглиблено такі категорії, як «планувальна структура міста», «трансформації планувальної структури», «планувальна організація міста» з точки зору суспільної географії;
- виявлено та охарактеризовано сучасні трансформації планувальної структури м. Івано-Франківська, зокрема оцінено розвиток субурбанізаційних процесів та розширення приміської зони, трансформації промислових просторів, комерціалізацію центральної частини міста, зменшення озелених територій, сакралізацію міського простору та ін.;
- методологічні засади стратегічного планування та управління просторовим розвитком міста, зокрема запропоновано принципи удосконалення планувальної організації міста Івано-Франківська;

отримали подальший розвиток:

- дослідження аспектів регіонального менеджменту через посилення участі громадськості в системі прийняття містобудівних рішень, удосконалення інформаційного забезпечення просторового розвитку міста;

- використання інструментів регіонального маркетингу як практики територіального планування, зокрема територіального брендингу.

Практичне значення одержаних результатів.

Сформульовані та обґрунтовані в дисертаційній роботі науково-теоретичні положення та практичні рекомендації дають можливість оптимізувати планувальну структуру території міста Івано-Франківська й з використанням наукових засад дати рекомендації щодо трансформації планувальної структури міста задля забезпечення комфортних умов проживання його мешканців.

Результати дисертаційного дослідження, а саме «Функціональне зонування і аналіз в планувальній структурі Івано-Франківська» будуть враховані при розробці містобудівної документації на місцевому рівні та у роботі служби містобудівного кадастру управління містобудування та архітектури департаменту будівництва, житлово-комунального господарства, містобудування та архітектури Івано-Франківської обласної державної адміністрації (довідка №Л-20/38 від 23.11.2017 р.).

Положення та матеріали будуть використані в роботі Департаменту містобудування, архітектури та архітектурної спадщини міста Івано-Франківська, зокрема запропоновані концептуальні засади дослідження трансформації планувальної структури міста Івано-Франківська, аналіз проблем і перспектив розвитку планувальної структури міста знайдуть своє відображення в генеральному плані міста Івано-Франківська (довідка №187/31.1-15/20в від 22.11.2017 р.).

Результати дисертаційної роботи були впроваджені в роботі ДП «Український державний науково-дослідний інститут проектування міст «ДІПРОМІСТО» імені Юрія Білоконя» в процесі розробки схеми планування території Івано-Франківської області (довідка № Д-3223 від 21.11.2017р.).

Матеріали дисертаційного дослідження впроваджено в навчальний процес кафедри економічної та соціальної географії Київського національного університету імені Тараса Шевченка при викладанні навчальних дисциплін

«Міське планування», «Географія міст», «Територіальне планування» (довідка № 050/532-30 від 20.11. 2017 р.).

Особистий внесок дисертанта. Представлена дисертаційна робота є особистими розробками автора. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, були використані тільки ті положення та ідеї, що є результатом індивідуальних досліджень автора, про що вказано в переліку наукових праць, представлених в авторефераті.

Апробація результатів дисертації. Результати теоретичних досліджень та практичних розробок дисертаційної роботи апробовані на наступних конференціях: XIII Міжнародна наукова міждисциплінарна конференція молодих вчених «Шевченківська весна», (м. Київ, 2-3 квітня 2015р.), VI Міжнародна науково-практична конференція «Регіональні проблеми України: географічний аналіз та пошук шляхів вирішення» (м. Херсон, 8-9 жовтня 2015 р.), XI Всеукраїнська науково-практична конференція студентів, аспірантів та молодих вчених «Молоді науковці – географічній науці» (м. Київ, 19-20 листопада 2015р.), Міжнародна науково-практична конференція «Регіон-2016: Стратегія оптимального розвитку» (м. Харків, 10-11 листопада 2016 р.), XII Всеукраїнська науково-практична конференція студентів, аспірантів та молодих вчених «Молоді науковці – географічній науці» (м. Київ, 16-17 листопада 2016р.).

Публікації. Основні положення, висновки і пропозиції дисертаційного дослідження опубліковано в 12 наукових працях загальним обсягом 4,9 друкованих аркушів (у тому числі 3,3 друкованих аркушів належать автору особисто). Серед них 3 статті у наукових фахових виданнях загальним обсягом 3,0 друкованих аркушів (у тому числі 2,3 друкованих аркушів – авторські) 2 статті в інших виданнях України та 2 публікації в зарубіжних виданнях.

Структура та обсяг дисертаційної роботи. Робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг дисертації 231 сторінка, з них основного тексту – 187 сторінок. Робота містить 11 таблиць, 64 рисунки, 11 додатків. Список використаних джерел налічує 173 найменування на 18 сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ ПЛАНУВАЛЬНОЇ СТРУКТУРИ МІСТА

1.1. Планувальна структура міста як об'єкт суспільно-географічного дослідження

Сьогодні місто вступає в якісно новий етап розвитку, на якому основною цільовою настановою стає формування нового, гармонійного розселення, становлення міста як якісного середовища життєдіяльності людей. Міста стають головними центрами економічного, соціального, культурного, інноваційного розвитку, відбувається відповідно і постійна трансформація міського простору. Саме в цей час було усвідомлено необхідність планувати не лише місто, а і його оточення – саме так спочатку в планувальну документацію почали включати приміські території, потім об'єктами планування стали міські і промислові агломерації та урбанізовані ареали, за ними – системи населених місць та промислові райони, і в результаті людство дійшло необхідності суцільного планування територій цілих регіонів та країн.

Основним об'єктом дослідження в суспільній географії є *суспільно-географічний комплекс* – це виокремлена на основі суспільно-географічних зв'язків територіальна і комплексно-пропорційна структура матеріально-речовинних і духовних компонентів діяльності людини. Одним з таких суспільно-географічних комплексів і є місто та, зокрема, його планувальна структура, так як воно містить всі складові СГК [90]. (рис.1.1)

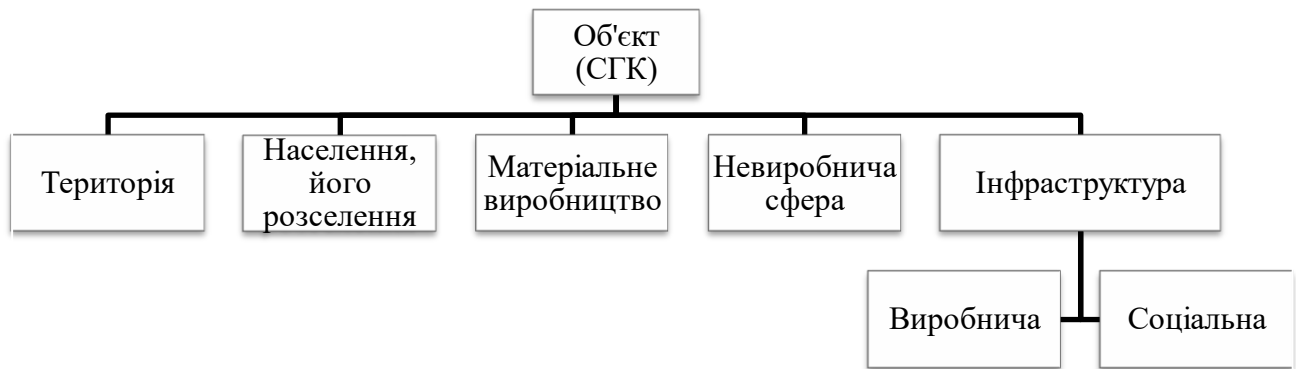


Рис. 1.1 Компонентна структура суспільно-географічного комплексу
(Розроблено автором на основі [89])

Місто, включаючи його планувальну структуру, як досліджуваний системний об'єкт, дуже важливе для географічної науки, адже таким чином вона знаходить застосування для своїх окремих галузевих похідних наук і має можливість реалізуватись таким чином як наука-інтегратор. Так як місто є сукупністю утворень, які чинять значний вплив на навколишнє середовище, місто разом з своєю планувальною структурою стає фактором, що змінює екологічну ситуацію в цілому регіоні. Аналіз проблеми стійкості ландшафтів території, яке є основним завданням сучасної географічної науки, є неможливим без вивчення міських систем. Місто можна розглянути і як своєрідну систему, яка є сукупністю основних підсистем: населення, економічної бази і сфери життєзабезпечення. Особливість міста як складної системи заключається в тому, що воно містить в собі елементи і соціальні, і технічні, і природні. Місто є однією з головних ланок суспільного поділу праці регіону та системи розселення. Міста утворюють комплекси, що відповідають соціально-економічним потребам розвитку продуктивних сил окремого регіону. Міста є місцем концентрації виробництва, обміну і споживання матеріальних і духовних благ.

Місто як форма розселення, що відрізняється своєю соціально-просторовою структурою від сільських поселень, виникає у III ст. до н.е. Термін «місто» у своєму етимологічному значенні походить від латинського слова «civitas» і означає місто-державу, що й дало подальший розвиток слову «цивілізація» яке визначалось як «життя у місті» [158]. Історично місто могло

сформуватись навколо фортеці чи укріпленого замку, виникнути з родового поселення чи монастиря, на базі великого села на перехресті важливих шляхів або родовища корисних копалин (Рис. 1.2.).

Протягом усієї історії: від перших укріплених поселень до некерованих у своєму рості капіталістичних міст-гігантів – зміни містоутворюючих функцій, що визначаються суспільно-політичними та господарськими умовами, зумовлювали періоди розквіту або занепаду, росту або скорочення міст.

Історія містобудівної діяльності в основному є набором різного роду завдань, масштаби міських перетворень постійно зростають, формується певне штучне середовище, в якому відбуваються постійні зміни.



Рис.1.2. Причини виникнення міст
(розроблено автором)

Родоначальниками процесу вивчення міста, як носія соціальної історії та культурної спадщини належить зарубіжним вченим, класикам соціології - М. Веберу, Е. Дюркгейму, В. Зомбарту, Г. Зиммелю, Ф. Тенісу. [13,34, 42,41, 127]. Так, М. Вебер [13] невід'ємними рисами міста вважав види об'єднань (релігійні, професійні, політичні). Основоположники соціології, як наукової галузі знань, вивчали місто через поняття факторів їх утворення (демографічних, географічних, економічних та інших умов), намагаючись виявити суть

складного явища шляхом теоретичного аналізу та виробити типологію міст. Пізніше англійський учений Ч. Бут спробував дослідження міста з точки зору емпіричної складової [162].

Ще однією цікавою з точки зору України є просторова концепція в урбаністиці на зламі XIX-XX ст. це *проект промислового міста* (Cite Industrielle) Т. Гарньє. Проектом «промислового міста» 1904 р. передбачалось виділення у міському просторі трьох основних функцій: виробництва, житла та гігієни-відпочинку. Територію міста потрібно обслуговувати і поєднувати з іншими поселеннями інтегрованою системою транспорту: міською, приміською та міжміською. Житлова зона має структуру розпланування, визначену розташуванням шкіл, що надає їм характерного поділу на «сусідські одиниці» або відомі нам мікрорайони. Загальна схема розпланування території міста мала лінійний характер з чітким виділенням основних транспортних магістральних вулиць[171].

Якісно новий підхід до вивчення феномена міського простору заклав основи для соціологічної урбаністики. Наступним кроком в цьому напрямку стали розробки вчених так званої Чиказької школи соціальної екології (Р.Е. Парк, Е. Берджесс, Р.Д. Маккензі та ін.), які вважали місто дзеркальною міні-моделлю всього суспільства, яке концентрує і дає змогу взаємодіяти в собі різні культурні та національні ознаки.

Так, Е. Берджесс [7,169] визначав місто як *систему концентричних зон*, які розташовуються одна в одній, з найбільш важливим районом бізнесу всередині міста. Концепція Берджесса демонструє типову залежність в районуванні міста щодо віддаленості від центру цього міста, така концентрична модель є типовою для міст з радіально-кільцевою структурою. (Дод.А, рис.А.1.) На противагу Берджесу була розроблена *секторальна модель розвитку міста* - модель, запропонована Х. Хойтом в 1939 році, описує розвиток міських територій вздовж транспортних коридорів за рахунок однорідних видів економічної діяльності, представляє місто в якості кола, розділеного на сектори з різними видами землекористування [160]. (Дод.А, рис.А.2.) *Багатоядерна*

модель Харріса-Ульмана характеризується наявністю в міста різних центрів, навколо яких розміщуються порівняно однорідні за внутрішнім складом, проте різні за характером функцій території. Така модель базується як на культурно-історичному факторі, так і враховує функціональну спеціалізацію території. Число міських ядер, які сформувались протягом історичного розвитку території, а також через вплив інших факторів значно відрізняється від міста до міста. Проте можемо спостерігати закономірність: чим старіше і більше за площею міське поселення, тим більша кількість там ядер, які характеризуються відмінністю функцій. Центральне місце займає як правило історичний центр. Престижними місцями можуть ставати і інші ядра, віддалені від центру, тобто спостерігаємо розвиток периферійних ядер тощо. (Дод.А, рис.А.3.)

Що ж стосується українських реалій, то у зв'язку із пришвидшеними темпами урбанізації питаннями вивчення міст та міського розселення займалися радянські вчені, в тому числі спеціалісти в галузі економічної та соціальної географії: І. Майєргойз, Г. Лаппо, Є. Перцик, Ю. Саушкін М. Баранський та ін. Основний меседж їхніх праць в тому, що місто є складною системою, що сформувалася в ході власного історичного розвитку на основі природних, згодом виробничих умов та процесів на території. І. Маєргойз [66] доводив, що місто формується на основі ресурсів території, яку охоплює, а згодом перетворюється у її центр. Г.Лаппо стверджував, що важливим фактором розселення на території є розміщення продуктивних сил, а саме процес розселення населення є другорядним по відношенню до територіальної організації виробництва. Микола Баранський [4] відзначив, що міста разом з власною транспортною мережею є основним фундаментом формування форм розселення та є основою їх розвитку. Перцик стверджував: “Парадоксальна розбіжність між наполегливим прагненням урядів, учених і містобудівників обмежити зростання великих міст і їх фактичним зростанням не могло б мати місця, якби міста не розвивалися через об’єктивні закономірності, не мали найбільших переваг як форма людського розселення. Ефект концентрації в одному місці великої кількості людей, які разом створюють величезний

економічний, науковий і інтелектуальний потенціал великих міст, надзвичайний і стимулює їх зростання” [89]. Спільною рисою в підходах вище згаданих дослідників є теза, про те, що поділ праці - основа розвитку міських поселень. На його основі відбувається формування містоутворюючої бази та концентрація населення на обмеженій території.

У наші дні два ключові чинники змінили економічну роль міст: наростання мобільності праці і капіталу і те, що міста протягом останніх тридцяти років перестали бути місцем індустріальної економіки. Деіндустріалізація - скорочення частки промислового виробництва в економіці розвинених країн - наводить те, що, по-перше, індустріальна економіка змінюється постіндустріальною (заснованої на ІТ та сервісі), по-друге, промислове виробництво переноситься з розвинених країн в країни, що розвиваються; по-третє, - заводи гіганти поступаються місцем невеликим фабрикам, де трудяться висококваліфіковані робітники. У центрі міської економічної активності сьогодні знаходиться сервіс. Покупців і городян обслуговують в торгових і розважальних центрах, зосереджуючи прибуток в банках і страхуючи його в страхових компаніях. Крім сервісу, з яким, як правило, і пов'язують постіндустріальний характер сучасного міста, можна виділити ще кілька видів економічної активності, місцем яких традиційно є міста. Це торгівля: місто - центр комерції, що розподіляє товари і сервіс. Місто - це місце виробництва. У центрі виробництва сьогодні можуть лежати знання, інновації, мода, історичні традиції, необхідність забезпечувати городян їжею і меблями. Місто - це центр неформальної економіки: [164].

Поняття «місто» інтегрує безліч дефініцій, що охоплюють абсолютно різні (часто суперечливі) за своєю суттю явища. У зв'язку з цим дослідники міста і його характеристик або зовсім відмовляються від спроби виявлення узагальнюючого терміну, або пропонують найрізноманітніші визначення поняття «місто». З одного боку, такий стан справ свідчить про величезну прогалину, яку спостерігаємо в теорії урбаністики, а з іншого, саме відсутність єдиного поняття передбачає те, що розглядаючи кожний конкретний випадок,

вчений має право самостійно здійснити вибір того визначення і тієї урбаністичної концепції, які найбільш адекватно відповідатимуть цілям і методам його дослідження. Кожне місто має свою назву, офіційну територію та органи управління. При цьому його функціонування нерозривно пов'язане з прилеглою територією та іншими населеними пунктами, стосовно яких місто виконує певні організаційно-господарські, культурні, управлінські, промислові, транспортні, і ін. функції. На Всесвітній конференції, що відбулась у Стамбулі (Туреччина), уряди 171 країни світу офіційно визнали місто центральним чинником соціального й економічного розвитку людства [17].

На нашу думку, найбільш точним та коректним з позицій суспільної географії є визначення поняття «міста» за О.Г.Топчієвим [130]:

***Місто** — це просторове суспільне утворення, що є осередком масового розселення людей і зосередження їх суспільно-корисної діяльності в будь-яких формах, крім одержання первинних продуктів сільського господарства як єдиного заняття населення, організоване у постійно діючій господарсько-будівельний комплекс, розрахованого на обслуговування побуту і діяльності населення [130].*

В сучасній Україні населений пункт має право здобути статус міста тільки за випуском окремого закону Верховної Ради України, за умови, що в населеному пункті живе не менше, ніж десять тисяч жителів, коли при цьому більшість мешканців міста має бути працевлаштована в галузях, що не стосуються сільського господарства. Офіційна статистика залежно від людності виділяє такі групи міст [120] (табл.1.1.) :

Таблиця 1.1.

Класифікація міст за кількістю населення

Назва	Чисельність населення
Малі	До 50 000
Середні	50 000 - 100 000
Великі	100 000 - 500 000
Дуже великі	500 000 - 1 000 000
Міста -мільйонники	1 000 000 і більше

О.Шаблій класифікує також міста за характером їхніх функцій наступним чином: головний адміністративно-політичний, індустріальний, науковий, культурний центри, багатогалузеві промислові центри, одногалузеві промислові центри, транспортні центри, міста організаційно-господарські, промислові, культурно-освітні центри місцевого значення, міста-курортні центри [120].

Місто за своєю природою є системним об'єктом, якому притаманна ієрархічність структури, що передбачає різні за функціональною та просторовою ознаками елементи і зв'язки.

Виходячи з основ системного аналізу, складне ціле, яким є місто, може успішно працювати тільки у випадку, якщо воно влаштоване як добре злагоджена система. За Сосновським, *місто* - це складна система, всі елементи якої внутрішньо взаємопов'язані між собою. Зміни в одному з них тягне зміни у всіх інших і системи в цілому. Тому окремі елементи міських утворень повинні розглядатися не ізольовано один від одного, а виходячи з їх містоформуючої ролі, в тісний взаємозв'язок і взаємовплив один на одного, тобто як елементи загальної структурно-функціональної організації міста [119]. В свою чергу місто виступає також складовим елементом вищих систем а саме регіональних, національних, міжнародних у всіх сферах свого розвитку.

За О. Драпіковським [111] в процесах міського управління потрібно враховувати особливості міста як системного об'єкта, зокрема:

- 1) *Органічність та неадитивність* (неможливість функціонування містоформуючих підсистем і компонентів поза системою);
- 2) *Динамізм* (постійне перебування міста в стадії розвитку);
- 3) *Стохастичність* (постійні зміни в структурі населення, господарського комплексу, зовнішніх зв'язків унеможлиблюють певний визначений розвиток міських територій);
- 4) *Інерційність та нерівномірність розвитку* (об'єкти, які формують просторово-територіальну підсистему міста, змінюються динамічніше, ніж сама система, характеризується інерційністю);

- 5) *Конфліктність ситуації* (варіанти припустимого розвитку системи, реалізуються в обмеженому просторі, внаслідок цього виникає проблема вибору взаємовиключних можливостей);
- 6) *Географічна конкретність* (шляхи розвитку конкретної системи взаємопов'язані з географічними особливостями території міста чи регіону).

Поняття структури, прийняте в теорії систем, свідчить, що будь-яка структура (внутрішня будова об'єкта) є собою сукупністю складових частин і компонентів, що характеризує способи їх організації і взаємозв'язку.

На даний час у містобудівній науці немає єдиного визначення поняття «*планувальної структури міста*», що істотно відбивається на проектуванні, так як на практиці структурування часто ведеться довільно по ряду функціональних або територіально-просторових ознак, які частіше за все не відображають всю складність міських процесів і взаємозв'язків її частин та елементів.

Є два варіанти трактування даного поняття. Перший з них це так званий, функціональний. Членування міської території на структурному рівні зводиться до членування переважно за функціональною ознакою. **Функціональне зонування міста** – це поділ міської території за використанням, тобто за типом функціонального призначення тієї чи іншої території. За своїм призначенням та використанням виділяються такі основні функціональні території: сільбищні, виробничі (у т.ч. комунально-складські, зовнішнього транспорту) і ландшафтно-рекреаційні.

Основні функціональні зони міста за [75]:

- *Сільбищна*, призначена для житла. На цій території можуть розміщуватися житлові будівлі, підприємства культурно-побутового обслуговування, адміністративні будівлі, окремі установи. Сільбищна територія забезпечується вулицями, площами, транспортом, складськими будівлями торгових підприємств, озелененням. Проектується із прорахунку 80-180 м²/люд., складає, як правило, одну другу усієї території міста.

- *Виробнича зона* – зона, де розміщуються промислові підприємства з обслуговуючими їх установами. Ця зона також забезпечується дорогами, площами, озелененням; санітарно-захисна - захищає сельбищні території від шкідливого впливу промисловості і транспорту, в залежності від характеру виробництва територія промислової зони вимагає санітарно-захисних розривів – 50-3000 м, озеленених не менш, ніж на 40 %, 50% як правило зайняті технологічними площами і цехами, 35% - озеленення і резерв.

- *Ландшафтно-рекреаційна зона* – розташовується на просторах міських природних комплексів, а також тісно пов'язана з територіями сельбищної забудови та зеленою зоною в передмістях (Дод. Б).

Кожна функціональна зона повинна бути забезпечена системою комунікацій, які в сумі називають системами життєзабезпечення. Для створення таких систем необхідні підприємства по водо-, енерго-, тепlopостачанню, збиранню, утилізації відходів та інші виробництва. В сумі міське середовище покликане найкращим чином задовольняти потреби людини, які включають комплекс соціальних, економічних, естетичних і екологічних факторів.

У вітчизняній практиці все більша увага звертається на переймання позитивного зарубіжного досвіду щодо планування розвитку міських територій. Зарубіжні класифікації функціональних зон міст, як правило, значно детальніші, ніж вітчизняні. Для прикладу це класифікація функціональних зон у містах США :

1. індивідуальної забудови сільського типу;
2. садибної індивідуальної забудови;
3. житлової забудови невисокої щільності;
4. житлової забудови середньої щільності;
5. житлової забудови значної щільності;
6. обмеженого промислового використання;
7. промислового використання;
8. обмеженого бізнесу;
9. широкого бізнесу;

- 10.авіаційного призначення;
- 11.сільськогосподарського виробництва;
- 12.райони впливу місць з'їзду та виїзду на автостраду;
- 13.майбутньої (планованої) забудови;
- 14.незабудовані [32].

Однак все більше дослідників приходять до висновку, що в умовах сучасних міських поселень чітка диференціація міських територій за типом функціонального використання являється неможливою, так як поєднання міських функцій є одним з найбільш характерних ознак сучасного міста. Тому в сучасному містобудуванні помітним є відхід від жорсткого, однозначного трактування принципу функціонального зонування. А. В'язовська підкреслює, що «головними характеристиками сучасного міста стають плюралістичність і багатосаровість. Численні зони накладаються і перетинаються одна з одною, створюючи нові ареали життя і активності. Зонування з функціонального стає культурним, екологічним, історичним, візуальним» [16].

Особливо чітко це можемо спостерігати на прикладі найбільших міст України, в яких спостерігаємо зосередження на обмеженій території місць прикладання праці, об'єктів громадського обслуговування та сфери послуг, адміністративно-управлінських, культурних закладів і житлових комплексів в межах поліфункціональної зони – а саме загальноміського центру.

Тому інше трактування поняття планувальної структури міста підкреслює різницю в поняттях «планувальної» і «функціональної» структур на основі того, що планувальна структура багатфункціональна в кожній своїй частині. Поділ міської території тут проводиться на різні територіально-планувальні одиниці. З цих позицій планувальне районування території міст виступає як процес, спрямований на досягнення в межах виділених структурно-планувальних елементів міста найбільш раціонального поєднання різних міських функцій. Таким чином, всю територію міста умовно можна представити у вигляді сукупності площин на плані міста різного розміру, конфігурації, морфологічної будови і різного функціонального змісту. Незважаючи на те, що розміщення

функціональних зон можна провести не визначаючи заздалегідь структуру міста, зонування набуває певної форми тільки після формування структурно-планувальних одиниць, основних зв'язків і системи центрів [14].

У вітчизняній теорії та практиці містобудування *планувальну структуру* прийнято розглядати як вираз територіально-просторових відносин між елементами містобудівних систем, що відбивають тим самим будову самої системи. Тобто планувальна структура характеризує міський організм в єдності взаємозв'язку різних її частин та елементів.

За О.Безлюбченко, *планувальна структура* виражена у взаємному розташуванні основних функціональних зон і системи зв'язків між ними. Це основа міста. Вона визначає транспортну схему, зовнішній вигляд міста й відображена у генеральному плані міста [6].

Отже, на нашу думку, ***планувальна структура міста*** – це система взаємопов'язаних планувальних елементів (лінійних, вузлових, зональних), що визначають просторову реалізацію основних функцій життєдіяльності населення на території населених пунктів та приміської зони, об'єднані системою загальноміських і міських центрів обслуговування, мережі транспортних магістралей та зелених зон.

Планувальна структура міста залежить від його площі, історичного розвитку і транспортної структури міста. Вигляд транспортної структури часто зумовлює подальший розвиток планувальної структури міста. При міському проектуванні потрібно окреслити його «каркас», тобто простори найінтенсивнішого освоєння території та концентрацію найважливіших функцій, які зосереджені центрі міста і вздовж головних транспортних магістралей. Саме міський «каркас» є найстійкішою базою просторово-планувальної організації міста. «Каркас» допомагає побачити основні напрямки територіального розвитку міста [75].

Трансформація – це зміна, перетворення виду, форми, істотних властивостей чого-небудь, співіснування старих і нових елементів [98]. Таким

чином, *трансформацію планувальної структури сучасних міст можна розглянути через трансформацію її елементів.*

Звідси, на нашу думку, трансформації планувальної структури міста – це перетворення елементів планувальної структури міста у просторі і часі та зв'язків між ними, що призводить до зміни функціонального призначення тих чи інших міських територій та появи нових функцій в них.

Залежно від характеру і масштабу містобудівної системи в якості елементів можуть бути різні матеріальні об'єкти. Так, наприклад, на рівні житлового району елементами будуть виступати житлові масиви, озеленені території, проїзди. Проте, розглядаючи планувальну структуру міста, як правило, оперують більшими елементами.

Виявлено, що елементи планувальної структури трансформуються в залежності від власних фізичних характеристик і часу, необхідного для трансформації. Однак сам процес трансформації може носити двоякий характер: це може бути як кількісна трансформація, так і якісна.

Якісний розвиток міської планувальної структури визначається утворенням системи громадських центрів з високим ступенем обслуговування міського населення з урахуванням його попиту та доцільності концентрації і децентралізації різних обслуговуючих функцій.

У залежності від кількості та ємкості громадських центрів планувальна структура може бути *моно-і поліцентричною.*

Специфічна риса *поліцентричного міста* - наявність на його території кількох центрів тяжіння. Це принципово відрізняє його від моноцентричного міста, в межах якого виділяється єдиний центр тяжіння – в більшості випадків історичний центр міста.

У більшості класичних робіт західних урбаністів під центрами тяжіння (*ядрами*) маються на увазі території, які характеризуються концентрацією місць прикладання праці. Таке уявлення про міські субцентри було введено в 1982 році М. Фудзітом і Х. Огавою [165], тим самим протиставляється ідеям Вільяма Алонсо [159], який використовував допущення про моноцентричність

міста. Однак протягом останнього десятиліття така концепція поліцентричності починає докорінно змінюватися, слідуючи трендам постіндустріального розвитку міст. Дослідники, зокрема М. Батті [161], говорять про те, що істинними міськими субцентрами є центри тяжіння «добровільного відвідування». Це місця, які, на відміну від центрів концентрації прикладання праці, залучають людей об'єктами торгівлі, обслуговування, культури та відпочинку. Такі місця генерують стійкі потоки людей, і «оборот» їх відвідуваності в рази вище, ніж в центрах працевлаштування.

Під «ядрами» в рамках цього дослідження розуміються місця зосередження зв'язків між різними суб'єктами міського життя - жителями, підприємцями, міською владою. Проявом цих зв'язків є потоки різної природи (насамперед фінансові), які в більшості випадків прив'язані до конкретних об'єктів обслуговування і які можуть вважатися основними індикаторами для виділення і характеристики центрів тяжіння.

У системі громадських центрів виділяють структурні та спеціалізовані центри.

Структурні громадські центри на всіх рівнях планувальної структури становлять вузлові її елементи, які пов'язані між собою транспортно-планувальним каркасом.

Кожному рівню планувальної структури міста відповідає свій структурний центр [75]:

- локальний рівень:
 - сельбищні зони – центри житлових районів;
 - промислово-виробничі зони – центри промвузлів, промрайонів тощо;
 - ландшафтно-рекреаційні зони – центри локальних рекреаційних зон;
- міський (районний) рівень:
 - центри монофункціональних (промислових, виробничих, сельбищних, рекреаційних) міських районів;

– загальноміський рівень :

- загальноміський центр та його центральне ядро, які формуються в межах центрального планувального елемента – планувальному районі та вздовж головних транспортних магістралей, які зв’язують центр з периферією та приміською зоною [75].

При цьому *кількісна трансформація* передбачає трансформацію початкових фізичних характеристик елемента планувальної структури в бік збільшення, або зменшення кількісних характеристик, але без зміни функціонального призначення даного елемента як наприклад, трансформація районів з малоповерхової забудовою в райони з будинками підвищеної поверховості; трансформація дрібнопористої структури кварталів в структуру укрупнених кварталів.

Слід підкреслити, що *якісна трансформація* має на увазі, перш за все, зміну функціонального призначення елемента планувальної структури. При цьому фізичні характеристики елемента можуть залишатися колишніми або змінюватися несуттєво. Прикладом може служити зміна функціонального призначення промислових зон, будівель, видовищних споруд. Одним з особливих видів якісної трансформації може служити кількісна трансформація: кілька кварталів трансформуються у великий квартал або мікрорайон. При цьому змінюється структурна (тобто якісна) організація території.

У 80-х і початку 90-х років дослідники міст для пояснення і теоретизування поточних міських трансформацій як в Північній Америці, так і за її межами, спиралися на концепції деіндустріалізації, реіндустріалізації, постфордизму, інтернаціоналізації, формування глобальних міст, міського підприємництва, джентрифікації і соціо-просторової поляризації. На початку 2000-х років дані категорії зберігають центральність в міський політичній економії, але доповнюються посиленнями на «неолібералізм», який розглядається в якості важливого фактора реструктуризації міст. Неоліберальна ідеологія побудована на переконанні, що відкриті, конкурентоспроможні, нерегульовані, вільні від державного втручання ринки

являють собою оптимальний варіант механізму соціально-економічного розвитку [163].

В сучасних українських містах ми можемо спостерігати цілий ряд *трансформаційних процесів*, які відбуваються у просторі та часі, та мають значний вплив на формування планувальної структури міста, серед яких субурбанізація, комерціалізація, деіндустріалізація, терціаризація, демілітаризація, ревіталізація, сакралізація, соціальна фрагментація тощо.

Ревіталізація

Сьогодні території колишньої промислової забудови є складними просторовими структурами, що характеризуються найчастіше нераціональним використанням земельних ресурсів, невпорядкованістю забудови, відсутністю елементів озеленення та благоустрою, а також негативним впливом на навколишнє середовище [145].

Ревіталізація (з лат. від лат. *re* ... – відновлення та *vita* – життя, дослівно: повернення життя) – поняття, що використовується в науковій і практичній діяльності, яке характеризує процеси відновлення, оживлення, відтворення. Найчастіше це поняття використовують у медицині, архітектурі, урбаністиці і техніці. В урбаністиці поняття "ревіталізація" означає відновлення міського середовища, при якому воно стає більш придатним для проживання [3]. Таке явище, як ревіталізація, давно вже стало звичною справою на Заході. Воно передбачає реконструкцію, переформатування окремих комплексів будівель, в тому числі промислової нерухомості, промислових районів і навіть цілих населених пунктів з метою більш ефективного використання як самих приміщень, так і території, перетворюючи ці простори на різного роду житлові та культурні об'єкти: гастрономічні, музейні, мистецькі, виставкові тощо. І як наслідок – приміщення колишніх фабрик і заводів з їхніми величезними відкритими просторами, хорошим освітленням, високими стелями, незвичайним дизайном становлять великий інтерес для організації арт-об'єктів, мистецьких студій, просторів з галереями, концертними майданчиками, кафе, пабами, ресторанами та офісами чи так званими сучасними коворкінгами. Такі

трансформації приносять вигоду малому бізнесу, який зможе вести тут підприємницьку діяльність, місцевим мешканцям, які зможуть відвідати нові цікаві об'єкти, а також отримати нові робочі місця, і звичайно ж зберегти архітектурну та історичну спадщину міста. Так, успішними прикладами ревіталізації на Заході можна назвати музей ABS в Іспанії на місці старої пивоварні, де було реконструйовано шестиповерхову цегляну будівлю площею 929 м² на сучасний арт-центр з новітніми архітектурними формами. Приклад перетворення колишньої промислової території – парк на місці металургійного комбінату в Люксембурзі. Тут архітектори вирішили зберегти багато заводських об'єктів у первісному стані, як і елементи дикої природи. Крім того, тут облаштували зручні місця для відпочинку городян. В Німеччині таким прикладом може слугувати парк розваг «Wunderland Kalkar», обладнаний на території недобудованої атомної електростанції. Електростанція була побудована в 1972 році, але вже в 1991 була закрита через цілий ряд протестів. Після цього вирішили влаштувати в цьому об'єкті парк розваг і вже в 1995 році датський підприємець перетворив його в парк, який обслуговує понад 600 тис. осіб в рік.

На жаль, в Україні процеси ревіталізації є недостатньо розвиненими. Окремі приклади є в місті Києві, зокрема перетворення колишнього військового заводу в культурно-мистецький та музейний комплекс «Мистецький Арсенал», на території колишнього Дарницького шовкового комбінату сьогодні функціонує Арт-завод «Платформа», відомий проведенням фестивалів вуличної їжі тощо.

Основними проблемами стану та сприйняття старих промислових будівель у містах пострадянського простору найчастіше можна назвати:

1. радянська спадщина, як правило, не сприймається як цінність, а більшість індустріальних та військових об'єктів належать саме до радянського періоду;
2. нерозуміння городянами цінності об'єктів та підходів до їх збереження;
3. низьке зацікавлення інвесторів такими проектами через складність відновлення старих промислових приміщень;

4. занедбаний стан будівель і значна потреба в інвестиціях.

Рішення задач ревіталізації в значній мірі залежить від гармонізації між планувальною структурою міст і сучасними соціально-економічними, архітектурно-планувальними та інженерно-технічними вимогами.

Озеленення

У міському плануванні процес озеленення входить до загального комплексу заходів, спрямованих на прийнятті рішень стосовно планування, забудови і впорядкування населених місць. Цей процес має безпосередній вплив на формування планувальної структури міста, так як з появою нових озелених територій в місті, змінюється функціональне наповнення цих територій, також зелені насадження можуть служити розмежуванням на планувальні елементи в місті.

Розташування в місті різних видів насаджень залежить від функції тієї чи іншої озеленої території: рекреаційні процеси для міського населення, захист населеного пункту від сильних вітрів, захист житлових районів від відходів промислових підприємств, покращення мікрокліматичних умов, декорації вулиць, площ міста тощо .

Є в місті зелені насадження зі спеціальним призначенням серед яких виділяють захисні зони між промисловими підприємствами і житловими районами, вітрозахисні зони – зі сторони переважаючих вітрів, водоохоронні - навколо водних об'єктів, ґрунтозахисні - на схилах, де бувають розмиви і обвали. Так, розташування для прикладу вітрозахисних насаджень на території промислових об'єктів, лісопосадкових смуг вздовж магістралей та доріг тощо – цілком відповідає функціональному навантаженню територій і сприяє покращенню екологічного стану даних територій.

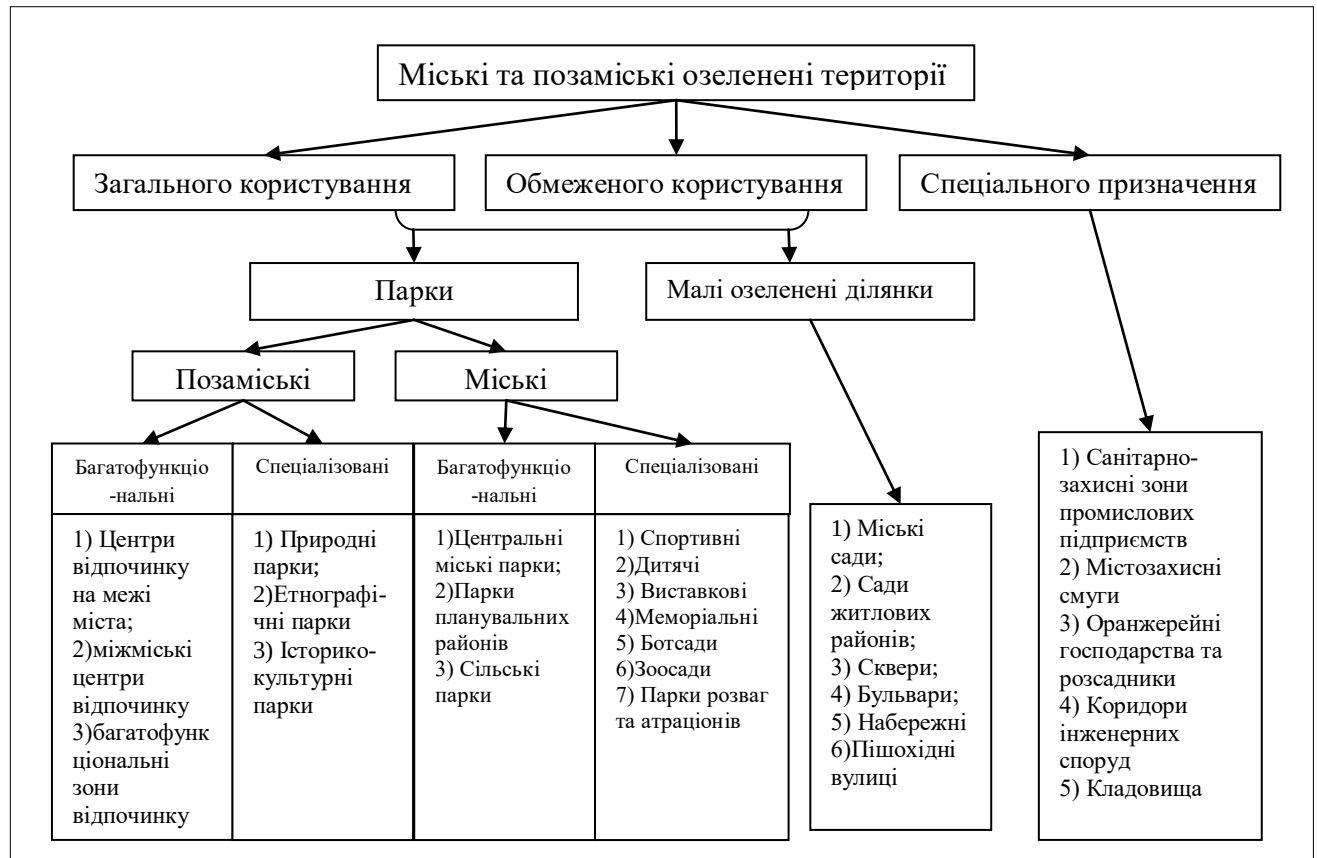


Рис. 1.3. Класифікація озелених територій

(Розроблено на основі [75])

В розміщенні зелених насаджень обмеженого користування зважають на концентрацію установ та об'єктів, біля яких вони насаджуються, а також береться до уваги комплекс планувальних та інших умов території.

Зелені насадження загального користування міських територій мають розміщуватись рівномірно по житлових, промислових і районах іншого функціонального призначення, відповідаючи щільності проживання міських жителів в кожному з них. Ці насадження повинні бути максимально наближені до житлової забудови, щоб мешканці могли використовувати їх, не затрачаючи при цьому багато часу для їх досягнення.

Сакралізація простору

Термін «сакральний» походить від латинського слова «sacrum» - священна річ або дія, і стосується релігійного культу та ритуалу. Індоевропейське коріння сакральності пов'язані з такими значеннями, як «святкувати, святити, освячувати». В давньоруському трактуванні сакральність асоціюється з поняттями "святий", "святковий", "святниця". В сучасному

значенні "сакральний" передбачає зв'язок відповідного об'єкта з релігійною, божественною та дорогою святинею. Відповідно, сакралізація об'єкта передбачає надання предметам, явищам і людям священного, релігійного змісту [155].

Ю.Когатько виділяє 3 групи сакральних просторів [50]:

- 1) релігійні (релігійні будівлі та місця, де відбуваються значимі релігійні події);
- 2) природні (унікальні особливості рельєфу, гідрографічної мережі та рослинного покриву);
- 3) історичні (місця видатних подій в історії людства чи етносу, що несуть духовну сутність в наш час).

Радянський час в Україні відзначався заборонаю сакральних об'єктів у процесі планування міста, особливо релігійних. Проте за часи незалежності ці об'єкти почали жваво відроджуватись та набули великої цінності, особливо це помітно у регіонах Західної України, де спостерігаємо високий рівень духовності серед населення. Культові та сакральні місця стають невід'ємними складовими елементами культурних ландшафтів, в тому числі міських поселень.

Сакралізація міського простору може бути як причиною так і наслідком трансформаційних процесів в містах, наприклад ревіталізації тощо і призводить до зміни функціонального призначення території. Виникнення нових культових споруд (храмів різних конфесій) і інших об'єктів може мати як позитивний ефект (появу нових функцій на території, як наслідок – збільшення концентрації людей, утворення нового публічного простору), так і негативний – при зведенні культових об'єктів певної конфесії за рахунок спільного публічного простору можуть страждати і втрачати цей простір прихильники інших конфесій.

Комерціалізація простору

Організація громадського обслуговування створює умови для раціонального забезпечення всебічних потреб населення у різних видах послуг, які реалізуються в установах і підприємствах обслуговування.

Термін «комерціалізація простору» введено для позначення процесу виробництва місць, що дозволяють швидко реалізувати свої потреби в інтелектуальних розвагах, таких як шопінг, фастфуд, кіно, боулінг, атракціони, ігрові автомати. Чисельні торгово-розважальні центри є концентрованою симуляцією міської життя, або, як казав Жан Бодрійар, «імітацією того, що ніколи не існувало».

Зростання комерціалізації простору міста відображається у його заповненні образами стереотипної архітектури: торговельними центрами, ринками, офісами, готелями, кінотеатрами тощо. Неконтрольована комерціалізація публічних просторів, які ми можемо спостерігати у всіх містах України, стає причиною домінування в ньому економічних функцій і дуже часто спричинює просторову деградацію цих просторів.

Л. Руденко та І. Савчук стверджують, що у сучасних містах процеси трансформації міського простору за роки незалежності проявилися також у появі значних за площею ринків і універсальних торгово-розважальних центрів, підприємств торгових мереж, мереж громадського харчування та сфери послуг в міських районах, що прилягають до станцій на автомобільних та залізничних магістралях міжнародного та загальнодержавного значення. У значній частині міст цього класу змінилися містоутворюючі функції, значно змінилось функціональне призначення територій, утворились нові громадські центри тощо [112].

Субурбанізація

Урбанізація відображає сукупність складних процесів, пов'язаних з ростом, формуванням і розвитком міст і їх систем. Урбанізація - це просторовий процес, чітко виражений при проектуванні на територію.

Урбанізація – це і циклічний процес. Так, Л. Клаасен розробив модель стадій урбанізації:

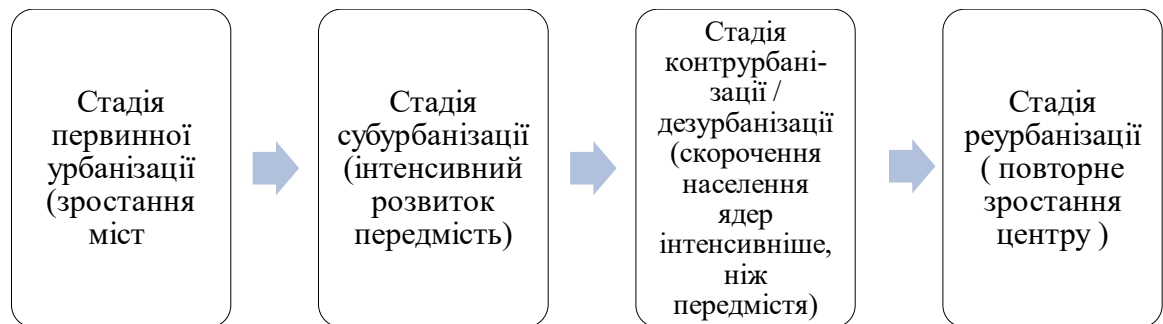


Рис. 1.4. Модель стадій урбанізації за Л.Клаасеном
(розроблено на основі [32])

Спочатку можемо спостерігати масове переселення людей в міста, так як індивідуальний транспорт був розвинений слабо, рівень житлово-побутових умов в малих містах і сільській місцевості передмість разюче відрізнявся від міського, а контрасти в рівні і способі життя були досить великі, податки і вартість оренди землі не стимулювали будівництво нових підприємств і установ в приміській зоні.

І тільки коли відбулася трансформація соціально-економічної ситуації в країні, змінилися умови формування агломерацій за багатьма показниками, а саме підвищився рівень автомобілізації, стали виділяти і продавати ділянки під індивідуальне житлове будівництво, з'явилися нові технології в будівництві та інші.

За І. Закутинською, *субурбанізація* – це просторовий процес переміщення населення з центральних частин міст у передмістя, житлової забудови, соціальної і виробничої інфраструктури, який супроводжується формуванням приміської зони, функціонально зв'язаної з містом-ядром, а також зміною способу життя населення.

Концентрація різноманітних функцій міст, їх провідна роль в економічному розвитку держави, призвели до формування навколо себе зон впливу міст. Д.І.Богорад стверджував [11]: «велике швидко зростаюче місто виходить із своїх меж, розповзається, поширює свій вплив і розміщує свої матеріальні елементи (підприємства, житлові райони, транспортні споруди,

склади комунікації і т.д.) на прилеглих до нього територіях, перетворює економіку прилеглих населених пунктів і стимулює створення нових, які виконують містообслуговуючі та містодоповнюючі функції. Багато з навколишніх населених пунктів швидко зближуються з основним містом, перетворюються в його передмістя, частина з них потім включається в міську межу і входить до складу периферійних міських районів. Вплив міста поширюється таким чином на все більшу територію, система населених пунктів якої набуває характер міської агломерації».

Приміська зона – це територія, яка формується під впливом міста, знаходиться за його межами, формує з ним єдину соціально-економічну, соціально-екологічну системи, які характеризуються поєднанням сільського та міського способу життя населення. Головними причинами розвитку приміської зони називають зростання чисельності населення міст, їх перенаселення; низька вартість землі; можливість будівництва новітнього житла; прогрес у транспортному забезпеченні та інше [38].

На нашу думку, субурбанізація має безпосередній вплив на формування планувальної структура міст в Україні на сьогодні, оскільки субурбанізаційні процеси та розвиток приміської зони здатні прискорити і посилити відцентрові тенденції в містах (особливо моноцентричних), що допоможе згладити негативні аспекти сучасної планувальної структури таких міст.

Соціальна поляризація

Соціальна поляризація пов'язана з сегрегацією всередині суспільства, яка може виникати з нерівності доходів, наявності у власності різних видів нерухомості тощо, що призводить до такої диференціації населення на різні соціальні групи - від тих, що мають високі доходи до малозабезпечених.

В Україні посилюється процес просторової та соціальної поляризації не тільки щодо окремих житлових комплексів, але і територій на рівні міста, регіону. Принципова особливість масової забудови мікрорайонів радянського зразка полягає в різноманітті соціального складу населення, на яке спочатку було розраховано це житло. На сьогодні більш забезпечені люди, в тому числі

молодь, переселяються в більш комфортні будинки та райони, а також у приватну житлову забудову, сприяючи виникненню соціальної фрагментації міського простору. Ці процеси впливають значно на планувальну структуру міста, з'являються нові житлові комплекси та мікрорайони, де проживає населення з вищим (чи навпаки нижчим) рівнем достатку, спостерігаємо розростання передмість тощо.

Отже, в результаті формування планувальної структури міста та трансформацій її елементів в просторі і часі з'являється необхідність в управлінні цими процесами, в тому числі можливості планування та моделювання їх подальшого розвитку задля забезпечення гармонійного зв'язку в межах конкретної території часто суперечливих інтересів людини, виробництва і природи. Тобто можемо говорити про *планувальну організацію території*.

Планувальна організація території міста - це раціональне просторове поєднання функціонально-територіальних елементів (виробництва, житла, інфраструктури, зелених просторів), об'єднаних структурами управління з метою створення і підтримки повноцінного середовища проживання людини.

Оскільки планувальна організація території міста і є по суті моделюванням, то пропонуємо здійснення даного процесу у кілька етапів:

- 1) аналіз сучасного стану організації досліджуваної території, виявлення основних проблем в планувальній структурі;
- 2) ретроспективний аналіз формування цієї організації, виявлення головних тенденцій такого формування, ступеню їх прогресивності;
- 3) створення та аналіз прогнозів розвитку території, задля удосконалення її організації (демографічні показники, розвиток промислового комплексу, оцінка соціальної сфери тощо) ;
- 4) сучасний і прогнозований стан організації території більшої територіальної системи, в яку входить та, що проектується (в нашому випадку області, країни в цілому);

5) ув'язка результатів попередніх етапів і розробка концепції організації території.

Головні принципи планувальної організації міських територій:

- гнучка планувальна структура, що здатна підлаштовуватись під нові умови, забезпечуючи динамічний розвиток міста;
- формування сприятливого транспортного сполучення;
- ефективна система міського обслуговування та розвиток сфери послуг;
- формування екологічної інфраструктури, озеленення міських територій;
- забезпечення ефективною інженерною інфраструктурою міста, введення енергозберігаючих технологій;
- формування привабливого силуету міста, залучення туристичних потоків, збереження історико-культурної спадщини в місті тощо.

Отже, задачі планувальної організації територій дають змогу сконструювати модель розвитку відповідної просторової системи, в нашому випадку, міста та його планувальної структури. Така модель може стати основою для майбутніх містобудівних рішень.

1.2. Чинники формування планувальної структури міста

Місто, як об'єкт управління, повинне розглядатись як складна, відкрита система, що виконує розселенські, промислові, транспортні, культурні та інші функції, на яку мають вплив як зовнішні, так і внутрішні фактори.

За І.Кривов'язюк [135], до зовнішніх чинників, що здійснюють вплив на містобудівну систему, і, в свою чергу, на планувальну структуру міста, належать: соціально-політичні умови, напрями Державної програми стратегічного розвитку, діюча законодавчо-нормативна база і ін.

Важливим на сьогоднішній день фактором впливу на зміну планувальної структури міста є **ринок**. Ринок і домінування економічних пріоритетів змінюють функціональний тип міста, впливають на структуру зайнятості, ущільнення забудови, освоєння публічних просторів, розміщення закладів

культури (бібліотек, палаців культури) і дотримання містобудівної документації.

В свою чергу внутрішні фактори впливу характеризують особливості вже сформованої містобудівної системи і включають:

- Демографічну і соціальну структуру міста (кількість і структура населення, трудові ресурси, рівень забезпечення суспільними потребами і ін.);
- Природно-екологічні умови (водні, лісові ресурси, корисні копалини, екологічна ситуація тощо);
- Інженерні умови і ресурси (наявність незабудованих територій, їх площа, рівень розвитку інженерної та транспортної інфраструктури);
- Рівень управління (кадрове та наукове забезпечення, розподіл прав і повноважень, генерація ідей);
- Економічна привабливість галузей міста (інвестиційне та матеріально-технічне забезпечення, рівень інноваційного розвитку).



Рис. 1.5. Чинники впливу на планувальну структуру міста
(розроблено на основі [135])

При достатності і об'єктивності інформації щодо впливу різних чинників доцільно здійснювати прогнозування територіального розвитку міст

та їх планувальних структур. Для цього, на нашу думку, необхідно проводити комплексний аналіз існуючої ситуації та забезпечити побудову моделі територіальної містобудівної системи. Ця модель повинна містити такі елементи, як суб'єкт та об'єкт управління, населення території, містобудівні ресурси та умови, а також територіальну матеріально-технічну базу, містобудівну інфраструктуру, що включає житлову, соціально-культурну та промислову забудову, забезпечуючи при цьому управлінську взаємодію на основі обміну інформацією, здійснення функцій управління, що спрямовані на досягнення містобудівних цілей.

Одним з найважливіших суспільно-географічних чинників є **географічне положення**. Воно, як наголошує у своїх працях О.І. Шаблій, “є складною категорією, яка завжди індивідуалізує об'єкт. У географічному положенні відображається така його риса як позиційність. Це надає об'єкту якості унікальності... Отже, географічне положення – це завжди властивість об'єкта. Одночасно, у ньому відображається його відношення до інших об'єктів і територіальних систем» [149].

Розвиток людських поселень протягом всієї історії обумовлювався їх географічним положенням та економічними передумовами, зокрема наявністю торгових шляхів, розвитку промисловості, наявністю в поселеннях прикордонних пунктів тощо. Розташування та планування навіть великих міст нерідко відбувалось випадково, без будь-якого врахування місцевих природних умов. Водночас природні сили приносили часто величезну шкоду міським поселенням. Відбір місцевості для розміщення та розвитку міста ставить вимоги до врахування великої кількості чинників.

Важливими при виборі розміщення населеного пункту є не тільки економіко-географічне положенням в системі розселення, а й обов'язкове врахування природних умов, санітарно-екологічної характеристики території.

Природні умови території міста є однією з найважливіших передумов для створення сприятливого середовища для мешканців населеного пункту та часто визначають вибір планувального рішення. Їх оцінка проводиться, як з

позиції можливості будівництва на даній території, так і з позиції всіх видів виробничої і невиробничої діяльності на планувальній території.

Територія для будівництва нового або розвитку вже існуючого міста, повинна мати: достатні розміри для розміщення всіх зон і майбутнього розширення міста; прийнятні природно-екологічні умови для промислового і житлового будівництва без значних і дорогих інженерно-технічних заходів; сприятливі умови для раціонального взаємного розміщення функціональних зон різного призначення з урахуванням зручності їх приєднання до мережі зовнішніх автомобільних, залізничних і водних шляхів сполучення.

Потрібно зауважити, що всі природні елементи, які входять в містобудівні системи, майже завжди є видозміненими внаслідок впливу людської діяльності. Найбільших змін зазнають вони в місті, де будь-який елемент природи – рослинність, ґрунти, рельєф – формується і розвивається у відповідності до містобудівного проекту при допомозі різноманітних інженерно-технічних засобів. Отже, природа в такому випадку відіграє роль в формуванні містобудівної системи як умова (ресурси) її розвитку, а також вона становить матеріальний компонент системи, що відрізняється від техногенних компонентів характером і природною динамікою розвитку.

Проект планування міста базується на містобудівному дослідженні території майбутнього будівництва, а саме проводяться наступні дослідження:

- 1) *Природно-кліматичні* з комплексною гігієнічною оцінкою умов інсоляції, температурного, вітрового режимів та режиму зволоження на різних формах ландшафту та рельєфу.
- 2) *Детальна топографічна розвідка й інженерно-будівельна оцінка території* з виявленням гідрогеологічних умов, уточнення форм рельєфу, геологічної будови і несучої здатності ґрунтів, виявлення ділянок, які схильні до затоплення і підтоплення, ділянок з ерозією тощо.
- 3) *Архітектурно-ландшафтне вивчення території*, необхідне для створення архітектурно-планувальної композиції міста з виявлення головних видових точок.

У наш час господарська діяльність людини все частіше стає основним джерелом забруднення біосфери. У навколишнє середовище в усе більших кількостях потрапляють газоподібні, рідкі й тверді відходи виробництва. Різні хімічні речовини, що перебувають у відходах, потрапляючи у ґрунт, повітря або воду, переходять по екологічних ланках з одного ланцюга в інший, потрапляючи зрештою в організм людини, наносячи збиток його здоров'ю.

Еколого-містобудівна оцінка території - різновид комплексної оцінки, що здійснюється у межах окресленої території. Це може бути території районів, урбанізовані території і великі міста з приміською зоною, а також у межах іншого типу поселень, функціональних зон, житлових районів тощо.

Така оцінка здійснюється з метою подальшого еколого-містобудівного районування території на базі вивчення наступних чинників:

- 1) Екологічний стан атмосферного повітря, ґрунтів, підземних і поверхневих вод, санітарно-епідеміологічних умов;
- 2) Існуючого рівня антропогенного навантаження (концентрація основних виробничих фондів, щільність населення);
- 3) Природно-екзогенної стійкості середовища (рівень порушення території і забезпечення інженерно-матеріальними ресурсами) [56].

Недооцінка ролі **історичної спадкоємності** при переплануванні міст створює загрозу втрати їх індивідуальної зовнішності і порушення об'ємно-просторової композиції. Згодом архітектурно-планувальні структури, які вже історично склалися, зупиняються в своєму розвитку, отримують розвиток на новій містобудівній основі або включаються в нові структури як історичні центри. Взаєморозміщення функціональних зон з ростом міста може змінюватися, особливо в разі значного збільшення території за короткий час. Стихійне зростання, як правило, породжує проблеми, яких можна уникнути, розвиваючи вже сформовану структуру міста. Особливо важливо для збереження індивідуальної зовнішності міста не порушувати закладені раніше принципи взаємозв'язку зон. З проблемою збереження історичної архітектурно-планувальної структури міста нерозривно пов'язана необхідність охорони і

відновлення старої забудови, а також питання включення сучасних будівель і споруд в історичне середовище. Для вирішення вищезгаданих проблем необхідно вивчення процесів зміни архітектурно-планувальної структури і міського середовища з плином часу.

Господарський комплекс міста. Міський розвиток, як комплексне поняття, поєднує в собі декілька взаємопідпорядкованих складових. Базовими з них слід вважати стан та особливості розвитку **містоформуючих галузей економіки**. В умовах індустріального, чи високоіндустріально суспільства в їх якості, зазвичай, виступають певні галузі виробництва. В основному це промисловість, інколи зовнішній транспорт, будівництво чи поєднання основних галузей виробничої діяльності.

Ефективне функціонування містоформуючих галузей виробництва забезпечує генерування та поширення імпульсів розвитку. Втілюючись у певні фінансово-економічні механізми та важелі (надходження податків від суб'єктів господарювання, формування місцевих бюджетів та їх виконання, пряме інвестування виробничих підприємств у розвиток міста тощо), ці імпульси обумовлюють відповідні зміни в усіх інших компонентах міської системи (соціальній сфері, планувальній структурі, стану довкілля). Тому поступальний розвиток соціально-економічної та екологічної системи міста знаходиться у прямій залежності від масштабів розвитку та рівня ефективності містоформуючих галузей виробництва.

Процедура визначення пріоритетних видів економічної діяльності та напрямків розвитку господарства міста передбачає вирішення комплексу взаємопов'язаних дослідницьких та прогностичних завдань і, за Ю.М. Палехою, здійснюється у декілька етапів [92]:

- 1) *Здійснення ретроспективно-генезисного аналізу соціально-економічного розвитку міста.* При цьому виявляється комплекс чинників, що визначали становлення господарського комплексу міста, етапи його історичного розвитку та трансформаційні процеси, які відбуваються в

ньому в окремі періоди. Результатом першого етапу має бути визначення типу міста за структурно-генезисними ознаками.

- 2) *Визначення пріоритетних видів економічної діяльності та напрямів розвитку міст* передбачає структурно-функціональний аналіз їх господарських комплексів. Основною метою є поглиблення, розширення та уточнення отриманих на першому етапі результатів. В основу такого аналізу покладена типологічна секторальна модель видів економічної діяльності Фішера-Кларка, що широко застосовується як інструмент досліджень, в відповідності до якої економіка поділяється на чотири сектори – первинний (видобувна промисловість), вторинний (галузі обробної промисловості), третинний (галузі сфери послуг) та четвертинний (галузі інформації). Аналіз співвідношень між секторами економіки відкриває широкі можливості для визначення не тільки функціональної специфіки господарства окремих країн, регіонів, міст, а й тенденції їх розвитку.
- 3) *Визначення проблем функціонування господарських комплексів міст в умовах становлення ринкових відносин.* Особливості функціонування економіки міст на сучасному етапі характеризуються мірою адаптованості їх господарських комплексів до ринкових умов. Ознаками такої адаптації є стабілізація та нарощування виробництва при забезпеченні максимально можливого рівня його рентабельності.
- 4) *Прогностично-конструктивний етап.* Його завдання - визначення пріоритетних видів економічної діяльності та напрямів розвитку господарських комплексів міст. Реалізація цього завдання базується на результатах попередніх трьох етапів. Головним принципом у визначенні пріоритетних видів економічної діяльності є поліваріантність, що впливає зі можливісного характеру розвитку суспільно-територіальних систем. Тому реалізація варіантного принципу пріоритетних видів економічної діяльності міст має ґрунтуватись на побудові прогностичних моделей двох типів – *трендового* (на основі екстраполяції сучасних

тенденцій, передумов та особливостей розвитку господарських комплексів на 20-річну перспективу (термін реалізації генплану) та програмно-цільового прогнозу (передбачає моделювання бажаних станів на основі вже визначених критеріїв).

Населення. Місто є перш за все формою розселення населення, а саме населення є головною підсистемою, що визначає параметри і організацію інших підсистем. Важливою ознакою в дослідженні кількісних параметрів міських комплексів є облік населення, що фактично мешкає у місті, та населення, що відноситься до юрисдикції міської ради, проте фактично мешкає у передмісті.

Кількість населення є базовим показником для проведення містобудівних розрахунків і для одержання ряду показників, що можуть характеризувати місто з різних точок зору.

Населення більшості міст є поліструктурним. Різні характеристики структури населення дають нам можливість виявити особливості самого міста. Зокрема, структура зайнятості, поділ зайнятого населення за галузями господарства, дає бачення функціонального типу міста. Інформація про приріст населення є важливою рисою динамізму міста. Невисока осілість новоселів може бути свідченням не досить сприятливого міського середовища. Основними «джерелами» формування міського населення є природний приріст, трансформація сільських поселень та включення їх у міську мережу, а також механічний приріст, в тому числі міграції сільського населення в міста.

Від типу міста, його віку і розмірів залежить співвідношення природного і механічного приросту. Як правило, нові за віком міста природньо формують своє населення за рахунок механічного приросту. В той самий час і показники природного приросту внаслідок високої народжуваності тут також вищі. Великі міста – притягують населення, малі – віддають.

Характеризуючи місто, як тип поселення, якому притаманні певні властивості, потрібно акцентувати увагу на тому, що тут мешканці зайняті, як правило не в сільському господарстві, а мають переважно міський характер зайнятості, який як і аспект розростання міст є одним з атрибутів урбаністичного розвитку.

В залежності від участі в суспільному виробництві і характеру трудової діяльності населення міста складається з трьох груп:

- *містоутворювальної* (населення, що працює в містоутворювальній сфері, структура містоутворювальних кадрів в різних містах неоднакова за складом і співвідношенням окремих категорій залежно від розселення, народногосподарського профілю та інших чинників);
- *обслуговуючої* (населення, що працює в містообслуговуючій і містозабезпечуючій сферах, має тенденцію до збільшення в сучасних містах);
- *несамодіяльної* (діти дошкільного та шкільного віку, пенсіонери, особи, зайняті в домашньому господарстві, що вчаться на денних відділеннях технікумів, профтехучилищ, вищих навчальних закладів, непрацюючі інваліди працездатного віку) [92].

Транспорт. Аналіз розвитку міст свідчить про те, що першим етапом створення міської інфраструктури є формування транспортної системи міста. Міські поселення часто формувались в точках вузлів транспортної системи, яка обслуговує відповідний регіон. Транспортна система міста здійснює вплив на розташування і всіх інших видів діяльності в місті. Специфіка функціонування об'єктів, розміщених в різних частинах міста, у великій мірі визначається їх транспортної доступністю. В основному розвиток міста здійснюється уздовж провідних транспортних напрямків.

Організація транспортного руху у сучасному місті визначається соціальними вимогами, а саме забезпечення вільного пересування населення з метою користування місцями праці, об'єктами обслуговування і відпочинку,

економії особистого часу, який набуває все більшого значення для всебічного розвитку особистості та охорони довкілля.

Основою планувальної структури міста є вулично-дорожня мережа. Мережу вулиць і доріг потрібно проектувати як єдину систему з урахуванням міжміських автомагістралей, функціонального призначення окремих вулиць, враховувати інтенсивність транспортного, пішохідного і велосипедного руху. Також слід враховувати планувальну організацію території та характер її забудови, вимоги щодо охорони навколишнього середовища тощо (рис. 1.6.).

При проектуванні транспортної мережі, як правило, розробляються варіанти розвитку громадського пасажирського транспорту у відповідності з основними напрямками розвитку міста та з урахуванням результатів оцінки сучасного рівня транспортного обслуговування, можливості використання існуючих і нових видів транспорту для освоєння перспективних обсягів перевезень.

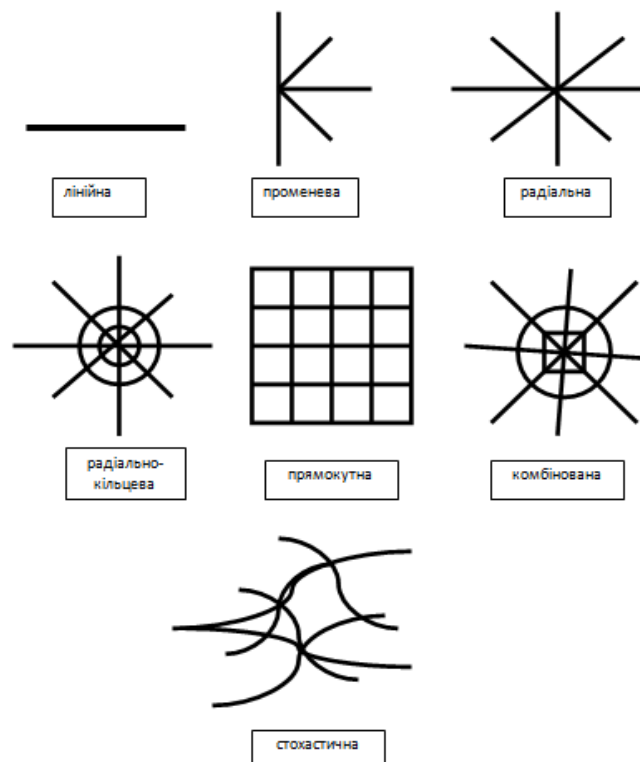


Рис. 1.6. Види транспортних мереж міста
(виконано за [79])

У ході техніко-економічних прорахунків за варіантами розвитку транспортної мережі міста встановлюються (за Палехою Ю.М.) [86]:

- Перспективні обсяги перевезень міським транспортом і співвідношення перевезень за видами транспорту;
- Пропускна спроможність мереж і видів транспорту по відношенню до містобудівних умов кожного конкретного міста;
- Витрати та інвестиції, що зв'язані з експлуатацією різних видів транспорту;
- Аналіз щільності ліній громадського транспорту як для міста в цілому, так і для його окремих функціональних зон;
- Створення системи позавуличних транспортних комунікацій;
- Частота руху транспорту, насиченість мережі рухомим складом, безпересадковість сполучень;
- Ступінь суміщення маршрутів на мережі громадського транспорту міста.

Взаємопов'язані вулично-дорожня мережа міста і мережа транспортних магістралей району розселення формуються як цілісна система. Структура мережі визначається загальною планувальною структурою і розмірами міста, взаєморозташуванням його частин. Вулично-дорожня мережа і міський транспорт формують транспортну інфраструктуру міста, що повинна забезпечити раціональне розселення на території міста.

Соціальна сфера. Розвиток і ефективне функціонування об'єктів, що входять до соціальної інфраструктури, їх доступність населенню – важлива умова підвищення рівня і якості життя основної маси населення країни в цілому і міста зокрема.

Соціальна інфраструктура території – це сукупність галузей та підприємств, які функціонально забезпечують нормальну життєдіяльність населення на певній окресленій території. В неї входять: житловий фонд, об'єкти соціально-культурного призначення, сфера житлово-комунального господарства, заклади охорони здоров'я, освіти, дошкільного виховання; підприємства та організації, пов'язані з відпочинком і рекреацією; роздрібна

торгівля, громадське харчування, спортивно-оздоровчі установи; система установ, що надають послуги юридичного та фінансово-кредитного характеру (юридичні консультації, нотаріальні контори, банки) та ін. Основне завдання функціонування об'єктів соціальної інфраструктури - повний і всебічний розвиток людини шляхом задоволення її побутових, духовних і культурних потреб.

Об'єкти обслуговування в залежності від характеру, кількості та рівня надання послуг, частоти звернення місцевих мешканців до них, здійснюють поділ на установи повсякденного, періодичного та епізодичного обслуговування (табл.1.2.):

Таблиця 1.2.

Класифікація об'єктів обслуговування за частотою звернень (за [75])

Об'єкти повсякденного обслуговування	Об'єкти періодичного обслуговування	Об'єкти епізодичного обслуговування
1) Дитячі дошкільні установи; 2) Початкові і середні школи 3) Приміщення для фізкультурно-оздоровчих занять та дозвілля; 4) Роздавальні пункти молочної кухні; 5) Підприємства торгівлі з асортиментом продовольчих і непродовольчих товарів повсякденного попиту.	1) Школи-інтернати; 2) Аптеки; 3) Поліклініки; 4) Клубні установи та центри дозвілля; 5) Танцювальні зали; 6) Кінотеатри та відео зали; 7) Бібліотеки; 8) Спеціалізовані магазини з товарами періодичного попиту; 9) Підприємства побутового обслуговування (пральні, хімчистки, лазні, душові) тощо	1) Лікарні та пологові будинки; 2) Театри; 3) Цирки; 4) Фабрики хімчистки та спеціалізовані підприємства з побутового обслуговування, у т.ч. пов'язані з ремонтом складної побутової техніки, ремонтом та пошиттям верхнього одягу та взуття.

Частота звернень до установ і підприємств обслуговування пов'язана з величиною радіуса обслуговування або витратами часу на пішохідне пересування чи з використанням транспорту.

Освіта. Система освіти будь якого міста є мережею закладів освіти, до якої відносять різні категорії навчальних установ - починаючи дитячими садочками і закінчуючи установами післядипломної освіти. Головною функцією освіти є формування бази для підготовки і власне підготовка

кваліфікованої робочої сили у кількості, яка необхідна для нормального функціонування господарського комплексу території. Для оцінки освітянського потенціалу міста використовують дані перш за все про чисельність дітей на перспективу, про їх кількість згідно з статистичними даними, рівень народжуваності тощо. Важливим показником є рівень забезпеченості постійно діючими дошкільними та шкільними навчальними закладами дітей. Окрім шкіл (початкових, загальноосвітніх, інтернатів) до мережі навчально-виховних установ відносяться також об'єкти позашкільного виховання: станції юних натуралістів, техніків, туристів, дитяча спортивна школа, дитяча школа мистецтв (музична, художня, хореографічна). Також при оцінюванні мережі освітніх закладів враховується наявність в місті коледжів, вищих навчальних закладів всіх рівнів акредитації тощо.

Так, доступність до дитячих дошкільних установ і початкових шкіл не повинна перевищувати у місті 300 м, у сільських поселеннях – 500 м [75].

Заклади охорони здоров'я. До закладів охорони здоров'я прийнято відносити: поліклініки загального та спеціалізованого профілю, лікарні та медичні центри різного профілю, фельдшерсько-акушерські пункти, амбулаторії, медпункти, аптеки, станції швидкої медичної допомоги, молочні кухні та їх роздавальні пункти.

Основними показниками оцінки рівня розвитку медичної сфери певної території є показники кількості лікарняних ліжок, амбулаторно-поліклінічних закладів, ліжок у санаторіях, місць у будинках відпочинку тощо. За показником кількості ліжок в лікарнях є можливість обґрунтування розвитку мережі закладів, кількості обслуговуючого персоналу, обсягів постачання матеріально-технічних засобів і фінансування медицини в цілому. Рівень забезпечення населення лікарняними ліжками розраховується на 1000 або 10 000 мешканців станом на кінець прогнозного року.

Задля здійснення обґрунтування перспективного розвитку мережі закладів охорони здоров'я необхідно знати початкову ситуацію і виявити наявні тенденції, володіти інформацією про кількісні і якісні показники діяльності

лікувально-профілактичних, аптечних, санаторно-курортних, санаторно-епідеміологічних закладів, закладів відпочинку, а також рівня потреби в цих закладах і ступення задоволення наявних потреб.

Як правило, заклади охорони здоров'я розташовуються на територіях, які є сприятливими за санітарно-гігієнічними умовами, приближених до зелених насаджень, парків, скверів, лісових масивів та значно віддалених від автомобільних магістралей з інтенсивним транспортним рухом і інших джерел шуму та забруднення. Як правило, лікарні в містах розташовуються на відстані не більше двохсот метрів від найближчих зупинок громадського транспорту міста [75].

Житлово-комунальне господарство. Основне завдання закладів житлово-комунального господарства - задоволення комунальних, побутових і соціально-побутових потреб міських мешканців. Основними підгалуззями є санітарно-технічні підприємства, транспорт, енергетичне господарство, служби інженерних мереж і споруд, служби зовнішнього благоустрою, протипожежна охорона, служби ритуальних і інших спеціальних послуг.

Основними показниками, що становлять базу для планування заходів з урегулювання розвитку житлово-комунального господарства та його нормального функціонування є:

- кількість міських мешканців та їх соціальний склад,
- показник нормативів забезпеченості житлом і комунальними послугами населення,
- обсяг ресурсів, що необхідно спрямувати на розвиток житлово-комунального господарства,
- перспективні показники розвитку галузей виробничої і невиробничої сфери регіону тощо.

Ключовими показниками ситуації в місті з житловим будівництвом є введена в експлуатацію загальна житлова площа, кількість квартир, обсяги капітальних інвестицій і ін.

Культура. Сфера культури міста складається з культурно-просвітницьких, мистецьких установ, розважальних закладів. Головними їх завданнями є підвищення рівня суспільної свідомості кожної людини, збереження і примноження культурних надбань міста і країни в цілому, розвиток духовності суспільства, збереження історико-культурної пам'яті мешканців міста тощо.

Функціонування мережі бібліотек в місті характеризується їх кількістю на території, кількісним співвідношенням з кількістю населення на даній території.

Центрами культурно-освітньої роботи є міські клуби, палаци культури тощо. Важливим завданням є досягнення раціонального розташування культурно-освітніх закладів з врахуванням подальшого розвитку міста. Необхідність будівництва і відкриття нових закладів культури розраховують за певними встановленими нормами. Основний показник – кількість місць на 1000 чоловік населення, при цьому враховується виділені під такі проекти кошти прогноз приросту населення.

Важливим завданням також є створення та розвиток мереж зелених насаджень міста, зокрема парків культури і відпочинку. При розташуванні таких об'єктів є рекомендації по створенню єдиних комплексів таких територій з садами і парками або передбачати зручні зв'язки з ними [75].

Управлінський чинник. Оскільки міста зазнають впливу сьогодні різного роду політичних і суспільних трансформацій, то виникає потреба в ефективних методах управління цим процесом. Проблема виникає в тому, що місто як об'єкт управління піддається впливу великої кількості управлінців. Це і органи державної влади центрального та регіонального рівня, органи місцевого самоврядування, новостворені територіальні громади тощо. Є потреба сьогодні в об'єднанні зусиль цих впливів задля забезпечення ефективності управління міським розвитком.

Управлінська структура територіального утворення, за О. Гладким, - таке поєднання повноважень різноманітних органів загальнодержавної і

регіональної влади (районної, міської, обласної тощо), за якого забезпечується єдність та цілісність управлінських функцій, прийняття взаємоузгоджених і оптимальних рішень, дотримання чіткої системи координації зусиль з їх виконання [74].

Конституція України та Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» визначає роль міст у системі адміністративно-територіального устрою та управління соціально-економічним розвитком як самостійні адміністративно-територіальні одиниці, які є носіями місцевого самоврядування, а також суб'єктами економічної і фінансової діяльності.

Ефективність міського управління в основному перебуває у прямій залежності від чіткого усвідомлення суті проблем розвитку міста і повноти уявлень суб'єктів управління про них.

1.3. Стратегічне планування перспективного розвитку планувальної структури міста

Планування як вид управлінської діяльності спрямований на визначення цілей і майбутнього стану містобудування, а також ресурсів, необхідних для їх досягнення.

Необхідність довгострокового проектування та планування розвитку міст підкреслюється в працях М.Ксєневича [53,54]. Він вважає, що «методика і проектування та містобудівні методичні основи, що використовуються сьогодні не враховують в необхідній мірі реально протікаючі довгострокові містобудівні процеси та механізми, специфіку та багат шарову просторову організацію, тенденції та закономірності розвитку». Це, на думку автора, свідчить про потребу зваженого та збалансованого регулювання та планування процесів розвитку міста на довгостроковий період.

За О.Дроною, **міська політика** у вузькому розумінні означає *цілеспрямовану інституціонально і законодавчо оформлену діяльність усіх рівнів влади (міжнаціонального, національного, регіонального і місцевого),*

спрямовану на досягнення збалансованого розвитку системи міст і на розв'язання міських проблем.

Здійснення міської політики, розуміння цілей розвитку дає основу різним рівням влади для виконання таких завдань:

- 1) управління;
- 2) розв'язання проблем;
- 3) пошуки оптимального шляху розвитку і здійснення короткострокових кроків;
- 4) підвищення конкурентоспроможності міста;
- 5) залучення місцевих ресурсів і стимулювання внутрішніх факторів розвитку;
- 6) зменшення диференціації між окремими містами за рівнем життя населення тощо [32].

В Україні після здобуття незалежності був період послаблення державного контролю за розробкою містобудівної документації. Багато містобудівних рішень були незаконними – не було погодження з місцевими органами управління та не враховувався генеральний план населеного пункту.

Однак досвід розвинених країн демонструє те, що теорія ринкової економіки дещо дискредитувала себе. Усе більше країн усвідомлюють неспроможність економіки «миттєвого зиску» забезпечити стабільність і збалансований розвиток на локальному, регіональному і глобальному рівнях. Закон самоорганізації, що направляється конкурентними відносинами, диктує використання найбільш вигідних у прибутковому сенсі заходів, технологій, незалежно від їхньої безпечності, екологічності, задоволення потреб населення.

Після тимчасового занепаду містобудівної регулюючої діяльності в Україні настав час досить активного становлення законодавчої бази розвитку міст. Був прийнятий ряд документів, що регламентують просторовий розвиток територій різного рівня в умовах переходу країни до соціально-орієнтованої ринкової економіки з активним регулюванням державою цього процесу.

Про необхідність суттєвого вдосконалення методів складання та реалізації стратегічних прогнозів розвитку міст виступає В.І. Нудельман. Він вважає існуючий рівень планування недостатнім для вирішення стратегічних завдань розвитку міста, реструктуризації його виробничої бази, створення повноцінного життєвого середовища за стандартами розвинених країн, забезпечення сталого розвитку та достатньої конкурентоздатності населених пунктів, зміни функціонального використання необхідних для цього територій тощо [81].

Сьогодні для розвитку міст України прикладом можуть бути активні процеси з питань стратегій сталого розвитку, які відбуваються у країнах ЄС і стосуються сталого збалансованого розвитку міст. Це прийняття і перегляди Стратегії сталого розвитку ЄС, Територіальний порядок денний ЄС, Стратегія розумного, сталого і всеохоплюючого зростання Європа 2020, Європейська мережа спостереження за територіальним розвитком та згуртованістю ESPON, Нова програма розвитку міст (New Urban Agenda) тощо.

Розглянемо детальніше ці документи.

Наприклад, у 2010 р була прийнята **нова стратегія розвитку ЄС - «Європа-2020»**, яка повинна допомогти державам-членам Євросоюзу подолати наслідки глобальної кризи і повернутися на шлях сталого розвитку. В результаті стратегія «Європа- 2020» встановлює три основні чинники зміцнення економіки (базові стратегічні цілі): *розумне, стійке, всеосяжне зростання*. Проте фокус даної стратегії зроблено і на урбанізовані території, зокрема з питань підвищення енергоефективності міст. Таким чином, політика ЄС на період 2014-2020 рр. спрямована на підтримку міст через низку європейських інвестиційних пріоритетів, таких як мобільність міст, економічне і соціальне відродження, поліпшення науково-дослідницької та інноваційної спроможності міст та низькі обсяги викидів вуглецю.

Три основні стратегічні пріоритети стратегії «Європа- 2020» для урбанізованих територій виглядають наступним чином:

1) *розумне зростання* (стратегія "Європа 2020" передбачає перехід до розумного зростання через розвиток економіки на основі знань, досліджень та інновацій. Що стосується розумного росту, то саме міста є передовим фронтом інновацій, так як тут сконцентровано значна кількість людей і капіталу, ніж на інших територіях);

2) *зелене зростання* (основна мета зеленого зростання пов'язана з заохоченням більш ресурсозберігаючих технологій в містах. Здорові, компактні та енергозберігаючі міста є ключем до зеленого зростання в Європі. В даний час багато європейських міст розвивають або розширюють свої мережі сталого транспорту, проводять заходи по поводженню з відходами, централізованому теплопостачанню та розвитку зелених інфраструктур);

3) *інклюзивне зростання* (пріоритетом стратегії "Європа 2020" є політика, спрямована на сприяння створенню робочих місць та зменшенню рівня бідності. Міста можуть сприяти інклюзивному зростанню шляхом боротьби з соціальною поляризацією та бідністю, а також інтеграцією біженців та мігрантів у міське суспільство).

Такі стратегічні цілі є актуальними орієнтирами і для українського суспільства, зокрема для розвитку урбанізованих територій.

Європейська Мережа Спостереження для Територіального розвитку та Єдності, коротко ESPON, створена Європейською комісією 7 листопада 2007 року у рамках European Territorial Monitoring System, що орієнтована на підтримку територіальних управлінців усіх рівнів.

Місія Програми ESPON - сприяння розробленню політики, що стосується досягнення територіальної єдності і гармонійного розвитку території Європейського Союзу, надання інформації задля можливості розробки та аналізу сценаріїв територіальної динаміки, вияву потенціалу з розвитку регіонів і великих територій, сприяння економічній конкурентоспроможності в Європі, співробітництву між територіями, а також стійкому і збалансованому розвитку. Поточна Програма ESPON 2013 року здійснюється 27-ма країнами-

членами ЄС, а також Ісландія, Ліхтенштейн, Норвегією та Швейцарією і Європейською комісією.

Що стосується міських територій, то міста є ключовими чинниками розвитку регіонів та великих територій. Дана мережа розглядає специфічні функціональні можливості та потенціали міст, розвиває типологію європейської системи міст. Зокрема було висвітлено мету поліцентричного розвитку міст на підтримку збалансованої та гармонійної європейської території. Проект демонструє деякі варіанти територіального співробітництва з точки зору взаємодоповнюваності та відстані між міськими функціональними регіонами, які могли б підтримувати поліцентричний характер, зокрема в європейському та транснаціональному масштабі. Крім того мережа досліджує питання інноваційного розвитку міст, збільшення в містах зелених територій, зменшення шкідливих викидів в атмосферу тощо. [43].

Нова програма розвитку міст (New Urban Agenda) — це програма, сукупність постанов та документів, прийнятих на конференції Хабітат-III у місті Кіто (Еквадор) у жовтні 2016 року.

Основне завдання на наступні 20 років - спрямування широкого кола акторів, а саме державних утворень, міст та інших регіональних лідерів, міжнародних організацій, програм ООН та громадянського суспільства у вирішенні проблем у сфері урбанізації за допомогою участі у містобудівних процесах. Дана програма надає ряд рекомендацій як державам та містам, так і регіональним органам влади, громадянському суспільству, громадським організаціям, науковцям, агенціям ООН у їхньому розумінні міст, урбанізаційних процесів, сталого розвитку, а також їх ролі у цих процесах.

Дана програма ставить за мету справедливість в умовах глобалізації, а також піднімає питання безпеки тих, хто проживає у містах, незалежно від статі та віку. Неостанню роль у програмі зіграють зменшення різного роду ризиків в містах і міська збалансованість.

Посилюється визнання переростання міст у мегарегіони, міські коридори та міста-регіони; такі трансформації, економічні, соціальні й

політичні змінюють в свою чергу традиційні концепції та засади розвитку міст. Нова програма розвитку міст звертає увагу на такі тенденції в урбанізації, одночасно визнає, що міста і метропольні (столичні) регіони є основними двигунами національних економік краї світу [156].

Зарубіжний досвід стратегічного планування на регіональному рівні (зокрема, США, Канаді, Великобританії, Франції, Ірландії, Італії та ін.) та ряд рамкових стратегій та директив Європейського Союзу свідчить, що воно розглядається як систематичний процес, що використовується громадою для планування свого майбутнього й результатом якого є документ, що веде її до визначених цілей.

Переваги запровадження стратегічного планування пов'язані з тим, що:

- 1) такий підхід призводить до підвищення наукової та практичної обґрунтованості соціально-економічних та організаційних заходів;
- 2) розширює коло учасників та акторів процесів прийняття планувальних рішень, коли спостерігаємо врахування їх інтересів і потреб;
- 3) підвищується прозорість планувального процесу для всіх суб'єктів господарювання на території;
- 4) з'являються нові можливості досягнення загальних цілей, об'єднання матеріальних і фінансових ресурсів органів місцевого самоврядування і суб'єктів господарювання різних форм власності, у результаті чого виникають сприятливі умови для досягнення кінцевих цілей програми;
- 5) зазначений підхід дає змогу місцевим органам влади та органам місцевого самоврядування спрямовувати спільні зусилля на розв'язання невідкладних проблем територіальної громади, активно впливати на стабілізацію ситуації в соціально- економічній та суспільно-політичній сферах;
- 6) створюється можливість для використання величезного потенціалу територій з метою активізації економічних перетворень і розвитку людського потенціалу [32].

Основу нормативно-правового забезпечення стратегічного планування міст становлять наступні документи, що сприяють їхньому сталому розвитку:

1. Конституція України.
2. Закон України "Про місцеве самоврядування".
3. Закон України "Про основи містобудування" зі змінами та доповненнями щодо сталого розвитку.
4. Закон України "Про благоустрій населених пунктів".
5. Постанова Верховної Ради України "Про Концепцію сталого розвитку населених пунктів" [32].

На національному рівні Україна поки що знаходиться на стадії розгляду та підготовки відповідних законопроектів. Зокрема, це стосується проекту Закону України "Про затвердження Концепції сталого розвитку України" та проекту Закону України "Про Стратегію сталого розвитку України", який має стати ключовим національним документом переходу України на засади збалансованого розвитку [32].

Що стосується сучасних процесів в Україні, то сьогодні можемо спостерігати реалізацію реформи місцевого самоврядування та децентралізації влади, що веде за собою передачу більшої кількості повноважень і ресурсів на рівень територіальних громад. Важливою складовою та запорукою реалізації цієї реформи є формування спроможних громад, яке відбувається шляхом об'єднання територіальних громад.

Стратегічне планування розвитку громади – це робота групи, складеної з представників основних верств територіальної громади, над визначенням:

- майбутнього образу (бачення) громади, яким його хоче бачити сама територіальна громада;
- головних (стратегічних) цілей, досягнення яких забезпечить набуття громадою визначеного громадою образу;
- планів дій, тобто логічних послідовних заходів, спрямованих на досягнення цих цілей з використанням спеціальних процедур.

Загалом, на відміну від звичного з радянських часів планування «від досягнутого», тобто «від минулого», стратегічне планування розвитку громади є плануванням «до майбутнього».

Таке планування має важливі переваги:

- стійкість, так як за умови дотримання методики, планування є менш залежним від зміни управлінських команд;
- дає змогу використовувати наявні ресурси для розвитку з цільовим призначенням;
- сприяє відходу працівників виконавчих органів ради від шаблонного мислення та стимулює новаторські підходи;
- забезпечує умови доступу громади до фінансових ресурсів, грантів.

Стратегічне планування призначене для розв'язання виключно тих завдань, які підтримуються всією територіальною громадою.

Умовою охорони історико-культурної спадщини міст в системі ринкових відносин є залучення спадщини до процесів міського господарювання задля можливості створення благ та принесення доходу до міської казни сфери. *Серед сучасних концепцій управління містом визнаною стає орієнтація на методи маркетингу*, тобто «просування продукту на ринок». Тема маркетингу і брендингу міст популярна в міських спільнотах. Глобалізація посилила необхідність представлення продажу відмінностей міст один від одного. Ті чи інші пам'ятки, знатні городяни або продукти багато століть були предметом гордості міст. Міська влада здавна намагалися надати містам винятковість. Однак тільки в останні двадцять років просування іміджу міста на міжнародному ринку стало цілеспрямованою стратегією урядів. Одні намагаються позиціонувати себе як лідери IT-індустрії. Інші - як привабливі для туристів. Старі промислові міста намагаються пристосувати міське середовище до нового міжнародного порядку, не претендуючи на провідні місця в обслуговуванні бізнесу, але або зберігаючи високоспеціалізовані галузі

промисловості, або погоджуючись на ті функції, які можливі для них в новому міжнародному поділі праці (наприклад, бути логістичними центрами).

Сукупний продукт маркетингу – місто – є дуже складним, тому його необхідно поділити на декілька субпродуктів: нерухомість, розташування (ділянки, території); події (історичні, сучасні); потенціал історико-культурної спадщини,; інфраструктура обслуговування; інтелектуальний потенціал. До кожного продукту чи субпродукту слід підходити з врахуванням його специфічних рис. Найбільші можливості моделювання має продукт туризму, що ґрунтується на потенціалі історико-культурної спадщини, менше піддається моделюванню фізичний (матеріальний) простір чи розташування ділянки (території).

У містобудівному маркетингу можна виділити декілька характерних ознак:

- 1) Орієнтація на адресатів міської політики всередині міста (постійних мешканців) та за його межами (гостей та туристів);
- 2) Містобудівний маркетинг стосується міста у його цілісності, тобто географічного розташування, матеріального простору, людського потенціалу, засобів та знарядь виробництва, історико-культурної спадщини, історичних подій. З причини складності сукупного продукту міста виділяють його сегменти, наприклад, маркетинг матеріального простору, культури, туризму.
- 3) Маркетинг міста вимагає інтенсивної співпраці між органами територіального самоврядування і приватним сектором та взаємодії інформації «акторів» про їх інтереси, потреби, вимоги. Тільки тоді, коли ці інтереси відомі, можна їх координувати. Набуває великого значення поняття загальної «атмосфери» міста.
- 4) Окремі заходи ще не творять маркетингу міста, потрібно комплексно підходити до цього процесу, маркетинг охоплює планування розвитку та постійний контроль за виконанням запланованих задач [97].

Сьогодні не існує єдиного розуміння «брендингу території», тому це дає можливість дослідникам вносити свої специфічні характеристики до цього поняття. За Л. Панасенко є 5 різних трактувань територіального брендингу: образ країни або регіону, його планове відображення (Т.Атаєва, А.Брусова, М. Караватціс, В. Малькова) ; акт просування та обміну, інструмент управління маркетингом території (С. Анхолт, Т.Мещеряков); сукупність неминущих цінностей (І.Важеніна); процес (Ф.Го, К.Дінні, Н.Шалигіна); стратегія підвищення конкурентоспроможності (О.Олефіренко, М. Карпіщенко) [87].

Сьогодні однією з провідних ідей розвитку суспільства, зокрема і в урбаністичних студіях, є ідея автентичності. Кожне місто повинне активно займатись пошуком свого «обличчя», ідентичності, так як вони є метою і засобом конкурентної боротьби.

Це призводить, дуже часто несподівано, до високих результатів у вигляді поліпшення інвестиційного клімату, нових потоків туристів та збільшення кількості місцевих жителів, що сприяє покращенню ситуації на місцевому ринку праці. Тобто, доля міста далеко не цілком визначена зовнішніми факторами та історичними обставинами. Стало можливим «перезавантажити» місто, кардинально змінити хід його розвитку, причому діючи зсередини. Цю роботу місцевих громад, власне, і можна назвати територіальним брендингом в широкому сенсі. Він допомагає уявити місто не об'єктом, а суб'єктом як національної, так і глобальної економіки. А об'єктами конкуренції стають все більш мобільні праця і капітал.

Територіальна ідентичність – це сприйняття індивідом себе як представника певної „уявленої спільноти” (за Б.Андерсоном), яка ґрунтується на єдності території проживання, історії та традицій, соціо-культурного досвіду, ціннісних орієнтацій та способу життя. Важливим є питання масштабу або кордонів тієї території, з якою індивід себе ототожнює (місцевість, місто, регіон, країна, світ) [2]. Міську ідентичність, на відміну від товарної, створити не можна, так як вона вже існує незалежно від маркетингових стратегій розвитку міста.

Брендинг міста передбачає формування *бренду*, тобто пошуку виявлення і розвитку міської ідентичності у вигляді системи взаємопов'язаних символів, образів, ідей і асоціацій, що створюють в подальшому імідж міста. Для точної ідентифікації міста завжди використовувались різні як візуальні, так і вербальні символи: це міг бути як герб міста, який частіше всього відображав як історію свого виникнення, різних правителів так і певні характеристики міста, його господарство, символічну рослину чи тварину міста, чи його визначні пам'ятки. Вербальними були різні девізи, які в лаконічній формі розшифровували візуальну символіку. Зміна іміджу міста відбувається в результаті *іміджевої політики*, що виявляється в міському плануванні та пропаганді різних сторін життєдіяльності міста, якості його продукції та послуг, історії та традицій, яскравих проявів співпраці з іншими містами, регіонами і країнами.

Іміджева політика повинна стати невід'ємною частиною міського маркетингу. При розробці міського бренду повинні враховуватись передусім власне побажання самих городян, так як вони відчують місто найкраще, якимось чином самоідентифікують себе з ним. І тільки потім враховувати інтереси гостей міста, інвесторів та інших цільових груп. При формуванні концепції бренду міста необхідно спиратися переважно на позитивні аспекти міської ідентичності, висувуючи саме їх на перший план при передачі характеру міста і його конкурентних властивостей.

Міська символіка може активно використовуватися і в бізнесі: як юридичними особами так і приватними підприємцями, тим самим вказуючи на приналежність тих чи інших бізнес-структур до певного міста чи регіону. Це зокрема може бути зображення бренду:

- на продукції, що випускається підприємствами;
- на товарних знаках і знаках обслуговування;
- на ярликах, цінниках, упаковці товару;
- на будівлях, спорудах, транспортних засобах, в приміщеннях, що належать юридичним особам і приватним підприємцям;

- в рекламних оголошеннях, у тому числі розташованих у електронних та друкованих засобах масової інформації.

Європа відчула потребу в міському брендингу ще на початку 80-х рр. ХХст. Цілому ряду міст, зокрема промисловим, довелося шукати для себе нові маркетингові стратегії розвитку, щоб підтримати життєздатність, отримати конкурентні переваги, зберегти і примножити робочі місця. На сьогоднішній день спостерігаємо в Європі тенденцію до формування так званих тематичних міст – торгівельних, винних, музичних, тих, чийми «брендами» є певні особистості, діяльність яких так чи інакше була пов'язана з цим містом, тощо[2]. Набувають сьогодні популярності також нові урбаністичні конструкти, такі як "місто-сад", "екомісто", "місто розваг", тощо.

Що ж стосується України, то процес брендингу, в основному прописаний у стратегічних планах розвитку міст, і його впровадженням займаються, як правило, ініціативні громадські організації за кошти небайдужих громадян та місцевого бізнесу.

Планування територій відноситься до тих інструментів державного управління, що забезпечують територіальну організацію суспільства в межах просторів різних масштабів і рівнів. До основних напрямків планування за кордоном відносять також планування землекористування, міське планування, регіональне планування, транспортне планування та екологічне планування.

Тому, сучасна містобудівна політика є сьогодні важливим інструментом управління, забезпечення сталого розвитку міських територій, врахування інтересів всіх основних учасників містобудівного процесу – міської громади, владних структур та представників бізнесу.

1.4. Методика суспільно-географічного дослідження планувальної структури міста

Багатовекторний характер дослідження зумовлюється тим, що у просторових об'єктах містобудування відображаються різноманітні характеристики суспільних процесів, економічні, соціально-культурні, соціально-психологічні, правові та інші аспекти їх організації. Це визначає міждисциплінарний характер такого дослідження. Виходячи з науково-методичних положень, розробляється логіка і послідовність етапів дослідження планувальної структури міста як складного системного утворення, якому властивий певний порядок вивчення від формалізації до структурного аналізу. У зв'язку з цим його дослідження є складним аналітико-синтетичним процесом і вимагає багатоетапності.

На першому (теоретичному) етапі дослідження розкривається сутність об'єкта і його приналежність до системи понять економічної і соціальної географії. Об'єкт виценоується з економіко-географічного середовища і піддається ідентифікації. Така процедура проводиться на основі виділення основних структурних підрозділів, зв'язки між якими характеризують функціональне значення та територіальну організацію системи, при цьому складаючи його ідеальну теоретичну модель, яка сприяє більш повному осмисленню реальної системи, територіальних меж та внутрішньої структури. На даному етапі ми одержуємо тільки поверхневе уявлення про досліджуваний об'єкт.

На цьому етапі нами було охарактеризовано теоретичні аспекти поняття міста, його планувальної структури, функціонального зонування та трансформацій планувальної структури міста за допомогою аналізу попереднього досвіду досліджень цих питань, зокрема аналіз наукових праць провідних учених, концепцій та специфічних підходів.

На другому (аналітичному) етапі проводиться аналіз умов та чинників формування та територіальної організації планувальної структури міста, яке досліджується. Серед усієї складної системи умов та чинників, які впливають

на планувальну структуру, виділяються декілька їх блоків: природній, історико-географічний та соціально-економічний. Кожний з них аналізується і оцінюється з точки зору сприятливості для формування і розвитку планувальної структури міста Івано-Франківська.

Однак такий напрямок дослідження розкриває лише матеріальну основу, тобто ту базу, на якій відбувається розвиток планувальної структури, а також визначає напрям і можливості його подальшого розвитку. Проте, він є обмеженим і однобоким, оскільки не відображає всіх інших аспектів структури міста, який значною мірою залежить від самого населення, його статеві-вікового складу, динаміки чисельності, міграції та інших рис, тобто цілого ряду геодемографічних, соціально-економічних умов і чинників, що входять до складу інших блоків і в комплексі дають можливість правильно оцінити стан планувальної структури міста, перспективи та шляхи її удосконалення, виходячи з місцевих (територіальних) можливостей і системи управління. Для поглибленого вивчення міської територіальної структури необхідно вникнути у її внутрішню організацію.

Третій (аналітико-синтетичний) етап дослідження передбачає більш глибоке вивчення міста та міського простору, його планувальної структури та трансформацій, які відбувається з ними. Основні завдання:

- виділення геоісторичних зрізів розвитку планувальної структури міста, та їхньої характеристики;
- просторово-функціональний аналіз міста, виділення та опис його основних функціональних зон;
- виділення та аналіз основних трансформацій міського простору.

Четвертий (конструктивний) етап передбачає надання рекомендацій щодо вирішення проблем міського планування та розробку прогнозів щодо містобудівного розвитку міста з метою покращення якості життя населення в ньому. Основними завданнями є:

- розробка прогнозів основних сфер розвитку міста;

- виділення на основі опитування містян основних проблем міських плануваль м. Івано-Франківська та надання рекомендацій з їх вирішення.

Окреслені нами в дисертаційному дослідженні завдання вирішувались з використанням загально- та конкретнонаукових методів та прийомів дослідження.

Так, *загальнонаукові методи*, які були використанні у проведенні дисертаційного дослідження є наступними:

Філософські методи полягають у використанні в процесі проведення наукового дослідження законів, категорій, положень, принципів певної філософської системи. Філософсько-методологічна орієнтація дослідника значною мірою визначає спосіб узагальнення емпіричного спеціального матеріалу, формулювання важливих вихідних положень, категорій, принципів, вона є значною мірою змістовною підвалиною спеціалізованого методологічного знання, знаряддям теоретичного пізнання і перетворення дійсності [90]. Філософська методологія розглядає об'єкт пізнання на граничному рівні його існування, онтологічному і задає логічні правила, принципи побудови теорій, виробляє критерії істинності, установки і правила співвіднесення теорії і практики в результаті переосмислення підстав відносин між суб'єктом пізнання і об'єктом, уявлень про об'єкт пізнання.

В процесі дослідження нами було використано такі загальнонаукові методи пізнання як: методи аналізу і синтезу, методи індукції та дедукції, емпіричного та теоретичного дослідження. Також наше дослідження використовує методи системного аналізу, формалізації, статистичний, картографічний, метод анкетування та прогностичні методи, метод моделювання.

Системний аналіз дозволяє розглядати місто як систему – множину компонентів з відношеннями і зв'язками між ними, які утворюють певну цілісність. Кожна система має такі ознаки як множину первинних елементів, яким притаманні ряд властивостей; зв'язки між цими компонентами із

заданими властивостями; інтегральні властивості й функції множини (емерджентність) [90]. З погляду системного підходу, місто є сукупністю трьох основних підсистем: економічна база, населення, сфера життєзабезпечення. Кожна з них має свою специфічну територіальну організацію, а всі вони формують загальноміську планувальну структуру.

Структурний аналіз об'єкта являє собою сукупність складових частин і компонентів, що характеризує способи їх організації і взаємозв'язку. Таким об'єктом і є місто. М. Пістун виділяє функціональну структуру суспільно- географічних об'єктів дослідження – це сукупність зв'язків між компонентами цілого, внутрішні властивості предметів і явищ. Також для пізнання суспільно-географічних об'єктів слід проаналізувати три основні структури: компонентну (склад, сукупність його функціональних елементів – галузей, видів діяльності, інтеграцій тощо), територіальну структуру (співвідношення і взаємне розміщення різних форм територіального зосередження людської діяльності), управлінську структуру (ієрархічно впорядкована система органів управління життєдіяльністю людей на відповідній території). Також важливим є виділення економічної, екологічної, демографічної, соціальної структури суспільно-географічних об'єктів тощо.

Метод формалізації дозволяє представити різного роду змістовні об'єкти у вигляді абстрактних ідеалізацій, у вигляді знакових форм, за допомогою штучних мов, наприклад, мови математики. Основними перевагами даного методу є те, що він забезпечує узагальненість підходу до вирішення проблем, символіка є в більшій мірі однозначною, цей метод дає змогу формувати знакові моделі об'єктів та замінювати вивчення реальних речей і процесів вивченням цих моделей. В нашому дослідженні цей метод полягав в математичній обробці статистичної інформації, що стосувалась містобудівного розвитку.

Конкретнонаукові методи, які були нами використані у процесі дослідження, є наступними:

Структурно-територіальний підхід. Є основою виявлення та регулювання розвитку планувальної структури міста, яка існує у вигляді заданої або трансформованої композиційної сукупності центрів, вузлів, зон, осей тощо. Він визначає територіальну структуру містобудівного комплексу, неоднорідність її території тощо.

До *групи історико-географічних методів*, які нами були використані, належать порівняльно-історичний та метод ретроспективного аналізу. **Порівняльно-історичний метод** передбачає використання історико-генетичних та історико-типологічних порівнянь, що дають можливість здійснити реконструкцію суспільно-географічних явищ минулих епох. **Метод ретроспективного аналізу** дозволяє відтворити окремі суспільно-географічні явища на підставі встановлення їх зворотного зв'язку.

Дані методи були використані нами для здійснення виділення геоісторичних зрізів розвитку міста протягом всієї історії його існування.

Метод анкетування було обрано з метою визначення найважливіших проблем у міському плануванні у жителів міста. Основні етапи методу - підготовчий, що полягав в розробці анкети, її поширення серед респондентів та з допомогою соціальних мереж, та власне аналіз отриманих відповідей. Усього нами було опитано 150 респондентів з використанням анкети, що містить 21 запитання, які умовно можна розділити на 3 блоки: інформація про респондента, опитування мешканців міста про мікрорайон їхнього проживання та опитування для виявлення власне проблем в міському плануванні Івано-Франківська (Дод. Л, М). За допомогою проведеного опитування нами було встановлено перспективні напрямки розвитку мікрорайонів Івано-Франківська та міста в цілому.

Статистичний метод полягає у зборі інформації з державних, обласних та міських органів статистики, Генерального плану м. Івано-Франківська, Департаменту містобудування, архітектури та культурної спадщини Івано-Франківської міської ради, які є важливими та необхідними

складовими для створення інформаційної бази даних про розвиток міста Івано-Франківська.

Математичні методи нами були використані в основному для розрахунку прогнозних значень певних кількісних показників розвитку міста. Розробка ефективних наукових прогнозів для міста є важливим та актуальним з огляду на широкий попит на такі дослідження в підприємницьких, ділових та бізнесових колах, а також через необхідність розробки дієвих заходів з державного регулювання міського розвитку.

Методи згладжування ґрунтуються на процедурі визначення усередненої траєкторії розвитку показників міського розвитку в минулому та можливість їх продовження на майбутнє. Найпоширенішими різновидами цього методу є згладжування за допомогою усереднених функцій і поліномів. Стандартизований набір подібних функцій належить до пакета програм Microsoft Excel. Однак його застосування не дає мультіваріативного полікомпонентного прогнозу розвитку показників міського розвитку.

Методи аналітичного вирівнювання передбачають добір математичної функції, яка найкраще відображає тенденцію динаміки показників формування ефективності того чи іншого показника в часі, та розрахунок на її основі прогностичних значень. Відповідно до типу розвитку обирають апроксимуючі математичні функції – лінійну, степеневу, логарифмічну, експонентційну, поліноміальну. Як і метод згладжування, прогнозування за методом аналітичного вирівнювання здійснюється в програмі Microsoft Excel [74].

Картографічний метод полягає у вивченні і дослідженні дійсності у включенні в цей процес проміжної ланки - географічної карти як просторової моделі досліджуваних явищ. При цьому картографічний метод - не тільки засіб для розкриття просторових зв'язків, але часто і кінцева мета дослідження. Нами він був використаний з метою картографування територіальних процесів території міста для виявлення закономірностей, проблем міського розвитку та можливості запропонувати шляхи їх вирішення.

Отже, що стосується конкретно наукових методів, то за допомогою статистичного, історичного, зокрема історико-географічного (виділено

геоісторичні зрізи розвитку міста та його планувальної структури), картографічного (досліджено територіальну організацію міського транспорту, виділено функціональні зони в місті, розроблено аналіз деяких міських трансформацій тощо), порівняльно-географічного методів нами було проведено комплексний аналіз чинників, що впливають на планувальну структуру міста та в цілому оцінку рівня просторового розвитку міста, на прикладі міста Івано-Франківська. За допомогою методу соціологічного опитування були виділені основні проблеми міського розвитку Івано-Франківська та пропозиції щодо їх вирішення. При застосуванні методів математичного прогнозування, зокрема згладжування та аналітичного вирівнювання, були розроблені прогнози окремих показників розвитку міста.

Таблиця 1.3.

Методика суспільно-географічного дослідження планувальної структури міста (розроблено автором)

Етап:	Основні завдання:	Методи, які були використані:
1. Теоретичний	Збір інформації та огляд попередніх досліджень з метою формулювання теоретико-методологічних засад дослідження планувальної структури міста та її трансформацій	- літературний; - узагальнення; - методи індукції та дедукції тощо
2. Аналітичний етап	Виділення та оцінка чинників формування та функціонування планувальної структури міста	- метод формалізації; - статистичний; - аналізу та синтезу
3. Аналітико-синтетичний етап	Вивчення міста та міського простору, виділення основних функціональних зон, його планувальної структури та трансформацій, які відбувається з ними	- історико-географічні методи; - структурно-територіальний підхід; - структурно-функціональний підхід; - картографічний
4. Конструктивний етап	Виділення основних проблем містобудівного розвитку, надання рекомендацій щодо вирішення проблем та розробку прогнозів щодо містобудівного розвитку міста з метою покращення якості життя населення в ньому	- математично-статистичні методи; - математичного прогнозування; - узагальнення; - соціологічного опитування (анкетування)

Отже, підсумовуючи вищесказане, нами була розроблена схема алгоритму суспільно-географічного дослідження планувальної структури міського простору, її елементів та трансформацій (рис. 1.7).

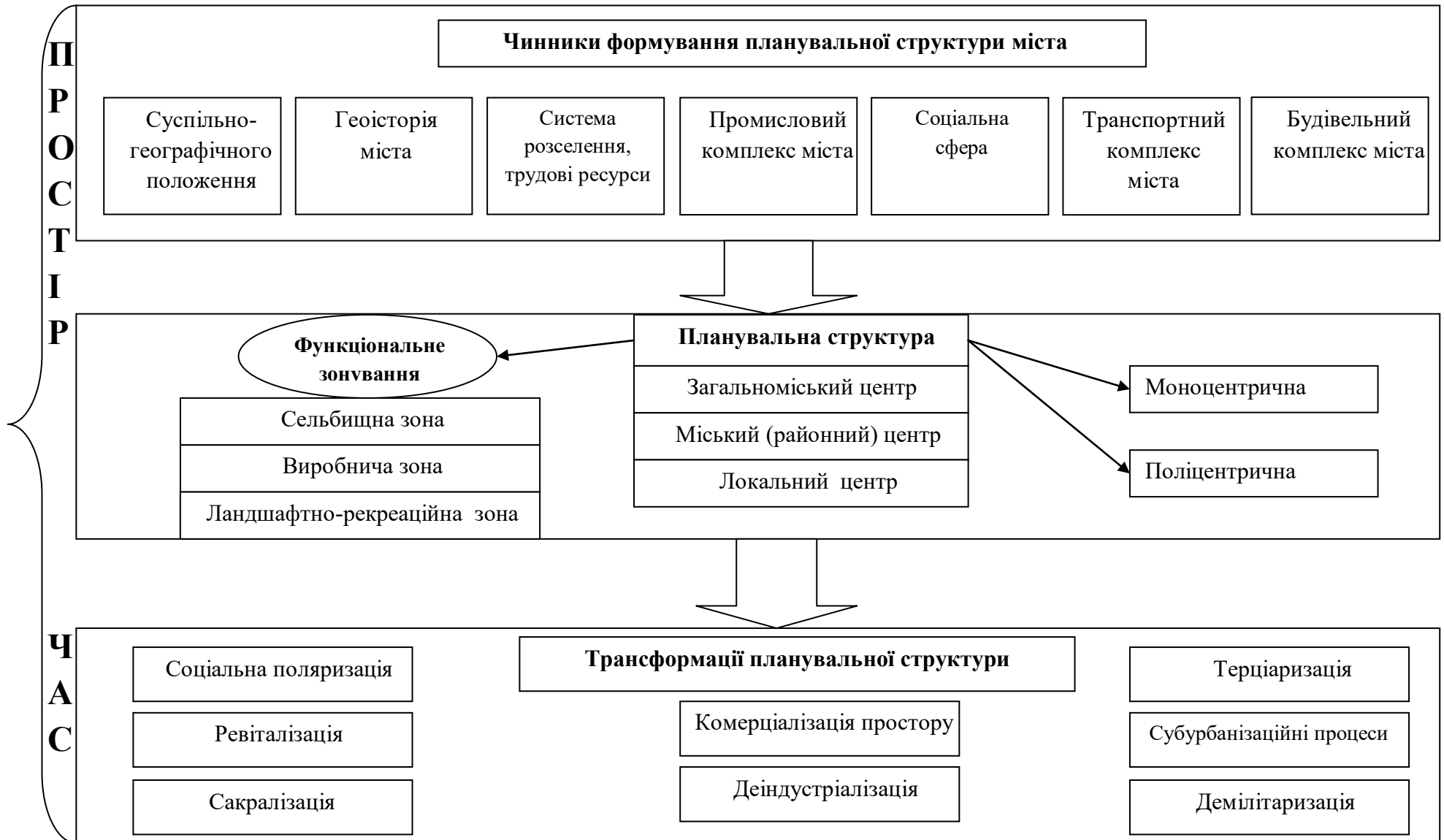


Рис.1.7. Алгоритм суспільно-географічного дослідження планувальної структури міста та її трансформацій

(розроблено автором)

Висновки до розділу 1

1. Встановлено, що місто та його планувальна структура є суспільно-географічним комплексом, а отже входить до предметного поля вивчення суспільної географії. Як і будь який суспільно-географічний комплекс має набір компонентів, а саме територію, населення, матеріальне виробництво, невиробнича сфера. Розглянуто низку теорій, які намагаються описати процеси формування та розвитку міст та їх територіальних структур, зокрема це: концентрична модель структури міста Е. Берджесса, секторальна модель структури міста Х. Хойта, багатоядерна модель структури міста Ч. Харріса та Е. Ульмана. Дано визначення поняттям «планувальна структура міста», «трансформації планувальної структури», «планувальна організація міста».

2. Встановлено, що важливим просторовим аспектом дослідження міста є вивчення його функціональної та планувальної структури, за своїм призначенням та використанням виділяються такі основні функціональні території : сельбищні, виробничі (у т.ч. комунально-складські зовнішнього транспорту) і ландшафтно-рекреаційні. В свою чергу планувальна структура характеризує міський організм в єдності взаємозв'язку різних його частин (елементів), тобто в сукупності функціональних зон і транспортних магістралей. Дано визначення моно- та поліцентричній планувальній структурі міста, та охарактеризовано поняття «ядра концентрації населення».

3. Охарактеризовано цілий ряд трансформаційних процесів у сучасних містах, які потрібно досліджувати, серед яких виділено субурбанізацію, комерціалізацію, деіндустріалізацію, ревіталізацію, сакралізацію, просторова сегрегацію тощо.

5. Виділено основні чинники, що впливають на розвиток та трансформації планувальної структури міст, зокрема головний чинник це ринок, а також зовнішні (соціально-політичні умови, що склалися; напрями Державної програми стратегічного розвитку; діюча законодавчо-нормативна база і ін.) та внутрішні (демографічна та соціальна структура населення,

природно-географічні фактори, інженерні умови та ресурси, міський господарський комплекс, управлінський чинник тощо).

6. Розглянуто європейські та українські підходи до питань міської політики, зокрема стратегічного розвитку міських територій, проаналізовано маркетинговий підхід до управління містобудівними процесами.

7. Розроблено методику дослідження планувальної структури міста та трансформацій міського простору, що включає чотири послідовні етапи: *на першому теоретичному етапі* дослідження розкривається сутність об'єкта і його приналежність до системи понять економічної і соціальної географії, *на другому аналітичному етапі* проводиться аналіз умов та чинників формування та територіальної організації планувальної структури міста, виділяються декілька їх блоків: природній, історико-географічний та соціально-економічний, *на третьому аналітико-синтетичному етапі* відбувається глибоке вивчення міста та міського простору, його планувальної структури та трансформацій, які відбувається з ними, виділення геоісторичних зрізів розвитку міста. На четвертому конструктивному етапі дається прогноз розвитку деяких показників – індикаторів міського розвитку та виділено ряд проблем процесу міського планування та варіанти їх вирішення. Основні завдання: просторово-функціональний аналіз міста, виділення та опис його основних функціональних зон; виділення та аналіз основних трансформацій міського простору; розробка прогнозів основних сфер розвитку міста; виділення на основі опитування містян основних проблем міських планувань м. Івано-Франківська та надання рекомендацій з їх вирішення.

РОЗДІЛ 2

ЧИННИКИ ФОРМУВАННЯ ПЛАНУВАЛЬНОЇ СТРУКТУРИ МІСТА ІВАНО-ФРАНКІВСЬКА

2.1. Природно-екологічні чинники

Місто розташоване на Покутській рівнині в Передкарпатті на рівнинній території, обмеженій річками Бистриця Солотвинська та Бистриця Надвірнянська.

Рельєф. Територія Івано-Франківська розташовується в межах стику Більче-Волицької зони Передкарпатського прогину Карпатської складчастої області з південно-західною окраїною Східноєвропейської платформи (Волино-Подільською плитою). Це спричинює наявність великої кількості глибинних розломів і особливу морфоструктуру території. Якщо розглядати геоморфологічне районування, то територія Івано-Франківська розташовується на Бистрицькій улоговині з переважаючим акумулятивно-рівнинним рельєфом з найнижчими в Пригорганському (Центральному) Передкарпатті гіпсометричними висотами в 250-300м [125]. На північ від міста височіють Вовчинецькі скелі. Вони перегороджують плин Бистриці Надвірнянської та скеровують її на захід - до злиття з Бистрицею Солотвинською. Скелі з каменю вапнякової породи, придатної для будівництва. Вигляд скель виразно свідчить, що їх упродовж існування Станіслава експлуатували як каменоломні.

Клімат. Клімат міста Івано-Франківська є помірно-континентальним, для якого характерними є досить тепле літо з значною кількістю опадів і м'якою, з частими відлигами, зимою. Середнє число днів у році без опадів становить приблизно 182. За підрахунками напротязі 150 днів інтенсивність опадів перевищує всього 0,1мм. Можна зробити висновок, що опади здійснюють осадку забруднень атмосферного повітря в Івано-Франківську, оскільки бездощові періоди мають тривалість в основному 3-4 дні. Переважаючі вітри міста Івано-Франківська в році мають, як правило, різні, протилежні напрямки: північно-західний і південно-східний, перший є переважаючим в теплу пору року.

Ґрунти. Ґрунти міста були сформовані на заплавних суглинках та супісках терас річок Бистриці-Надвірнянської та Бистриці-Солотвинської. Переважаючі ґрунти Івано-Франківська – дерново-підзолисті оглеєні, зустрічаються дернові глеюваті, лучні опідзолені, мулистоболотні. На схилах долин річок та Вовчинецьких гір більш характерні дернові слабокам'яністі ґрунти. На території річкових заплав ґрунтовий покрив майже відсутній. В цілому ґрунтовий покрив Івано-Франківська має наступні характеристики: середня карбонатність, гумусність і порівняно висока здатність до обміну. Вміст гумусу складає приблизно 2-4%. Це є свідченням великої буферності, тобто здатності ґрунтів депонувати забруднення, яке приходить з навколишнього середовища. Наявність в атмосферних опадах SO_2 та CO_2 призводить до локального підкислення ґрунтів, а це в свою чергу створює сприятливі умови деградації рослинного покриву. Кисле середовище заохочує також активну міграцію важких металів [125].

Гідрографія. Івано-Франківськ з обох боків омивають дві річки – Бистриця Надвірнянська та Бистриця Солотвинська. Обидві річки беруть початок у Карпатах, назви отримали від характерної для гірських річок бистрій течії, а для розрізнення застосовано назви міст, що замикають басейни річок на витоку з гір – Солотвино та Надвірна. Діляться на численні рукави, утворюючи менші чи більші острови. Обидві ріки характеризуються надто нестійким режимом, частими паводками. Висота води міняється залежно від кількості атмосферних опадів у Карпатах. На початку ХХ ст. гідрографічна ситуація змінилася. Причина деградації гідрографічної мережі Івано-Франківська пов'язана з його розбудовою. Поштовх розвитку міста дала побудова залізниці в 1866 році. Почали розбудовуватися передмістя. Для цього осушували місцевість із болотами і озерами. Внаслідок цього стали зникати невеликі річки та струмки, особливо ті, що потрапляли в зону забудови. Тому сьогодні в центральній частині Івано-Франківська не протікають жоден потічок чи річка. Колишня річкова мережа дещо збереглася лише в районі міського озера та бережних річок Бистриці Солотвинської й Бистриці Надвірнянської [35].

Що стосується структури земельних ресурсів міста, то вона представлена у табл. 2.1.

Таблиця 2.1.

Структура земельних ресурсів міста Івано-Франківська станом на 2016 р.
(за даними обласного управління статистики [123])

	Площа, тис.га	Відсотків від загальної площі
Усього земель	8,4	100,0
Землі сільськогосподарського призначення	3,4	41,2
Ліси та лісовкриті площі	0,5	5,6
Забудовані землі	4,2	49,5
Землі під водою	0,2	2,8
Відкриті заболочені землі	0,0	0,0
Інші землі	0,1	0,8

Екологічна ситуація міста. Радянський період розвитку міста відзначився занедбалістю екологічних питань, що спричинило багато проблем, з якими місто зіштовхується сьогодні.

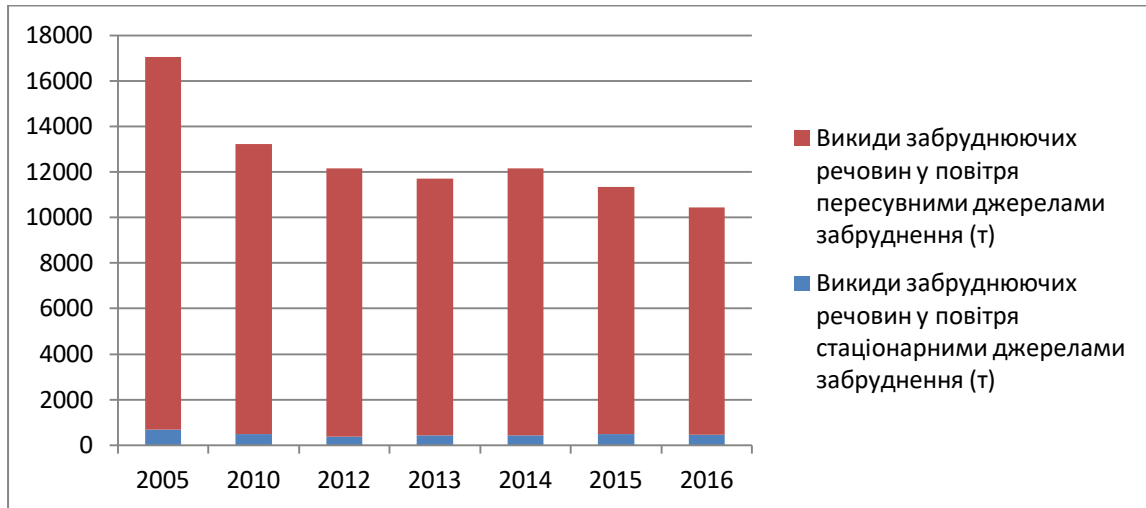


Рис. 2.1. Викиди забруднюючих речовин у повітря м. Івано-Франківська
(за даними обласного управління статистики [123])

Вуличний рух належить до найважливіших джерел забруднення повітря у місті. Збільшення моторизації, транзитний рух через місто спричиняють, з одного боку, відповідно негативні впливи, як наприклад, затори і ДТП, з іншого боку, ведуть до погіршення стабільності громадського транспорту і немоторизованного руху. Крім того, автобуси і мікроавтобуси, які зараз

утворюють ядро системи громадського транспорту, внаслідок значного дублювання маршрутів та зупинки на різних смугах спричиняють більшу частину заторів у центрі і на головних магістралях міста Івано-Франківська. Вони належать до найважливіших мобільних джерел забруднення навколишнього середовища.

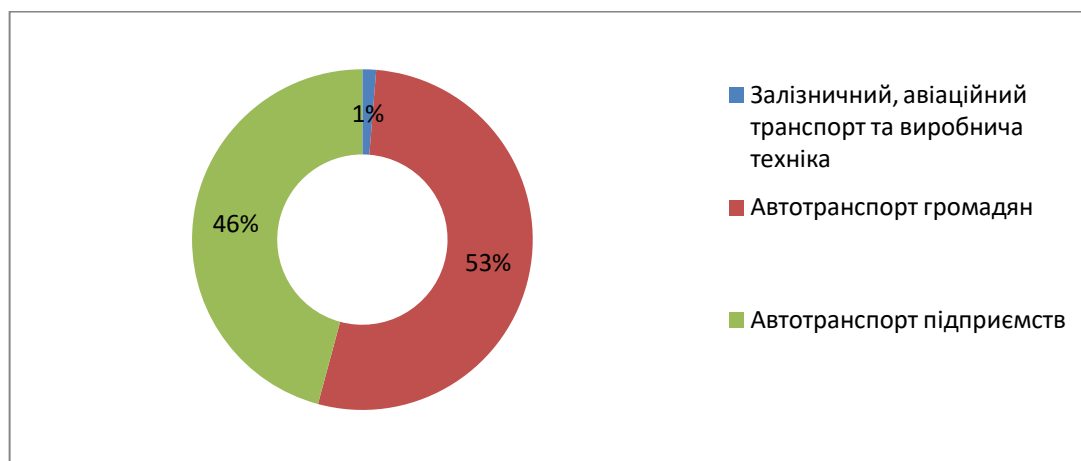


Рис. 2.2. Структура викидів забруднюючих речовин в атмосферу пересувними джерелами забруднення в 2016 році
(за даними обласного управління статистики [123])

Найбільш забрудненими є центр міста, вокзальна площа і головні магістралі (вул. Незалежності, вул. Привокзальна, вул. Галицька і вул. Мазепи) на яких сконцентровано найбільше транспортних потоків міста. Концентрація шкідливих речовин у цих частинах міста суттєво перевищує допустимі граничні норми. На прикладі нижченаведених даних замірів 2015 року можна побачити, що граничні норми для монооксиду вуглецю перевищено у 1,04 - 1,1 разів (вул. Галицька 65, вул. Мазепи 114, вул. Незалежності 38, вул. Привокзальна).

Таблиця 2.2.

Забруднення повітря у м. Івано-Франківську
(Джерело: звіт санітарно-епідеміологічної станції, 2015 рік)

№	Точки забору проб	Діоксид азоту [мг/м³]	Формальдегід [мг/м³]	Монооксид вуглецю [мг/м³]	Пил [мг/м³]
	Граничні норми	0,200	0,035	5,0	0,50
1	вул. Короля Данила, 16	0,040	0,010	2,5	0,39
2	вул. Довга, 41а	0,050	0,012	2,4	0,39
3	вул. Галицька, 65	0,091	0,012	5,5	0,38
4	вул. Мазепи, 114	0,060	0,010	5,2	0,39
5	вул. Тичини, 18	0,031	0,013	2,1	0,26
6	вул. Незалежності, 38	0,060	0,012	5,4	0,39
7	вул. Привокзальна	0,071	0,015	5,4	0,39
8	вул. Коновальця, 132	0,057	0,012	3,2	0,28

Для розв'язання даних проблем потрібно:

1. Обладнання автомобілів каталізаторами;
2. Розбудовувати вулично-дорожню мережу з покращеним покриттям;
3. Раціонально організувати транспортний рух в місті;
4. Перерозподіл транспорту за межі міста шляхом будівництва об'їзної вулиці, наприклад: вул. Івасюка - Бистриця Солотвинська (міст) – Клузів – Галицька;
5. Зростання парку громадських транспортних засобів (легкові автомобілі, автобуси) з газовим і електроприводом;
6. Розвиток екологоорієнтованих видів транспорту, зокрема велосипедів, електромобілів тощо.

Не кращою є ситуація із шумовим забрудненням. За даними санепідеміологічної станції рівень шуму перевищує діючі норми на магістралях на 5-22 дБ і 2-17 дБ (вул. Чорновола, 44, вул. Мазепи, 144, вул. Рильського, 225, вул. Коновальця, 122, вул. Бандери, 27) (табл.2.3.).

Таблиця 2.3.

Шумове навантаження
(Джерело: звіт санітарно-епідеміологічної станції, 2015)

№	Місця замірів	Показники рівня шуму в дБ		Гранична межа шумового навантаження
		Еквівалент	Максимум	
1	вул. Галицька, 65	59	75	65/80
2	вул. Чорновола, 44	58	70	45/60
3	вул. Рильського, 225	59	73	55/70
4	вул. Коновальця, 132	54	74	45/60
5	вул. Бандери, 27	67	77	45/60
6	вул. Мазепи, 114	50	52	45/60
7	вул. Короля Данила, 18	55	71	65/80
8	вул. Довга, 41а	60	74	65/80
9	вул. Сахарова, 30	42	56	55/70
10	вул. Тичини, 18	52	61	65/80

Транспортне планування має також велике значення для подолання наявного рівня шуму в м. Івано-Франківську. Основну увагу слід зосередити на аспектах зменшення та перенесення транспортного руху. Захист від шуму можна досягнути, наприклад, за рахунок зменшення транспортного руху в центрі міста та відповідним зниженням шуму завдяки відповідному управлінню простором для парковки. Інша можливість полягає в зменшенні інтенсивності транспортного руху в центрі міста. Обмеження можуть стосуватися, наприклад, певних ділянок для руху важкого транспорту або руху загалом. Це можна забезпечити шляхом встановлення зон з обмеженням швидкості до 30 км на годину за допомогою конструктивних елементів, це сприятиме зниженню шумового навантаження внаслідок зниження швидкості і стабілізації транспортного потоку. При зниженні швидкості від 50 до 30 км/год., зниження шуму складатиме до 3 дБ (А).

З вересня 2011 року місто є членом Асоціації «Енергоефективні міста України» та учасником Угоди мерів. У лютому міською радою була затверджена програма сталого енергетичного розвитку міста до 2020 року, що

передбачає скорочення викидів CO₂ в місті на 20%. Об'єм викидів транспортного сектору повинен скоротитися до 63,691 тон, що складає 38% передбаченого до 2020 року скорочення викидів CO₂. З огляду на рівень зростання моторизації ця мета видається дуже амбіційною.

Стале управління мобільністю та сталий розвиток транспортної системи впливають, однак, на покращення якості повітря, зниження рівня шуму і підвищення безпеки дорожнього руху і крім того мають ряд соціальних та економічних ефектів.

2.2. Історико-географічні чинники формування міста

Івано-Франківськ (до 1962 р. - Станіслав) – найбільший серед чотирнадцяти міст Прикарпаття, має статус обласного центру. Міське поселення утворилось на базі військового укріплення в період національно-визвольної війни в Україні під проводом Богдана Хмельницького проти Польщі. Протягом того періоду Станіславській фортеці відводилась також роль військової опори в закріпленні польського панування в Україні. Поступово збудована воєнна фортеця в межиріччі Бистриць перетворюється (з оголошенням в 1662 р. статусу міста) у торговий, ремісничий та культурний центр Прикарпаття.

Дослідженням Станіславова займалися ряд дослідників, у XIX ст. історію міста вивчали польські історики, зокрема С.Баранович і А.Шарловський. Серед українських дослідників першим зацікавився історією міста І.Я.Франко. Сучасні історичні дослідження здійснюють В.Грабовецький, В.Полєк, Б.Гаврилів, краєзнавці П.Арсенич, М.Головатий.

Заснування міста. Ідея заснування великого, добре захищеного міста-фортеці, за історичними джерелами, належала Станіславу Ревері Потоцькому, польському магнату, а втілена була його сином Андрієм. Місто розташоване було на рівнинній болотяній місцевості, бастіонні укріплення давали змогу вести ефективний фронтальний і бічний артилерійський обстріл. Територія, на якій постало місто, була малопридатна для рільництва, річки та болота

додатково захищали від ворогів, а торгові шляхи, що пролягали через місцевість, забезпечували розвиток Станіслава як важливого економічного центра.

Вже за перші 10 років існування міста склалась його планувально-просторова структура, вона являла собою трохи скривлені прямокутні ґрати та мала форму правильного шестикутника з рівновеликими земляними бастіонами на кутах. Головні вулиці Станіслава виходять на ринкову площу прямокутної форми, у центрі якої стоїть ратуша. Село Заболоття залишилось за фортечною стіною. З часом фортеця набула форми витягнутого шестикутника. Місто мало дві кам'яні брами: Галицьку та Тисменицьку. За мірками того часу місто-фортеця займало велику площу, яка сьогодні відповідає території між площею А.Міцкевича, вулицями 2000 ліття Різва Христового, Новгородською, Дністровською і частково збереженими валами палацового комплексу.

Австрійський період. 25 жовтня 1772 р. у місто вступили перші австрійські війська і надалі в ньому постійно перебував військовий гарнізон. Новоприєднані до монархії землі отримали назву Королівство Галичини і Володимирії, з центром в м.Львові. У 1801 році місто переходить у власність держави, за нових умов фортечні укріплення стають непотрібними і, відповідно, розібраними. Місто стає важливим адміністративним центром – окружним містом у прикордонній зоні Австрійської монархії. Розширюються межі міста, з'являється перша каналізація, вимощуються бруківкою вулиці. У 1851 році населення міста вже становило 11 тис. мешканців. Станиславів стає вузловим залізничним центром.

Період I Світової війни. Під час війни Галичина, порівняно з іншими частинами Австро-Угорщини постраждала найбільше. У 1918 році імперія стала розпадатись, 1 листопада було проголошено створення ЗУНР, з тимчасовою столицею в Станиславові. Брак кадрів, недостатня організованість в умовах постійних бойових дій не дали змогу утвердитись українській державності на теренах краю. У кінці травня 1919 року місто окупувають поляки. У 1921 році Станиславів стає воєводським (обласним) центром. Проте,

незважаючи на це, місто розвивалось, збільшувалась кількість населення – у місті вже проживало понад 50 тис. населення (8,4 тис. українців, 21,5 тис. поляків, 20,2 тис. євреїв). Житловий фонд налічував 4457 будинків. В 1925 році до Станиславова офіційно приєднано територію Княгинина. Площа міста збільшилась удвічі, кількість населення становила вже 53 тис. мешканців та воно стає друге у Галичині за кількістю населення після Львова.

У 30-х роках економічна криза охоплює всю Європу, панує інфляція, занепадає промисловість, зростає кількість безробітних. Починаються перші хвилі міграцій за кордон, частіше всього до США та Канади. В місті на той час функціонували 14 державних семирічних шкіл, 9 гімназій, 4 учительські семінарії, також 12 млинів, 5 гарбарень, 5 друкарень. Тут мешкало вже 60,6 тис. осіб [154].

II Світова війна. 1 вересня 1939 р. Німеччина напала на Польщу, того ж дня були скинуті перші бомби на Станиславів, зокрема на аеродром та Хриплинський залізничний вузол. Вже 18 вересня місто зайняли радянські війська. В липні 1941 р. місто зайняли угорські підрозділи окупаційних військ. В часи II Світової багато мешканців Станиславова, переважно молодь, було примусово вивезено до Німеччини.

Червона армія увійшла у місто в липні 1944 р., більшість поляків та вірмен були депортовані, у місті з'явилась велика російськомовна громада – значну частину населення міста становили військові та члени їх родин. Ліквідується греко-католицька церква [154].

Радянський період. Станом на 1959 рік в місті нараховується 66,1 тис. осіб. Якщо за польський період регіон Галичини розвивався більше як рекреаційний, то тепер швидкими темпами починає розвиватись промисловість – місто живе в режимі планової економіки. Було відкрито такі промислові гіганти як заводи «Позитрон», «Радіозавод», у 1962 – цементний завод, 1971 р. – арматурний завод, 1976 р. – завод тонко органічного синтезу (сьогодні ВАТ «Барва»), 1976 р. – «Автолившаш». У 60-70 рр. у місті активно швидкими темпами розвивалось житлове будівництво.

У 1962 році указом Президії Верховної Ради УРСР Станиславів в честь 300 річчя було перейменовано на Івано-Франківськ.

2 листопада 1963 р. на місці старого єврейського цвинтару було завершено будівництво найбільшого в місті кінотеатру «Космос», у 1975 році на сучасній вулиці Незалежності було зведено готель «Надію» (раніше «Україна»).

У 80-90 рр. забудували теперішню вулицю В.Івасюка і мікрорайон «Каскад». У 70-х роках утворено парк на вул. Молодіжній, який тоді носив назву «Комсомольський». У 80-х роках було споруджено дамбу на р. Бистриця Надвірнянська, тоді ж було прокладено об'їзну дорогу, яка згодом стала вулицею Об'їзною. Житловий масив, який сьогодні сприймається як єдине ціле, спочатку розвивався як 2 мікрорайони. На вул. Вовчинецькій будівництво вів завод «Позитрон», а по вул. Хоткевича (колишня Братів Майданських) – «Автоливмаш». Вже у 90-х роках два мікрорайони злились, хоча процес формування цієї частини міста не завершені і сьогодні. Поблизу мікрорайону «Каскад» розбудовується торговий комплекс [154].

Отже, підсумовуючи вище описану історію міста, можна зробити висновки, що місто майже постійно знаходилося під управлінням різних країн та державних утворень, що значно впливало на його формування та подальший розвиток (табл.2.4.)

Таблиця 2.4.

Історична хронологія м. Івано-Франківська

Країна чи державне утворення, під якими перебувало місто	Роки
 Річ Посполита	1569-1772
 Габсбурзька монархія	1772–1804
 Австрійська імперія	1804–1867
 Австро-Угорська імперія	1867–1918
 Західноукраїнська Народна Республіка (ЗУНР)	1918–1919
 Польська Республіка	1919–1939
 СРСР	1939–1941 (окупація)
 Третій Рейх (Німецька Імперія)	1941–1944 (окупація)
 СРСР	1944–1991
 Україна	з 1991 р.

2.3. Суспільно-географічні чинники

2.3.1. Суспільно-географічне положення

Івано-Франківськ (колишній Станіславів) – молоде європейське місто, яке є адміністративним центром Івано-Франківської області. Можна зазначити, що виходячи з історії, місто має характерні культурні риси чіткої проєвропейської орієнтації, так як Галичина довгий час перебувала у сфері впливу європейського культурного простору, а саме Київської Русі, пізніше Галицько-Волинського князівства, Речі Посполитої, Австрії, Австро-Угорщини та Польщі. Місто розташоване на південному заході України, в межиріччі річок Бистриця Солотвинська та Бистриця Надвірнянська. Івано-Франківськ є одним з найбільших міст Галичини, територія якого складає 83,73 км². Місто розташоване всього в 30 км від початку Карпатських гір і знаходиться на висоті 244 м над рівнем моря. До юрисдикції Івано-Франківської міської ради Івано-Франківська належать 5 прилеглих приміських сіл: Вовчинець, Угорники, Хриплин, Крихівці, Микитинці. Чисельність населення, станом на 1 січня 2017

року становить 255,2 тис. осіб, щільність населення становить 3041 осіб на 1 км².

Івано-Франківськ знаходиться на відстані 150 - 300 км від кордонів Польщі, Румунії, Угорщини, Словаччини. Відстань від міста до столиці України - м. Києва - залізницею 716 км, автошляхом 614 км. Обласний центр має розвинуту транспортну мережу. Що стосується *транспортно-географічного положення* міста, то місто Івано-Франківськ зв'язане повітряним, залізничним та автомобільним транспортом з усіма обласними центрами України, а також рядом міст Польщі, Німеччини, Словаччини, Чехії, Угорщини, Білорусі, Молдови.

Міжнародний аеропорт «Івано-Франківськ» знаходиться на відстані приблизно 4,4 км від центру міста і займає площу 19,7 гектарів. Аеропорт знаходиться на місці колишнього села Опришівці. Він був запланований, як запасний аеропорт для аеропортів у Львові і Чернівцях і з 1992 року має статус міжнародного аеропорту класу «В», тобто тут проводиться також прикордонний і митний контроль. Аеропорт складається із 1 терміналу і 2 злітних і посадкових смуг. Одна з них використовується як парковка для військових літаків. Міжнародний аеропорт «Івано-Франківськ» забезпечує обслуговування повітряних суден всіх типів та має пропускну здатність 400 пас./год. Відкриті міжнародні авіарейси в Італію, Іспанію, Польщу.

Місто Івано-Франківськ знаходиться на ділянках залізничного сполучення Львів-Чернівці і Стрий-Гусятин. Залізничний вокзал в м. Івано-Франківську було збудовано у 1866р. У 30-их роках існувало пряме сполучення із Берліном та Віднем. Сьогодні прямі поїзди курсують до Львова, Києва, Харкова, Чернівців, Одеси і Москви (Російська Федерація). Івано-Франківськ зв'язаний міжнародним залізничним сполученням з рядом європейським країн - Білоруссю, Чехією, Молдовою, Болгарією, Німеччиною, Польщею, Росією, Румунією, Словаччиною, країнами Балтії.

Місто знаходиться на перетині трьох важливих українських магістралей Н09, Н10 і Н18. Всі Н-маршрути сполучені з європейським автомаршрутом

Е50.Н09/Н09 сполучає міста Львів, Івано-Франківськ і Мукачево. На цьому відрізку вона проходить через міста Бурштин, Надвірна, Рахів та Хуст. Н09 перетинає місто Івано-Франківськ з північного заходу на південний захід, веде через річку Бистриця-Солотвинська і проходить через центр міста. Н09 належить до небагатьох автошляхів, який перетинає Карпати на півдні України.

Автомобільний маршрут Н18 починається на перехресті вулиць Пилипа Орлика/Січових Стрільців - Гетьмана Мазепи в Івано-Франківську. Він проходить в східному напрямку по вулиці Січових Стрільців і виходить з міста в напрямку Тернополя. На шляху до Тернополя Н18 проходить через міста Бучач, Тереховля та Микулинці. Н10/Н10 з'єднує міста Стрий, Івано-Франківськ і Чернівці з молдовським кордоном. Велику проблему становить стан міжміських доріг в регіоні. З огляду на наявні пошкодження, необхідні заходи з утримання в належному стані і ремонту проводяться в недостатній мірі. (Дод.В)

Маючи вигідне економіко-географічне положення, Івано-Франківськ є міжрайонним центром ринкової торгівлі, соціально-культурного та медичного обслуговування для прилеглих районів області, а саме Тлумацького, Тисменицького, Галицького та частково Надвірнянського, Калуського, Богородчанського районів.

Великі перспективи міста Івано-Франківська пов'язані з близькістю Карпат як унікального регіону туризму, відпочинку та рекреації. Більше 40 суб'єктів туристичної діяльності міста щорічно надають послуги більше десяти тисячам туристів та екскурсантів.

Економіко-географічне положення безпосередньо визначає економічне та транспортне середовище формування планувальної структури міста Івано-Франківська. Його положення у вузловому пункті транспортних коридорів, насиченість міста лініями різних видів транспорту (повітряного, автомобільного, залізничного), а також лініями енергетичних систем зумовлює розчленованість міських територій та напрямки їх можливого і найвигіднішого розвитку.

2.3.2. Населення та трудові ресурси

Івано-Франківська область на чолі зі своїм обласним центром – містом Івано-Франківськом – порівняно з іншими регіонами України характеризується вищим демографічним потенціалом, що дає підстави для оптимістичних прогнозних оцінок у випадку проведення ефективної соціально-демографічної політики, орієнтованої на збереження і нарощування генофонду нації в несприятливих соціально-економічних умовах. Проте при нагромадженні суперечностей в основних сферах життя суспільства його перспективи залишаються невизначеними.

На відміну від загальної демографічної ситуації в Україні, в м. Івано-Франківську впродовж останніх 10 років спостерігається позитивна динаміка збільшення чисельності наявного населення, переважно за рахунок механічного та в незначній мірі природного приросту. На сьогоднішній же день чисельність наявного населення на території Івано-Франківської міської ради станом на 01 січня 2017 року складає 254,5 тис. осіб, з них 117,6 тис. чоловіків та 134,1 тис. жінок (рис. 2.3.). У 2016 році на 1000 жінок припадало всього 884 чоловіки і ця цифра має тенденцію до скорочення. Міське населення складає 233,4 тис. осіб, а населення сіл, що входять до Івано-Франківської міськради – 21,1 тис. осіб. Як бачимо з рис. 2.8. чисельність населення має тенденцію до зростання, щорічно зростає приблизно на 2,5 тис. осіб на рік. Починаючи з 2010 року, природній приріст залишається протягом останніх 15 років приблизно на одному рівні – в середньому 400 осіб на рік, а механічний приріст має тенденцію до зростання, що пов'язане передусім зі значними урбанізаційними процесами в області, так як місто Івано-Франківськ є привабливим з економічної точки зору, тут будується велика кількість житла з порівняно невисокими цінами за нього, наявність робочих місць тощо.

За прогнозами управління економічного та інтеграційного розвитку чисельність населення міста, включаючи прилеглі до міста території, зростатиме в майбутньому.

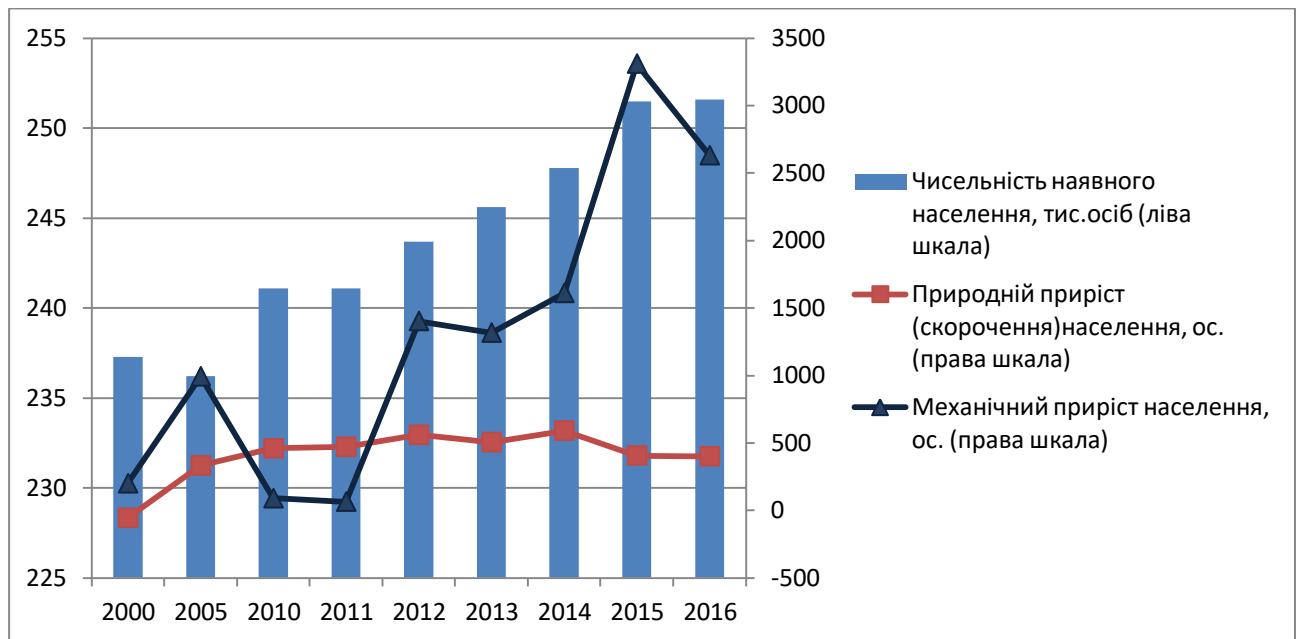


Рис. 2.3. Чисельність, природний та механічний рух населення у м. Івано-Франківську

(виконано за даними Івано-Франківського обласного управління статистики [123])

Що стосується вікового розподілу, то найбільша частка мешканців міста – молоді працездатні люди у віці 30-35 років, порівняно велика частка літніх людей вище 70 років, насторожує досить низька кількість новонароджених та дітей до 1 року. Середній вік івано-франківця – 38 років (39,8 років у жінок та 36 років у чоловіків). 25% населення міста перебувають у віці, молодшому за працездатний, 63% населення області працездатного віку і 12% населення старші працездатного віку. Демографічне навантаження на осіб у віці 15-64 роки має тенденцію до зростання. Так порівняно з 2006 роком, де цей показник становив 317 людей на 1000 осіб, його значення у 2016 зросло на 13,6%, і склало 367 мешканців міста на 1000 осіб працездатного віку.

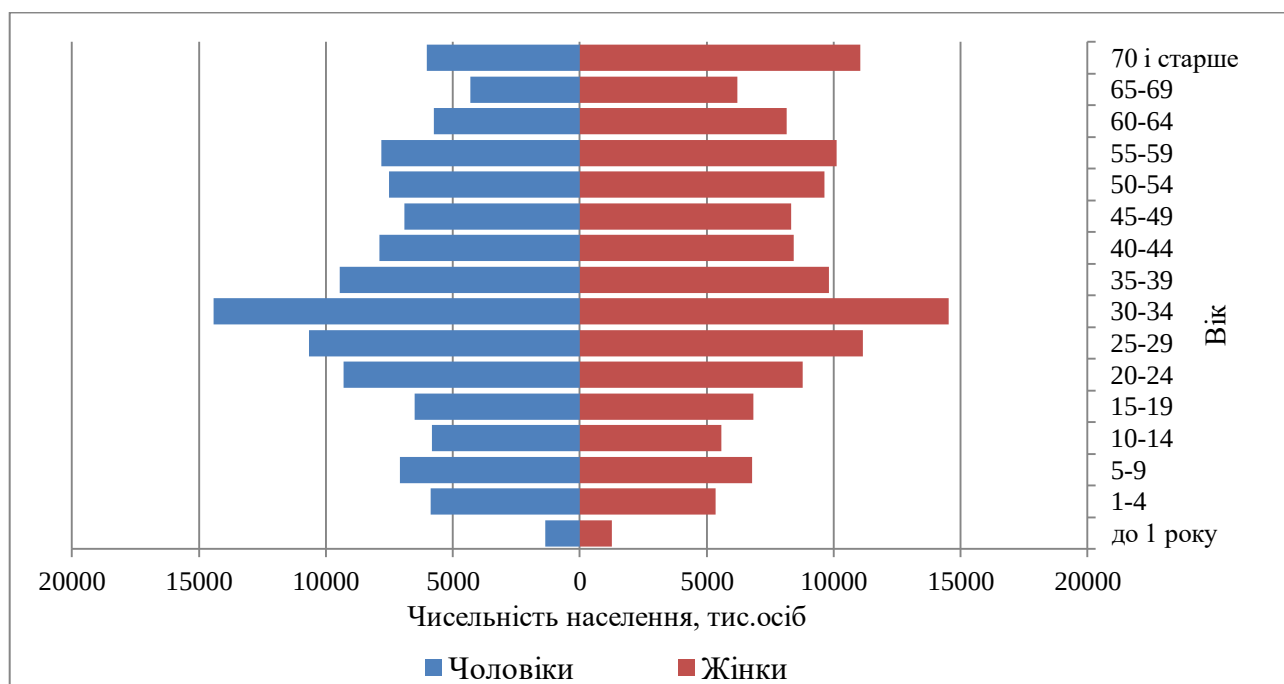


Рис. 2.4. Статеві-вікова піраміда жителів м. Івано-Франківська, станом на 1 січня 2016 р.

(виконано за даними Івано-Франківського обласного управління статистики [123])

Що ж стосується етнічного складу населення міста, то за даними Всеукраїнського перепису 2001 року, 93% складали українці, більше 6% - росіяни, менше 1% - поляки, євреї, білоруси, молдовани, цигани. (рис. 2.5.)

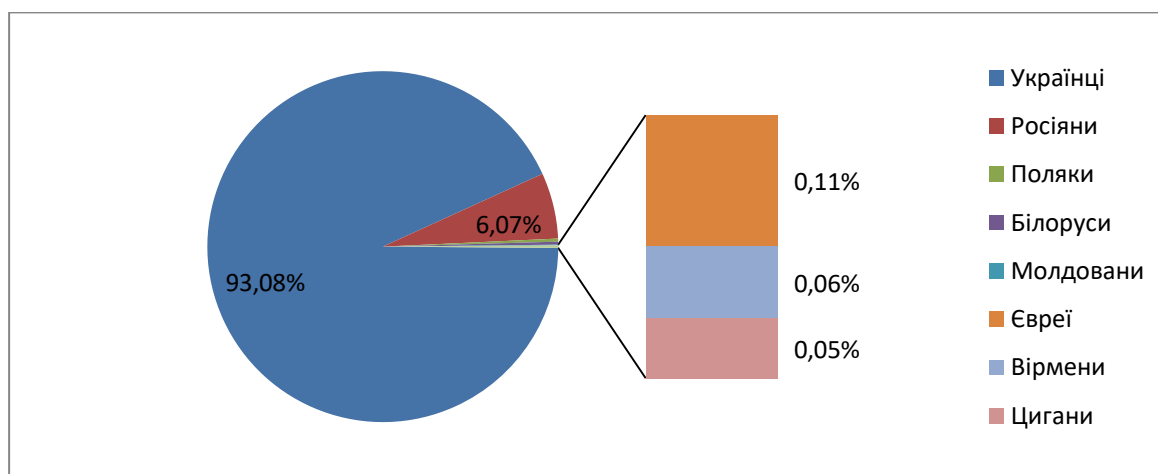


Рис. 2.5. Етнічний склад населення м. Івано-Франківська

(виконано за даними Івано-Франківського обласного управління статистики [120])

В сучасних умовах важливим чинником функціонування міста та регіону в цілому є зайнятість населення та стан ринку праці.

Частка зайнятого працездатного населення складає близько 91 %. Частка незайнятого працездатного населення становить таким чином біля 9 %. Однак

тільки близько 2% зареєстровані, як безробітні. За підсумками 2016 року питома вага зайнятих в загальній чисельності наявного населення Івано-Франківська складала 27,5%, коли загальнодержавний показник становив 18,5%. Середньооблікова кількість штатних працівників у 2016 році склала 69,8 тис. осіб.

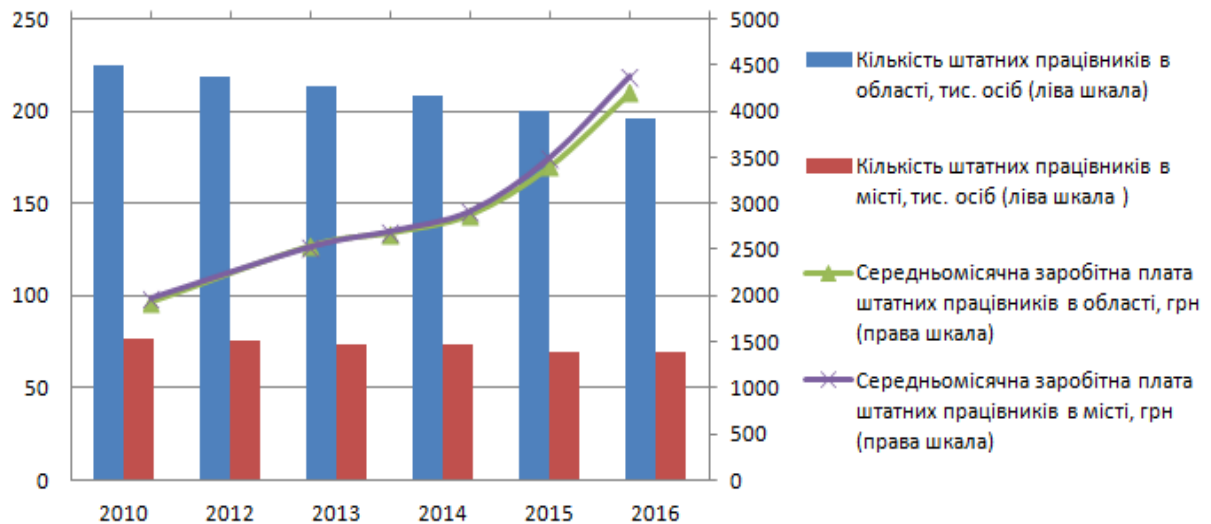


Рис. 2.6. Ринок трудових ресурсів м. Івано-Франківська та Івано-Франківської області

(виконано за даними Івано-Франківського обласного управління статистики [123])

З рис. 2.6. бачимо, що темпи зростання заробітної плати як по області в цілому, так і по місту Івано-Франківську протягом останніх років мають тенденцію до зростання. Середньомісячна заробітна плата штатних працівників в Івано-Франківську в 2016 році склала 4 371 грн., це майже на 4% вище показника по області, але, на жаль, майже на 17% нижче середньомісячної заробітної плати по країні в цілому.

Чисельність пенсіонерів в місті Івано-Франківську станом на 1.01.2017р. склала близько 55 тис. осіб, у тому числі 91% - міське населення і 9% - сільське. На кожну 1 тис. мешканців в Івано-Франківську припадає близько 215 пенсіонерів.

З даними на 1.01.2017 року в Івано-Франківському міському центрі зайнятості стояло на обліку більше 1600 безробітних, таким чином рівень безробіття в Івано-Франківську становив 0,99 %, що майже на 40% нижче показника відповідного періоду 2015 року. Рівень навантаження на одну

вакантну посаду станом на початок 2017 склав 5 осіб. Це може бути свідченням того про незадіяні трудові ресурси міста можуть бути залучені інвесторами для розширення економічної діяльності.

В числі безробітних приблизно 60 % - жінки, близько 75 % були особи, що займали раніше посади службовців, близько 17% працівників робітничих професій, половина безробітних – молоді люди у віці до 35 років.

Приблизно 37% працюючих зайняті у Івано-Франківську у сфері державного управління, в медицині та освіті. Подальші 40% припадають на торгівлю і сферу послуг; близько 15% працюють в промисловості і біля 6% - в будівництві.

Отже, сучасний розвиток ринку праці та його окремих сегментів характеризується наявністю суперечностей, деформованістю регіональної, галузевої та секторної структури зайнятості населення, ускладненням залучення молоді до сфери продуктивної діяльності, що є наслідком недосконалості механізму його державного регулювання. Аналіз ринку праці міста Івано-Франківська дозволив виявити низку притаманних йому характеристик: високе навантаження на одне робоче місце, попит на молодих спеціалістів є непропорційним, досить високими залишаються показники рівня безробіття.

Населення є одним з ключових факторів формування планувальної структури міста Івано-Франківська, так як її розвиток напряму залежить від динаміки кількості жителів в місті, а, отже, в майбутньому зі збільшенням людності виникає потреба в збільшенні житлового фонду, збільшення місць для відпочинку, створення нових робочих місць, забезпечення мобільності міських мешканців тощо.

2.3.3. Транспорт

Мешканці міста залежать від транспорту і щоденних переміщень. Практики міської мобільності і її репрезентації стають все більш важливими для розуміння сучасного міського суспільства. Однак проблема зв'язку між реальними «мобільними» потребами міського населення (чи до всіх потрібних

місць у людей є транспортний доступ) і транспортною політикою міської влади, зокрема вкладеннями в великі проекти, стоїть в багатьох містах досить гостро і потребує детального дослідження.

Об'єктивними причинами негативного розвитку ситуації з дорожнім рухом слід визнати:

- зростання рівня автомобілізації населення;
- збільшення інтенсивності використання індивідуального транспорту;
- зниження частки громадського транспорту в пасажирських перевезеннях;
- збільшення потреби жителів міста в переміщеннях;
- диспропорцію між рівнем автомобілізації і темпами дорожнього будівництва;
- ряд об'єктивних містобудівної-планувальних проблем розвитку міської території, що дісталися від попередніх періодів [132].

Вулично-дорожня мережа. У центрі Івано-Франківська розташована гідна уваги стара частина міста, яка в роки незалежності України була майже повністю відреставрована.

Дорожньо-транспортна система міста характеризується радіально-кільцевою структурою з історичним центром, промисловими та спальними районами. У центрі міста переважають вузькі вулички. Крім цього центр міста пересікають 2 кільця та 5 головних вулиць.

Внутрішнє (мале) кільце (вул. Січових Стрільців) та середнє кільце (вул. Лепкого, Привокзальна, Василянок) проходять через центр міста. Поруч з центральною частиною міста знаходяться 3 ринки, з яких один є продовольчим. Зовнішнє кільце охоплює власне саме місто, однак воно не повністю закрите.

Найважливіші радіальні вулиці – це вул. Незалежності/ вул. Тисменицька (східний напрям), вул. Галицька/ вул. Калуське шосе (північно-західний напрям), вул. Євгена Коновальця (південний напрям) та вул. Гетьмана Мазепи (південно-західний напрям).

Що стосується такого показника як *щільність магістральної вулично-дорожньої мережі*, то його можна визначити за формулою:

$$\delta = L_{\text{ТМ}} / F_{\text{М}},$$

де $L_{\text{ТМ}}$ – довжина транспортної мережі в км;

$F_{\text{М}}$ – площа міста, яку обслуговує міський пасажирський транспорт, км²

Норма отриманого значення має становити згідно нормативів в межах від 1,5 до 2,5 км/км² [27]. Що стосується Івано-Франківська, то ця цифра становить 3,78 км/км², і відповідно не відповідає вимогам, а отже потребує коригування в сторону зниження цього показника.

Наявна транспортна система гарантує добре сполучення з центром міста та хорошу орієнтацію, однак, вона лише умовно відповідає транспортному попиту.

Є мало можливостей перетнути обидві річки, тому рух в напрямках «джерело-ціль» і транзитний рух в період із значним об'ємом транспортного руху досить обмежений через існуючу пропускну здатність

Як і в інших містах України, в Івано-Франківську *частка пішоходів* є високою. Висока концентрація пішоходів простежується, зокрема, в центрі міста, біля важливих громадських будівель (наприклад, університет) і в межах житлових районів. Компактний центр міста дозволяє подолати більшу частину шляху пішки. Відстані до 3 км можна легко пройти пішки. Варто відзначити, що кілька вулиць і площ в центрі Івано-Франківська облаштовані як пішохідні зони і вкриті новою бруківкою. Вони дуже добре сприймаються жителями, які їх часто відвідують.

Крім того, обмежений в'їзд транспортних засобів у центр міста сприяє менш інтенсивному руху, покращенню якості перебування та підвищенню безпеки руху пішоходів у центрі міста.

Також і в житлових масивах деякі райони визначені як пішохідні зони, або планується зробити їх такими.

Загалом в місті є 350 позначених пішохідних переходів. Сюди належать перехрестя зі світлофорним регулюванням та пішохідні переходи, які повинні

бути позначені розміткою і відповідними дорожніми знаками. Лише в небагатьох місцях є занижені бордюри, щоб пішоходи з дитячими візками або неповносправні могли безперешкодно перейти дорогу.

Проблемними для безпеки пішоходів є, зокрема, переходи і перехрестя на дорогах з інтенсивним рухом і великим скупченням пішоходів. Це місця неподалік ринку і торгових центрів (Ринок, вул. Дністровська, Сільпо на вул. Мазепи, Велмарт на вул. Коновальця), а також на перехрестях: Галицька - Пулюя, Галицька-Хіміків.

У деяких місцях простір, призначений для руху пішоходів, використовується транспортними засобами, які таким чином перешкоджають руху пішоходів. Так, наприклад, на позначених пішохідних переходах часто стоять припарковані автомобілі. Через відсутність достатньої кількості місць для паркування в центрі, автомобілі можуть стояти на тротуарах. У деяких місцях адміністрація міста вже встановила бар'єри (боларди) для того, щоб перешкодити або запобігти заїзду на тротуари.

Громадський транспорт. Громадський транспорт у місті Івано-Франківську представлений тролейбусами, мікроавтобусами та автобусами. Перевезення пасажирів тролейбусами та автобусами здійснює державне комунальне підприємство «Електроавтотранс». Крім того, перевезенням мешканців міста громадським транспортом займаються приватні перевізники з якими виконавчий комітет міської ради заключив договори на перевезення пасажирів на міських автобусних маршрутах. Мережа громадського транспорту нараховує 28 автобусних маршрутів (з яких 5 маршрутів – автобуси великого класу, решту 23 – малого класу) та 10 тролейбусних маршрутів. (рис.2.7, дод. Е). За рис. 2.7. бачимо тенденцію до зниження кількості перевезень тролейбусами в місті Івано-Франківську, на високому рівні залишається перевезення автобусами та мікроавтобусами.

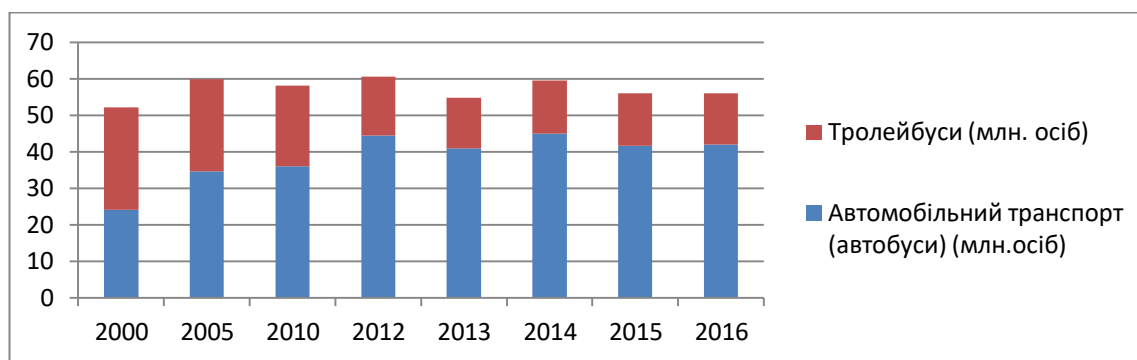


Рис. 2.7. Перевезення пасажирів за видами транспорту в м. Івано-Франківську

(виконано за даними Івано-Франківського обласного управління статистики [120])

Місто Івано-Франківськ облаштувало на в'їздах на територію міста приміські автобусні станції, на яких пасажирів з приміських та міжнародних автобусних рейсів можуть пересідати на міські маршрути. Приміські автостанції з'єднані з міською мережею тролейбусними маршрутами. Великий попит на перевезення існує в районі головного залізничного вокзалу/автовокзалу. Мікроавтобусні маршрути щільно пов'язані із залізничним транспортом міжміського сполучення. Автостанція, яка раніше була на головному вокзалі, рішенням міської ради була перенесена на периферію. Завдяки цьому значно зменшується транспортне навантаження з боку автобусів біля головного вокзалу. З іншого боку, знижується якість сполучення між міськими та міжміськими перевезеннями.

Більш активне використання цих чотирьох автобусних вокзалів і відповідне скорочення приміських автобусних маршрутів та їх погодження з міськими маршрутами громадського транспорту – це пріоритетне завдання для транспортного відділу міської ради. Проблему становлять також автобуси приміських автобусних маршрутів, які «хаотично» паркуються, і частково блокують вуличний простір. Існують також «чорні транспортні засоби», які курсують без дозволів.

Рис.2.8. Система громадського транспорту м.Івано-Франківська станом на 01.01.2017
(за даними Івано-Франківської міської ради)

У місті функціонує 233 зупинки громадського транспорту. Лише 54 % з них облаштовані дорожніми знаками. Більшість таких знаків необхідно встановити поза межами центральної частини міста. Недостатня інфраструктура і маркування на багатьох зупинках призводить до поганого доступу до зупинки, відсутності можливості безбар'єрного пересування, переходи перед зупинкою чи після неї є небезпечними, освітлення недостатнє, немає захисту від погодних умов і недостатньо інформації для пасажирів.

У місті Івано-Франківську на сьогоднішній день спостерігається значне дублювання маршрутів тролейбусів та руху мікроавтобусів. Особливо на "сильних" тролейбусних осях є надмірна пропозиція мікроавтобусів. За можливості, головна та додаткова мережі не повинні накладатися на більш довгих ділянках, щоб уникнути конкурентної боротьби на дорогах за кожного пасажирів.

Таблиця 2.5.

SWOT- аналіз мобільності в Івано-Франківську
(Розроблено автором)

Сильні сторони	Слабкі сторони
– Компактна структура міста уможливорює відносно короткі шляхи; – Пішохідні зони в історичній центральній частині міста, і як наслідок зменшення інтенсивності руху транспорту в історичній центральній частині міста ; – Ініціативи, спрямовані на сприяння велосипедному руху ; – Висока частка молоді міста, що зацікавлені альтернативними концепціями мобільності .	– Брак ефективності і відносно низький рівень комфорту в громадському транспорті ; – Низькі витрати на ремонти вулично-дорожньої мережі; – Високий рівень забруднення повітря і шумового навантаження внаслідок транспортного руху, обмежений моніторинг; – Незначна, можна сказати, майже відсутня можливість безбар'єрного руху; – Недостатня безпека руху.
Можливості	Загрози
– Приваблива, стала пропозиція транспортного руху для людей міста; – Реалізація потреб у мобільності з огляду на захист довкілля і збереження ресурсів; – Зменшення навантаження транспортної мережі шляхом сприяння розвитку нешкідливих для довкілля способів пересування (громадським	– Зростання транспортного перевантаження через зростання рівня моторизації (перешкоджає громадському транспорту і велоруку, забруднення повітря, шум, ДТП); – Розширення міста на околиці і розпорошення території (довші шляхи); – Погіршення можливості досягти

транспортом, пішки, велосипедом); – Зменшення проведення часу у транспорті шляхом усунення проблемних місць і оптимізації організації транспортного руху; – Зменшення кількості жертв ДТП; – Зменшення забруднення повітря і зменшення шуму, спричинених рухом транспорту.	центру міста для мешканців і відвідувачів; – Зниження якості перебування у місті для мешканців і відвідувачів.
---	---

Наявна система гарантує добре сполучення з центром міста та хорошу орієнтацію. Однак, наявна транспортна мережа лише умовно відповідає транспортному попиту. Тому **розвиток велосипедного транспорту** може стати одним з варіантів вирішення даної проблеми. У міста для цього є цілий ряд переваг, зокрема:

- місто є дуже компактним, лише 5 км в діаметрі;
- рельєф міста порівняно рівнинний, немає підйомів, що дуже зручно, особливо, для поїздок на велосипедах;
- вулична мережа Івано-Франківська досить безпечна - в місті майже немає великих проспектів, мостів, тунелів та інших ділянок, які є складними і небезпечними для велосипедистів.

Використання цього потенціалу важливо і необхідно, оскільки сприяння розвитку велоруку у багатьох аспектах може допомогти досягти вище названі цілі, пов'язані із плануванням транспортного руху. Велосипедний рух може зробити значний внесок для реалізації цілей, які стосуються зменшення викидів і шумових навантажень. Висока частка велосипедного руху необхідна також для підвищення якості перебування у місті і для покращення загальної картини міста.

Для пересування велосипедом особливо підходять відстані в місті, довжиною до п'яти кілометрів, оскільки велосипед часто є найшвидшим транспортним засобом. Однак передумовою для цього виступає:

- 1) Інтеграція транспортного і міського планування, яке розглядає велосипедний рух рівноправним разом з іншими видами транспорту;

2) Розвиток велосипедної інфраструктури для можливості безпечно і швидко використовувати велосипед;

3) Зростання поваги до велосипедистів і усвідомлення велосипедного руху іншими учасниками дорожнього руху.

Досягти привабливості велосипедного руху і підвищення його частки в загальному русі можна лише за допомогою комплексу заходів. На даний час практично немає жодних окремих інфраструктурних рішень для велосипедного руху у місті Івано-Франківську. Запропоновані заходи можна розділити на короткотермінові заходи, які можна втілити відносно швидко і з незначними часовими та фінансовими затратами, та середньо- і довгострокові заходи, реалізація яких потребує більших організаційних, часових і фінансових витрат.

Перешкоди для розвитку велосипедного транспорту наразі наявні через мало придатну для велосипедного руху організацію транспорту і майже не розвинену велосипедну інфраструктуру. Слід також зазначити, що разом із зростанням кількості велосипедистів на вулицях міста, також зросла і кількість аварій за їх участю, при чому більша частина аварій відбувається на магістральних вулицях міста поблизу житлових зон, а учасниками ДТП здебільшого стають люди передпенсійного та пенсійного віку. Таким чином, з ростом популярності велосипедного руху наріла необхідність щодо створення умов для безпечного перебування велосипедистів на вулицях міста та забезпечення збереження велосипедів при використанні їх у повсякденному житті [59].

Щоб якось сприяти розвитку велосипедного транспорту була прийнята «Програма розвитку велосипедної інфраструктури та популяризації велосипедного руху в місті Івано-Франківську на 2015-2020 роки», яка направлена на виконання Концепції розвитку велосипедного руху в місті Івано-Франківську, затвердженої рішенням міської ради від 12.06.2014 року № 1428 щодо створення належних умов для велосипедистів, облаштування велосипедної інфраструктури, яка дасть можливість зробити транспортну

систему міста Івано-Франківська сталою, а громадський простір міста – доступним для всіх його користувачів.

Основними цілями даної програми є:

- створення ефективної, комфортної та безпечної велосипедної інфраструктури та велосипедної мережі м. Івано-Франківська, яка б з'єднувала усі райони міста з його центральною частиною та рекреаційними зонами;
- розвиток та популяризація велосипедного руху в м. Івано-Франківську;
- забезпечення умов безпеки руху велосипедистів у місті;
- популяризація та заохочення громадян міста до активного і здорового способу життя.

Реалізація Програми повинна сприяти популяризації велосипеда та використання його, як повсякденного виду транспорту, зменшенню інтенсивності руху автомобілів на міських дорогах, скороченню нелегітимного паркування автомобілів на тротуарах, у зелених зонах; зростанню туристичної привабливості міста, зниженню загазованості повітря, а також зменшенню шумового рівня у місті, покращенню здоров'я мешканців завдяки активному способу пересування [106].

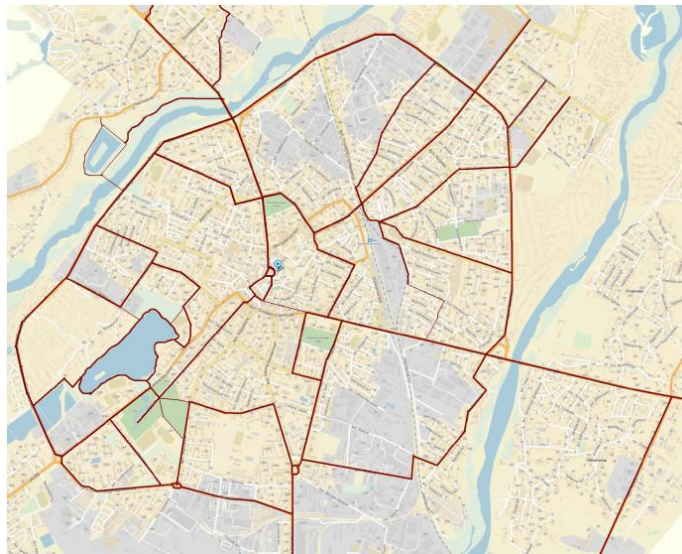


Рис. 2.9. Планова схема велосипедних шляхів в місті Івано-Франківську в результаті реалізації програми [104]

Під час розробки транспортної моделі міста в багатьох моментах виникали труднощі через брак необхідних вихідних даних для моделі попиту. Практично відсутні деякі важливі структурні дані на рівні транспортних районів, а також емпіричні дані щодо конкретної мобільної поведінки в Україні та м. Івано-Франківську. За допомогою оцінок експертів, прийнятних припущень і висновків по аналогії вдалося закрити ці прогалини в даних. Однак цей процес пов'язаний з певними обмеженнями щодо точності і достовірності транспортної моделі.

Проблеми транспортного міського планування м. Івано-Франківська:

- 1) низьке фінансування у сферу муніципального громадського транспорту;
- 2) збільшення кількості транспорту на вулицях міста, перевантаження застарілої дорожньої інфраструктури, частий транзитний рух містом, що руйнує дорожнє покриття;
- 3) поганий стан зупинок громадського транспорту;
- 4) велика площа проїжджої частини міста зайнята під паркування як в центрі міста, так і спальних мікрорайонах;
- 5) постійна наявність суперечок при спільному використанні різних видів транспорту в обмеженому просторі вулиці, витіснення велосипедного транспорту.

Інтегроване планування означає підхід у формі комплексного бачення. Проблеми можуть бути вирішені лише тоді, коли будуть розглядатися як частина загального і якщо враховуватимуться їх вторинний та третинний вплив. інтегроване міське та транспортне планування здійснюється з метою сталого розвитку міст і регіонів, як правило міждисциплінарними об'єднаннями за участю інженерів (в сфері транспортного планування та землекористування), географів, екологів, економістів та соціологів.

Міське, регіональне та транспортне планування повинні бути пов'язанні між собою для досягнення найбільш гармонійного розвитку транспортної системи з іншими економічними та соціальними сферами. Спрямоване на майбутнє планування мобільності сьогодні полягає в тому, щоб досягти кращої

досяжності шляхом ущільнення пропозицій, тобто методом інтенсивного використання території за одночасного підвищення цінності території.

Під інтегрованим і сталим транспортним плануванням розуміється те, що при плануванні транспортних систем і землекористування приймаються до уваги задоволення потреб теперішнього і майбутнього поколінь. Сталість стосується економічного розвитку, збереження навколишнього середовища та покращення соціального становища і якості життя.

Метою транспортної політики повинен бути пошук найбільш ефективного і економічного способу для забезпечення екологічно чистої і комфортної мобільності населення. Транспортна стратегія повинна враховувати такі аспекти:

- забудована площа і землекористування;
- форма міста (компактна чи розпорошена), візуальний вплив інфраструктури і транспорту;
- історична та культурна спадщина;
- соціальні ефекти, такі як переміщення зайнятого населення та розміщення жилих масивів;
- безпека дорожнього руху;
- збереження чистоти повітря та зменшення рівня шуму;
- економічні ефекти.

2.3.4. Промисловий розвиток міста

В радянський час активно розвивався промисловий потенціал міста, виникали і функціонували виробничі комбінати, заводи, розвивалась будівельна, нафтогазова, машинобудівна, хімічна промисловості.

Одною з чітко виражених рис господарського комплексу міста є наявність багатогалузевої промисловості. Виробничу діяльність у Івано-Франківську здійснюють понад 500 підприємств, із них понад 120 підприємств входять до так званого «основного кола».

В Івано-Франківську представлені харчова, легка та хімічна промисловість, машинобудівна, виробництво та розподілення електроенергії, газу та води, виготовлення виробів з деревини та поліграфічна промисловість, причому приблизно 40% загального обсягу реалізації продукції промисловими підприємствами складає обробна промисловість (Дод.3). Що ж стосується галузевої структури промислових підприємств, то виходячи зі структури реалізації їхньої продукції у 2015 році (Дод.3), бачимо що основна частка – це підприємства харчової промисловості.

На території Івано-Франківської міської ради розташовується велика інвестиційно приваблива територія Хриплинського промислового вузла, площею 420 га з добре розвиненою транспортною та інженерною інфраструктурою, власною залізничною станцією та зручними автомобільними під'їздами. На сьогоднішній день нараховується 76 організацій, що входять в Хриплинський промисловий вузол – фізичні та юридичні особи-підприємці. Свого часу була пропозиція створення на цій території вільної економічної зони, щоб, на нашу думку, було раціональним рішенням статусу даної промислової зони. На сьогоднішній день на території промислового вузла функціонують кілька інвестиційних проектів, зокрема американської компанії «Тайко Електронікс», шведської компанії «Електролюкс», налагоджена співпраця американської компанії «Делфі» з ДП ВО «Карпати» [44]. Але попри це все багато територій залишаються вільними і в досить запущеному стані, в той час коли вони можуть приносити місту досить непоганий прибуток.

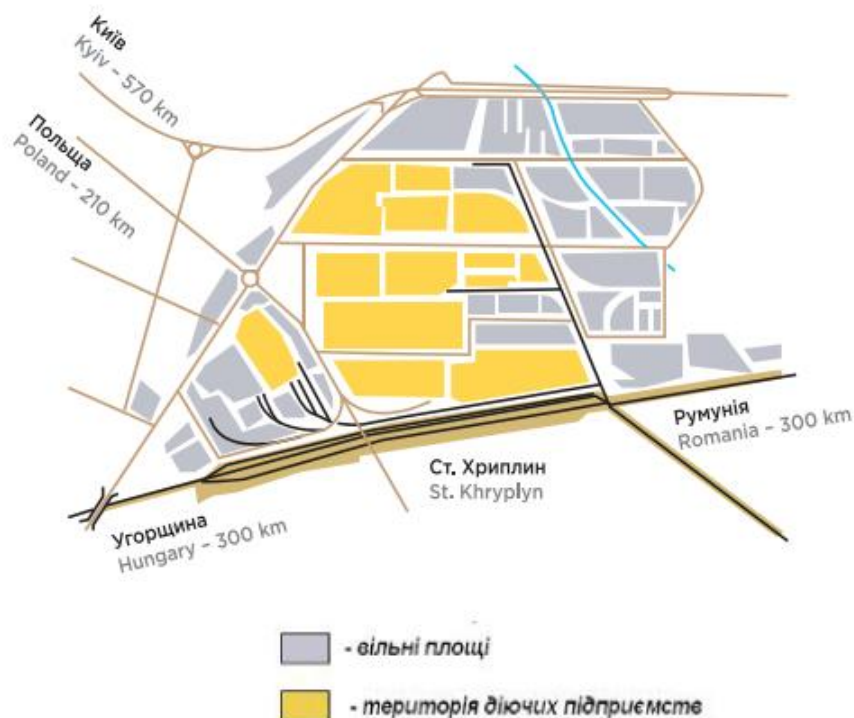


Рис. 2.10. Картосхема Хриплинського промислового вузла [44]

Що стосується міста Івано-Франківська, то тут на сьогодні функціонує близько 3,3 тис. економічно активних підприємств, які є суб'єктами підприємницької діяльності, що у розрахунку на кожні 10 тисяч наявного населення становить по 133 підприємства.

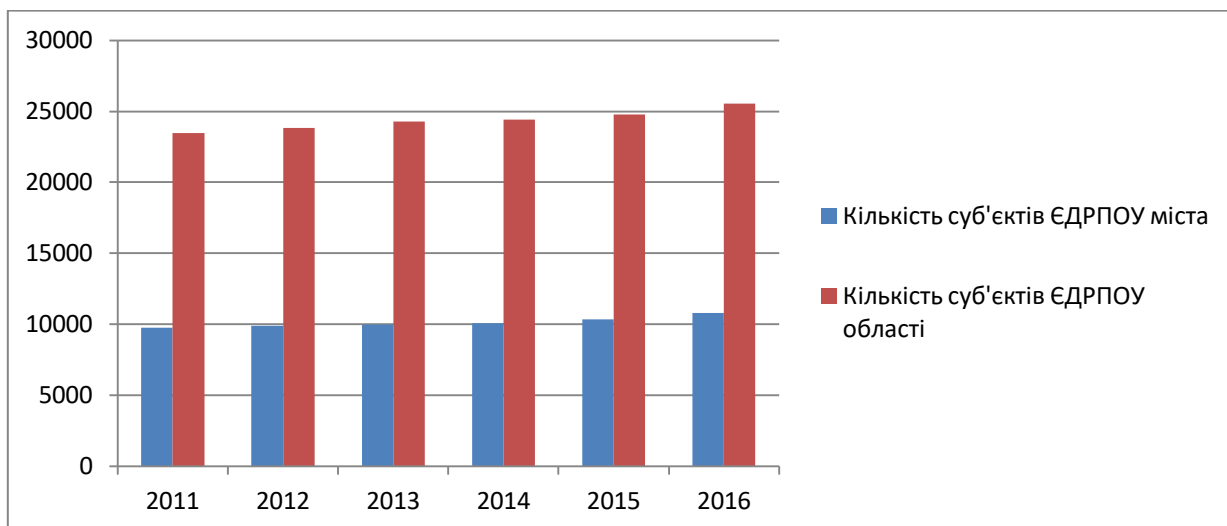


Рис. 2.11. Динаміка кількості суб'єктів ЄДРПОУ м. Івано-Франківська та Івано-Франківської області
(За даними обласного управління статистики [123])

У відсотковому співвідношенні великі підприємства складають тільки 0,1% від загальної кількості, середні – 3,6%, малі – 96,3%, спостерігаємо

тенденцію реорганізації великих підприємств на малі та середні, в процесі чого відбувається вивільнення виробничих площ та потужностей. Важливу роль в економіці міста відіграє мале підприємництво – це 96,3% загальної кількості підприємств Івано-Франківська в цілому. Станом на початок 2016 року на території міста зареєстровано 23,5 тисяч суб'єктів підприємницької діяльності. З них 46% представлені юридичними особами, решту — фізичними особами-підприємцями. Показник кількості діючих малих підприємств на 10 тис. населення в місті в два рази вищий, ніж середній по області та на третину вищий загальноукраїнського значення даного показника.

У місті Івано-Франківську під промислову забудову виділено близько 1300 га земельних ділянок, а за призначенням використовується тільки близько 10-15%, тобто решту територій не використовуються, більшість з них перебувають в занедбаному стані.

Зовнішньоекономічна діяльність міста. З початку інвестування в економіку міста залучено 456,3 млн. доларів США прямих іноземних інвестицій або 1823,5 доларів США в розрахунку на 1 особу. Партнерами міста у зовнішній торгівлі товарами були нерезиденти з 87 країн світу.

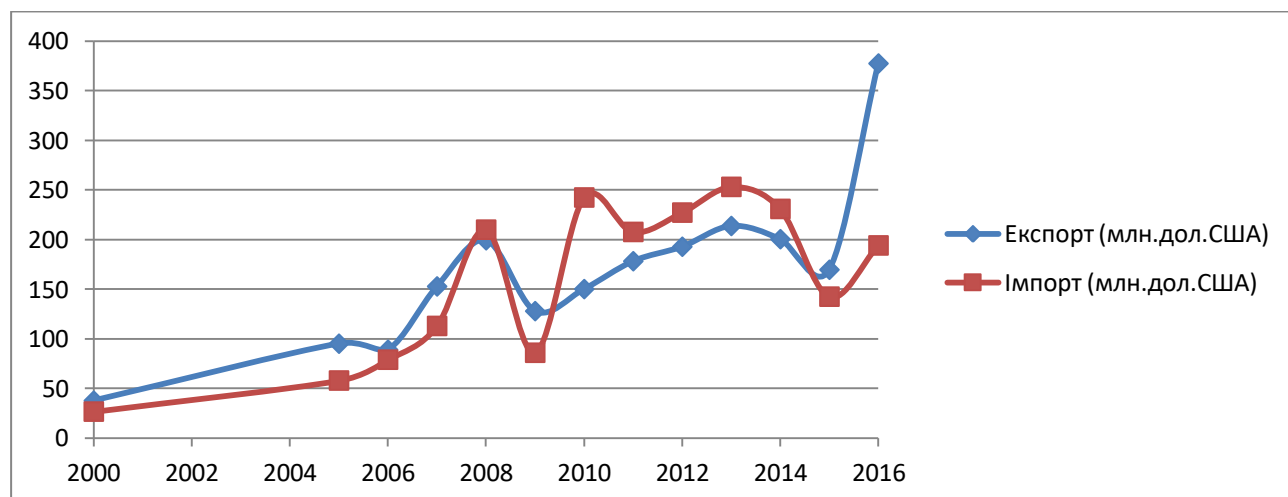


Рис. 2.12. Динаміка зовнішньої торгівлі товарами в м. Івано-Франківську, 2000-2016 рр.

(За даними обласного управління статистики [123])

Позитивне сальдо зовнішньої торгівлі товарами у 2016 році становило 183,3 млн. дол. США, коефіцієнт покриття експортом імпорту склав 1,94.

Основними статтями експорту міста є продукти рослинного походження (52% обсягів експорту), механічні та електричні машини (31,5%), живі тварини та продукти тваринного походження (8,3%) (рис.2.24).

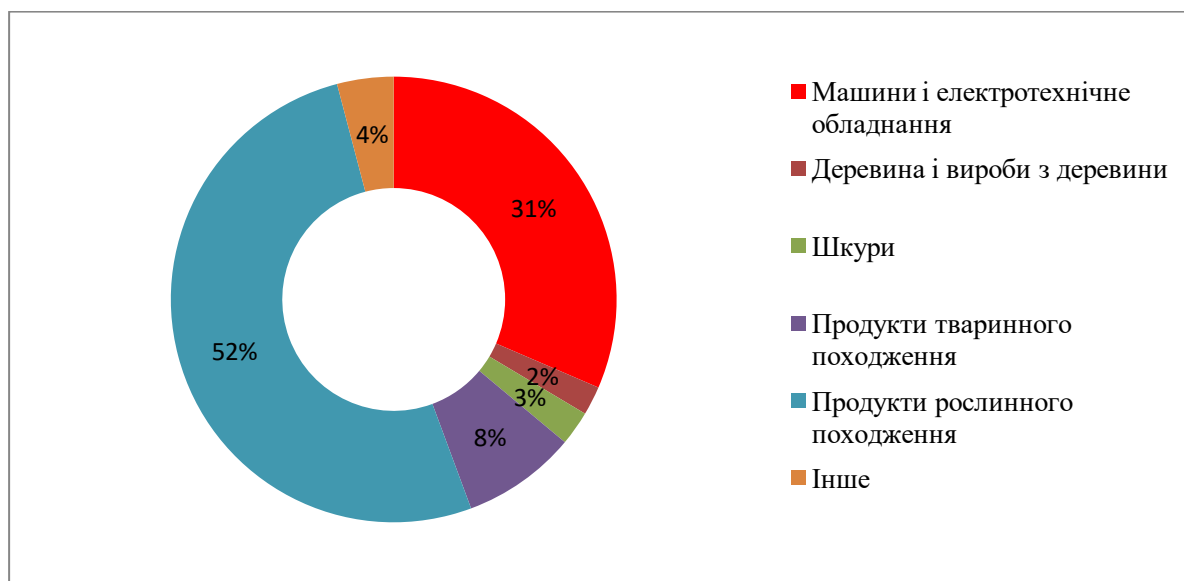


Рис. 2.13. Структура експорту товарів у м. Івано-Франківську за результатами 2016 року

(За даними обласного управління статистики [123])

Великою популярністю в країнах ЄС користується продукція ТОВ «Імперово Фудз». Дане підприємство є представництвом провідного експортера курячих яєць та яєчних продуктів з України.

Також статтею експорту є продукти харчової промисловості кондитерської фірми «Ласоці», де виготовляються цукерки, які відправляються на експорт до Прибалтійських Литви та Латвії і ін. Останнім часом набуло великої популярності виробництво органічних олій, якими у Івано-Франківську займається фірма «Елітфіто». Доходи від експорту цього невеличкого підприємства склали близько 3 мільйонів доларів.

33 % експорту складає продукція підприємства «Електролюкс», що займається в Івано-Франківську виготовленням пральних машин та комплектуючих до них.

Також 2 великі івано-франківські підприємства «Тайко Електронікс» і «Делфі» на базі ВО «Карпати» займаються виготовленням електрокабельної та провідникової продукції.

На експорт з Івано-Франківська йде й продукція компанії «Інтелком», що представлена на ринку під торгівельною маркою "ТехноК". Вони є однією з крупних компаній у сфері виробництва дитячих пластмасових іграшок в Україні. Іграшки, виготовлені в Івано-Франківську йдуть на експорт в Росію, Білорусь, Молдову, Казахстан, Угорщину, Словаччину, Польщу, Литву, Латвію, Естонію та інші країни.

Також великий експортний потенціал в місті має продукція швейних цехів, а саме ВАТ «Івано-Франківське виробничо-торгівельне швейне підприємство «Галичина». Воно працює на умовах давальницької сировини із численними країнами ЄС: Нідерландами, Великою Британією, Німеччиною, Францією, і ін. Також, в місті відновлено роботу італійської фабрики, яка займається виготовленням спецодягу.

Що ж стосується експорту послуг, то у 2016 році в місті Івано-Франківську послуги зарубіжним партнерам надавали близько 48 підприємств, що складає 63,7% загальнообласних обсягів. Позитивне сальдо зовнішньої торгівлі послугами у 2016 році склало 27,5 млн. дол. США. Найбільшу частку в експорті послуг міста надавали транспортні послуги, послуги, пов'язані з подорожами а також послуги з переробки матеріальних ресурсів.

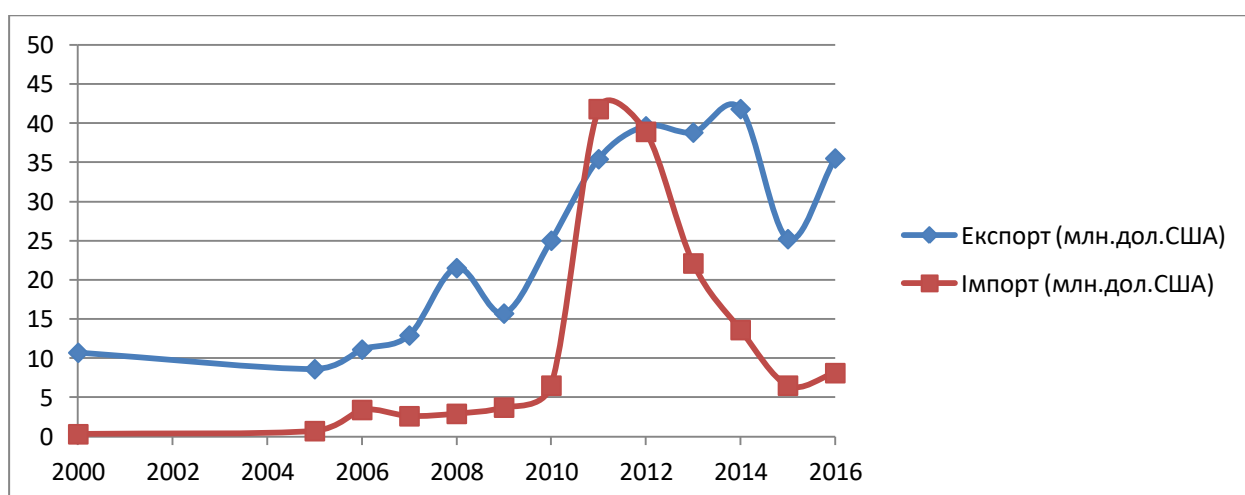


Рис. 2.14. Динаміка зовнішньої торгівлі послугами в м. Івано-Франківську, 2000-2016

(За даними обласного управління статистики [123])

Станом на кінець 2016 року в економіку Івано-Франківська було вкладено прямих іноземних інвестицій на суму 456,3 млн. дол. США інвесторами з 45 країн світу.

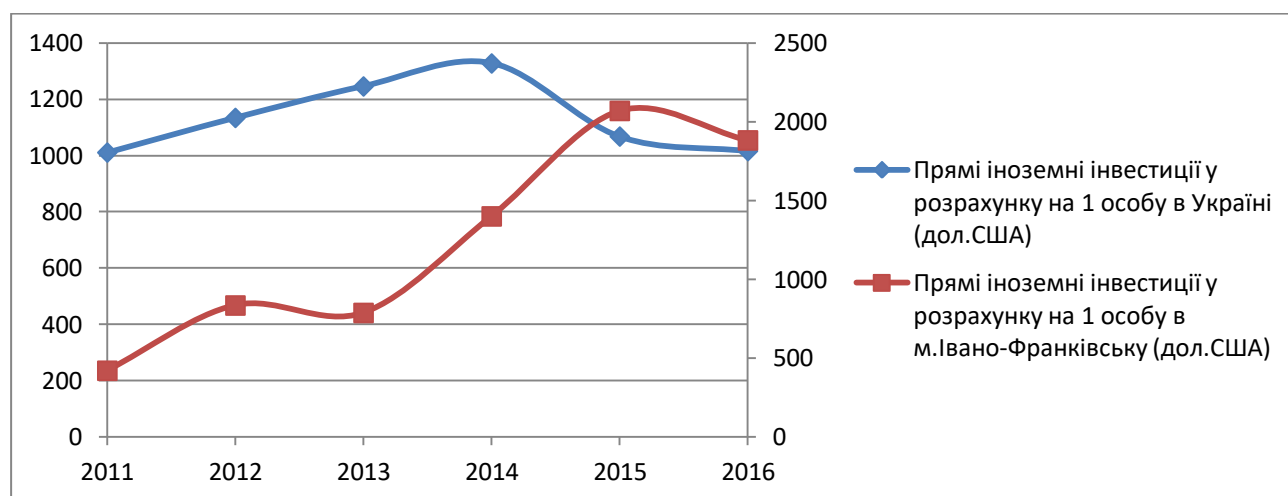


Рис.2.15. Обсяги прямих іноземних інвестицій в розрахунку на 1 особу, 2011-2016 рр.

(За даними обласного управління статистики [123])

В основному найбільш інвестиційно активними в Івано-Франківську є промислові підприємства, на які у 2016 році було зосереджено більше 70% прямих іноземних інвестицій міста (рис.2.16).

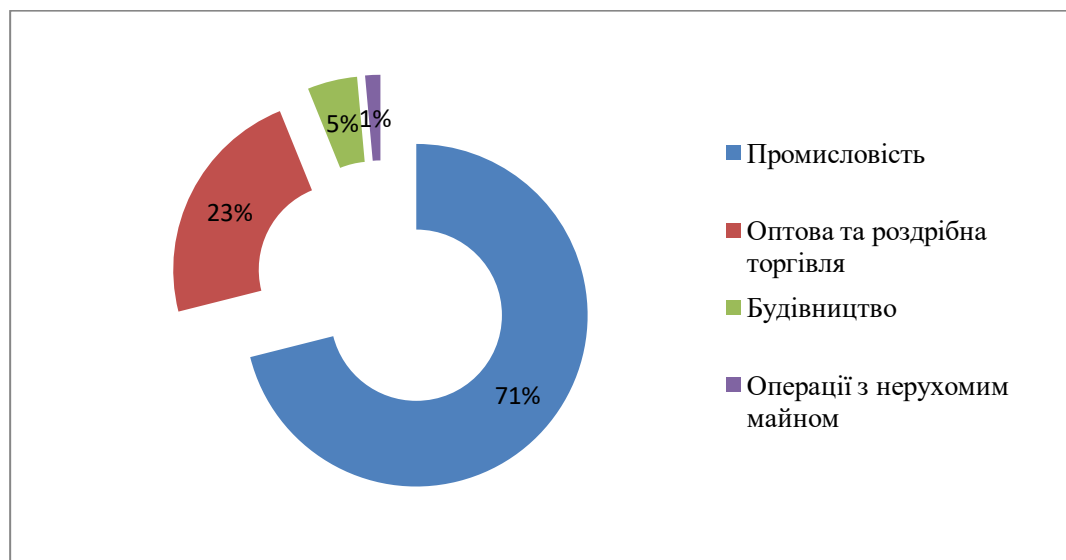


Рис. 2.16. Структура прямих іноземних інвестицій м. Івано-Франківська за видами діяльності, 2016р.

(За даними обласного управління статистики [123])

Пріоритетне місце в інвестуванні підприємств міста серед 45 країн світу належить 21 країні Європейського Союзу, якими забезпечено 93,9% обсягу вкладень. Основними з них виступають нерезиденти Кіпру.

2.3.5. Розвиток будівельної галузі міста

Одним з важливих сфер соціально-економічного розвитку Івано-Франківська є будівництво житла, завдяки чому відбувається нарощення житлового фонду, можемо спостерігати покращення зовнішнього вигляду міста. Тут дуже активно розвивається будівельна галузь, так як основними «інвесторами» в нове житло є мешканці міста та області, які працюють як за межами області, так і за кордоном. Часто будівельному ринку Івано-Франківська надають перевагу переселенці з Донбасу, так як житло тут більш доступне, ніж в Києві, Харкові чи Дніпрі. Так їх частка серед покупців нового житла в 2016 році склала близько 15%. Ринок будівництва Івано-Франківська представлений близько 200 підприємствами, серед них найкрупнішими забудовниками є “Ярковиця”, “Гаразд Україна”, “Екстім”, “Івано-Франківськцемент”, “Прикарпаттяобленерго”, “АРС-ДІМ”, “Новекс”, “Скол”, “Стандарт ІФ”, “Івано-Франківськмиськбуд”, “Укргідроспецбуд” та інші. Частка Івано-Франківської міської ради у обсязі збудованого житла в Івано-Франківській області становить 45%. Як свідчить статистика, в середньому щорічно за останні 5 років приймалося в експлуатацію 3,7 тис. квартир загальною площею 279,8 тис.км² (Дод. Ж).



Рис. 2.17. Кількість прийнятого в експлуатацію житла по західноукраїнських містах за 2015 рік
(За даними обласного управління статистики [123])

Що ж стосується цін на ринку нерухомості м. Івано-Франківська, як первинному, так і вторинному, то вони мають тенденцію до зниження, так як ринок є переповненим пропозиціями.

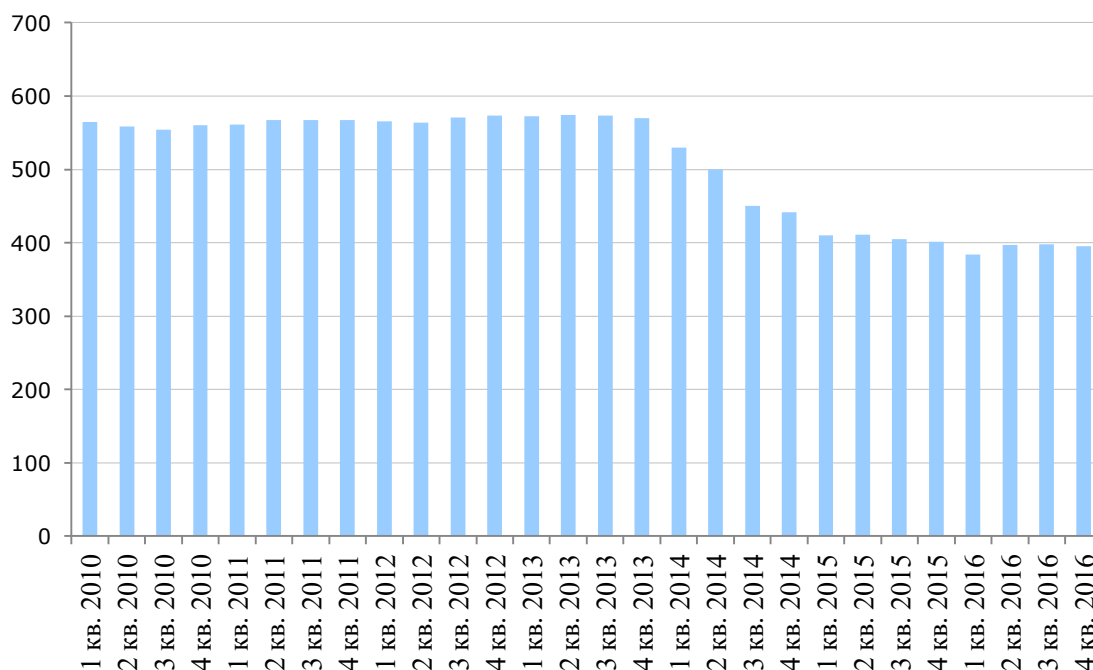


Рис. 2.18. Динаміка цін на первинному ринку житла в м. Івано-Франківськ, 2010-2016 рр., \$/м.кв.
(За даними компанії «Увекон»)

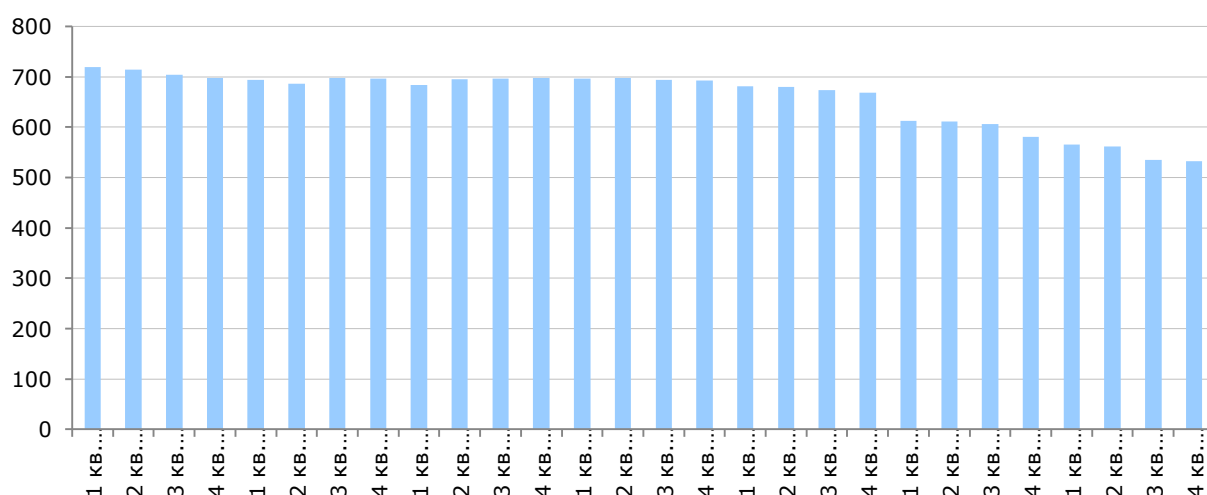


Рис. 2.19. Динаміка цін на вторинному ринку житла в м. Івано-Франківськ, 2010-2016 рр., \$/м.кв.
(За даними компанії «Увекон»)

Вартість житла в Івано-Франківську буде залежати від району міста, забезпеченості його комунікаціями та ступеня розвитку інфраструктури, зокрема наявності транспортної розв'язки, доступності придбання споживчих товарів, наявності об'єктів соціальної інфраструктури: шкіл, дитячих садочків і т.д. (рис. 2.20.) Інвестиції, вкладені в житло на етапі будівництва обійдеться набагато дешевше, ніж в зданому в експлуатацію будинку.

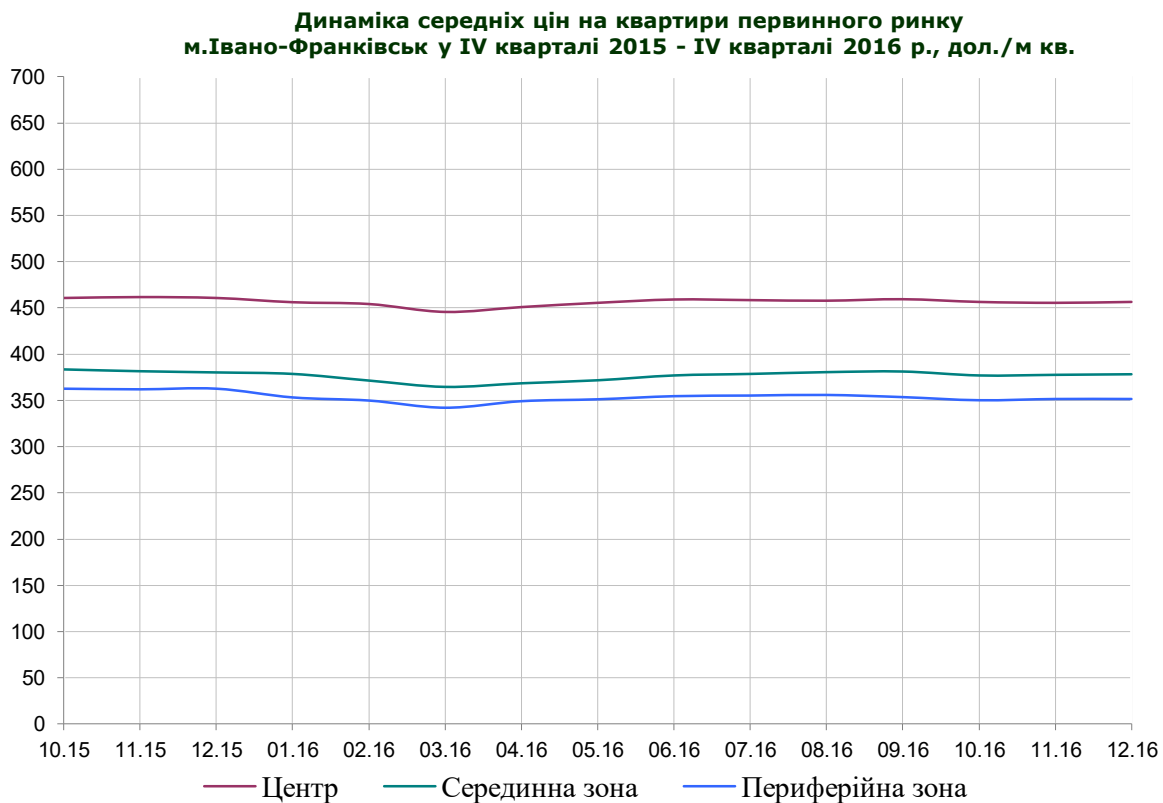


Рис. 2.20. Динаміка цін на первинному ринку в залежності від зони розміщення в місті у IV кварталі 2015 - IV кварталі 2016 р., \$/м.кв.
(За даними компанії «Увекон»)

В цілому розвиток будівельної галузі сприяє розвитку інфраструктури міста, модернізації виробничих потужностей підприємств тощо, а також найважливіше завдання – забезпечення містян комфортним сучасним житлом.

Нарощення обсягів будівництва значно змінюють планувальну структуру міста, змінюють вигляд Івано-Франківська. Такий будівельний бум має ряд недоліків. Як правило, забудовники зводять багатоповерхівки пришвидшеними темпами, при цьому часто економлячи на будівельних матеріалах. Сьогодні місто перевантажене багатоповерхівками, які часто

будують безсистемно, при цьому не враховуючи як містобудівні так і екологічні норми.

2.3.6. Соціальна сфера міста

Освіта. Івано-Франківськ можна сміливо назвати одним з провідних освітніх центрів Західної України.

В Івано-Франківську функціонує 28 дошкільних навчальних закладів і 5 навчально-виховних комплексів, у яких виховуються і навчаються близько 8,5 тисяч дітей. Також працює мережа приватних дошкільних груп. Так як спостерігаємо додатний природний приріст, то й потреба у таких закладах зростає з кожним роком.

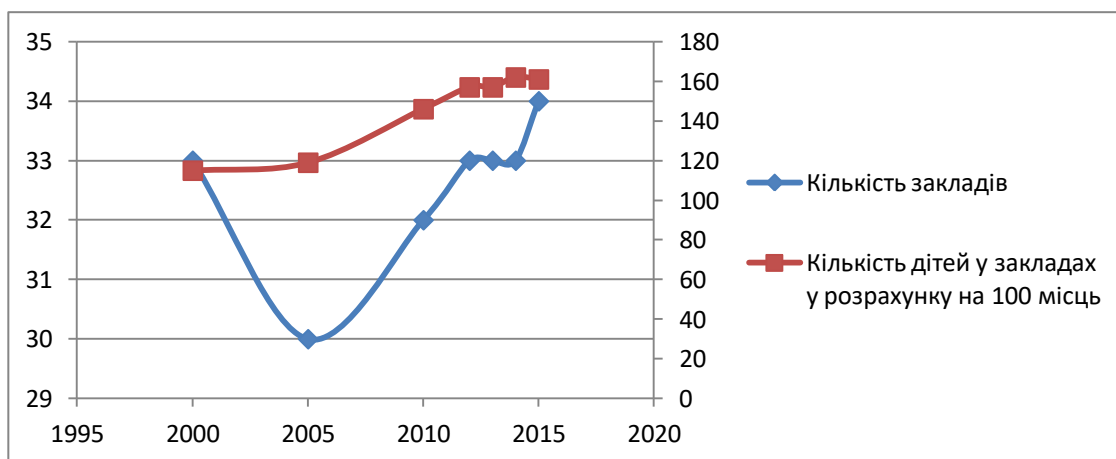


Рис.2.21. Дошкільні навчальні заклади міста

(за даними Івано-Франківського обласного управління статистики [123])

В Івано-Франківській міській раді мережа загальноосвітніх закладів міста, які є функціонуючими, складається з 43 денних навчальних закладів комунальної власності, з яких 35 знаходиться в місті Івано-Франківську, що містить 25,1 тисячі учнів: 23,3 тисячі учнів у звичайних школах міста та 500 – у двох приватних. Через постійний приріст міського населення останніми роками можемо спостерігати і збільшення кількості загальноосвітніх закладів в місті.

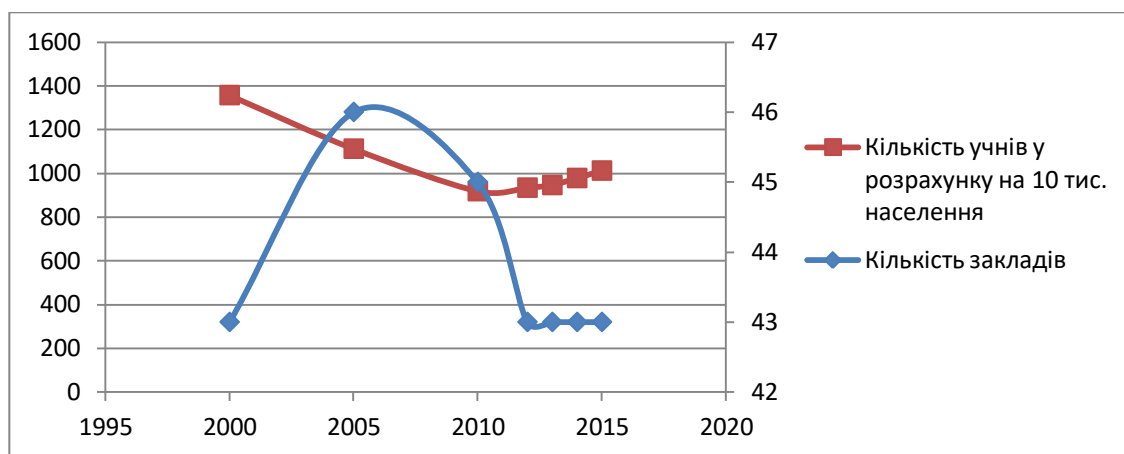


Рис.2.22. Денні загальноосвітні заклади міста
(за даними Івано-Франківського обласного управління статистики [123])

У місті функціонують ряд навчальних закладів, які займаються підготовкою висококваліфікованих спеціалістів як для свого регіону, так і для всієї України. Провідними з них є Прикарпатський національний університет ім. В. Стефаника (педагогічний вуз), Національний медичний університет, Національний технічний університет нафти і газу, Приватний вищий навчальний заклад «Івано-Франківський університет права імені Короля Данила Галицького», Приватний вищий навчальний заклад «Галицька академія» тощо.

Також у місті функціонує 9 професійно-технічних училищ.

Всього в місті навчається близько 45 тисяч студентів (18% населення міста), з яких 2400 – студенти іноземці. Івано-Франківськ станом на 2016 рік займає 4 місце в Україні як місто з найвищою кількістю іноземних студентів, поступаючись тільки Харкову, Києву та Одесі.

Медична сфера. Міська медична сфера Івано-Франківська представлена: центральною міською клінічною лікарнею (зі стаціонаром на 470 ліжок), міською дитячою клінічною лікарнею, дитячою поліклінікою (зі стаціонаром на 150 ліжок у тому числі із стаціонаром філії поліклініки), міським клінічним пологовим будинком (зі стаціонаром на 215 ліжок), міською клінічною лікарнею №1 (стаціонаром на 240 ліжок), міськими поліклініками, у т. ч. стоматологічними (всього 6), станцією швидкої невідкладної медичної допомоги. У медичних закладах міста зайнято близько 4500 працівників.

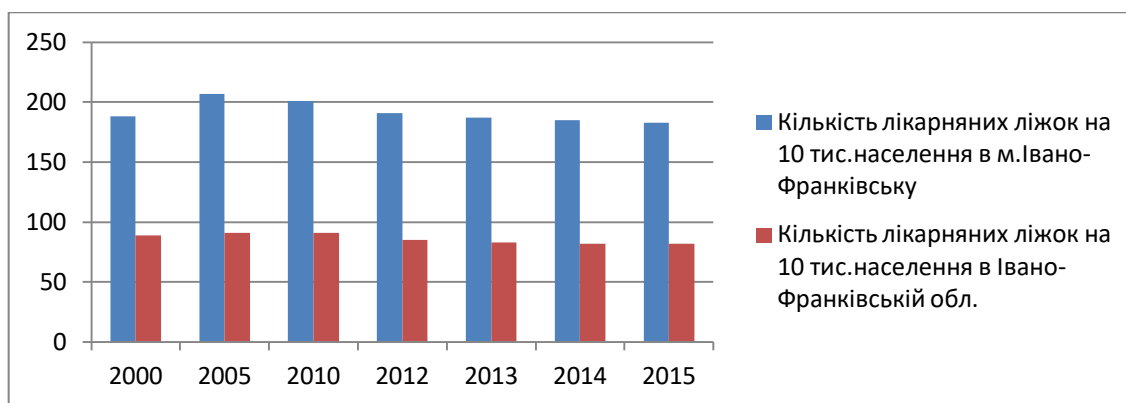


Рис. 2.23. Динаміка кількості лікарняних ліжок в м. Івано-Франківську, порівняно з областю
(за даними Івано-Франківського обласного управління статистики [123])

Культура. В місті Івано-Франківську функціонують ряд закладів культури, а саме 3 театри, 4 музеї, 15 бібліотек, 6 демонстраторів фільмів, близько десятка клубних закладів, серед яких Центральний Народний дім, Міський Народний дім, муніципальний Центр дозвілля, Центр сучасного мистецтва, Народний Дім «Княгинин» і ін., об'єднання муніципальних мистецьких колективів міста тощо.

Івано-Франківська міська централізована бібліотечна система складається з міської центральної бібліотеки та 17 бібліотек-філій в тому числі двох дитячих бібліотек. Станом на 1 січня 2016 року книжковий фонд становить 1127,1 тисяч примірників (рис. 2.24.)

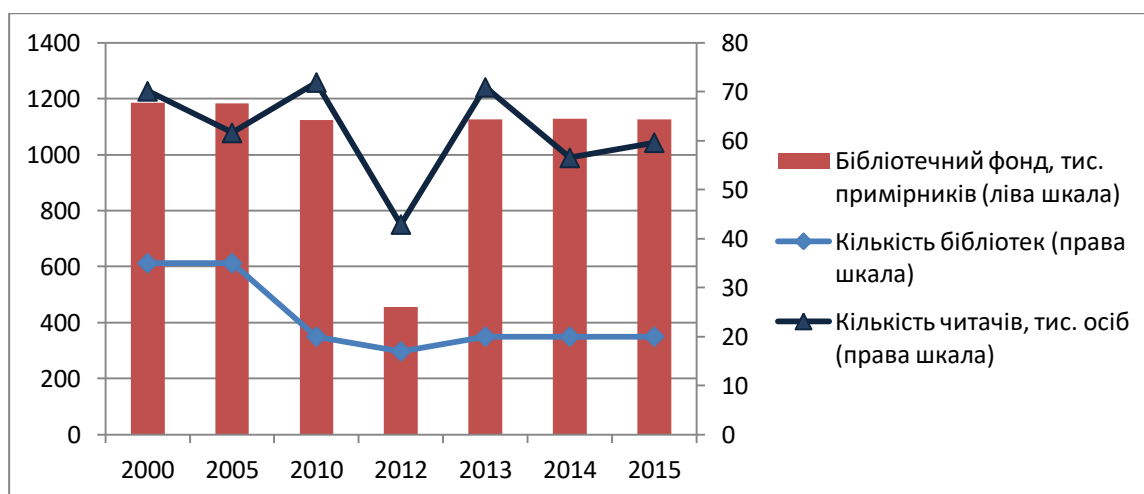


Рис. 2.24. Стан бібліотечної мережі м. Івано-Франківська
(за даними Івано-Франківського обласного управління статистики [123])

Що ж стосується театрів, концертних організацій та музеїв, то дані представлені у табл. 2.6.

Таблиця 2.6.

Театри, концертні організації та музеї міста Івано-Франківська

	2000	2005	2010	2012	2013	2014	2015
<i>Кількість театрів</i>	3	3	3	3	3	3	3
музично-драматичних	2	2	2	2	2	2	2
лялькових	1	1	1	1	1	1	1
<i>Кількість відвідувань театрів за рік, тис.</i>	112,2	71,2	83,2	97,2	80,4	74,3	94,4
<i>Кількість концертних організацій</i>	1	1	2	2	2	2	4
<i>Кількість слухачів на концертах, тис.</i>	18,5	47,3	58,8	71,9	65,6	79	64
<i>Кількість музеїв</i>	4	4	4	4	4	4	4
<i>Кількість відвідувань музеїв на рік, тис.</i>	180	184,9	212,4	226,2	224,6	220,7	228,3

З вище наведеної таблиці можемо спостерігати картину, що серед населення м. Івано-Франківська та приїжджих порівняно великою популярністю користується відвідування театрів та концертних залів, позитивною динамікою відзначається за останні роки кількість відвідувачів музеїв міста. Найбільш популярними є Івано-Франківський художній музей, краєзнавчий музей, музей Олекси Довбуша і ін.

2.3.7. Управлінський чинник

Містобудівна діяльність в Україні регулюється Конституцією України, Цивільним, Господарським та Земельними кодексами України, законами України «Про основи містобудування», «Про регулювання містобудівної діяльності», «Про Генеральну схему планування території України», «Про комплексну реконструкцію кварталів (мікрорайонів) застарілого житлового

фонду», «Про землеустрій», державними будівельними нормами та іншими нормативно-правовими актами.

Державне управління у сфері містобудівної діяльності здійснюється Верховною Радою України, Кабінетом Міністрів України, центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику з питань архітектурно-будівельного контролю, місцевими державними адміністраціями, органами місцевого самоврядування, а також іншими уповноваженими органами у сфері містобудування та архітектури.

Що стосується *організаційної структури управління містом*, то сюди входить:

1) Міські органи самоврядування - Івано-Франківська міська рада на чолі з мером та організації та установи, які вони координують;

2) Державні організаційні структури, які безпосередньо входять до складу апарату управління містом – Виконавчий комітет Івано-Франківської міської ради, до складу якого входить велика кількість департаментів (наприклад, Департамент містобудування, архітектури та культурної спадщини, Департамент комунальних ресурсів, Департамент культури, соціальної політики тощо) та управлінь (наприклад, Управління праці, Управління інвестиційної політики, Управління капітального будівництва і ін.).

3) Система госпрозрахункових організацій, що забезпечують життєдіяльність міста і є самостійними юридичними особами (колишні ЖЕО) – на сьогодні в місті функціонують 279 ОСББ (Об'єднання співвласників багатоквартирного будинку), що забезпечують близько 20% всіх будинків міста і їх кількість має тенденцію до зростання, решту будинків перебувають на балансі КП “Муніципальна інвестиційна управляюча компанія”.

В місті Івано-Франківську розробкою, затвердженням та управлінням містобудівною документацією займається Департамент містобудування, архітектури та культурної спадщини Івано-Франківської міської ради (рис.2.25.)

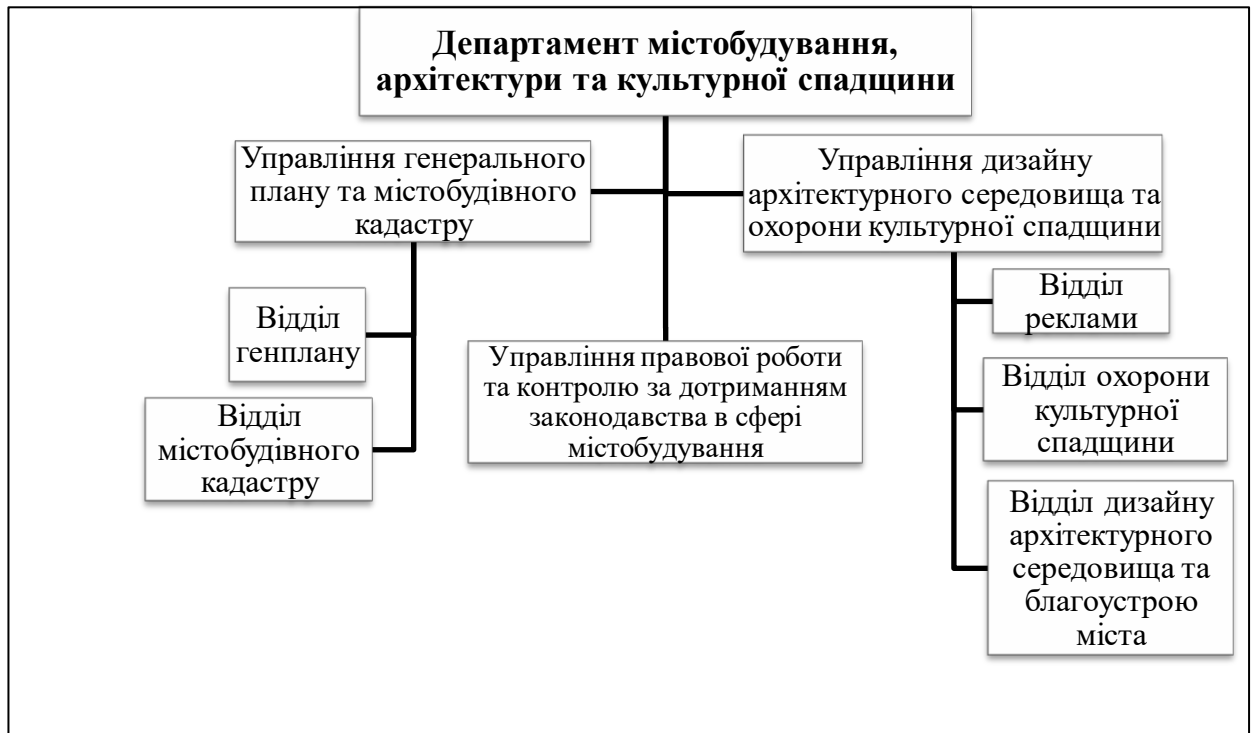


Рис. 2.25. Структура Департаменту містобудування, архітектури та культурної спадщини Івано-Франківської міської ради
(виконано автором)

Планування та забудова території є діяльністю не тільки державних органів, а й органів місцевого самоврядування, юридичних та фізичних осіб, яка передбачає:

- 1) прогнозування розвитку територій;
- 2) забезпечення раціонального розселення і визначення напрямів сталого розвитку територій;
- 3) обґрунтування розподілу земель за цільовим призначенням;
- 4) взаємоузгодження державних, громадських та приватних інтересів під час планування та забудови територій;
- 5) визначення і раціональне взаємне розташування зон житлової та громадської забудови, виробничих, рекреаційних, природоохоронних, оздоровчих, історико-культурних та інших зон і об'єктів;
- 6) встановлення режиму забудови територій, на яких передбачено провадження містобудівної діяльності;
- 7) розроблення містобудівної та проектної документації, будівництво об'єктів;

- 8) реконструкцію існуючої забудови та територій;
- 9) збереження, створення та відновлення рекреаційних, природоохоронних, оздоровчих територій та об'єктів, ландшафтів, лісів, парків, скверів, окремих зелених насаджень;
- 10) створення та розвиток інженерно-транспортної інфраструктури;
- 11) проведення моніторингу забудови;
- 12) ведення містобудівного кадастру;
- 13) здійснення контролю у сфері містобудування [101].

У відповідності до «Закону України про містобудівну діяльність» інструментом державного регулювання планування територій є містобудівна документація, яка поділяється на документацію державного, регіонального та місцевого рівня. (рис.2.26)

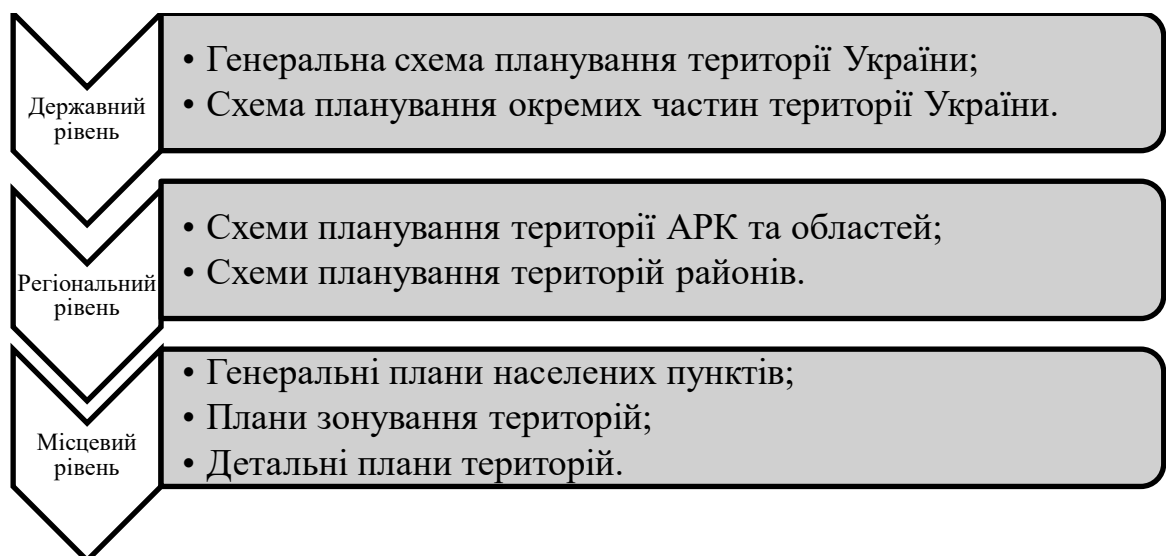


Рис. 2.26 Рівні документації державного регулювання планування територій

Якщо розглядати планування конкретного міста, зокрема Івано-Франківська, найважливішим документом в містобудуванні є генеральний план міста, який в цілому регламентує правила забудови території міста. Як правило, генеральний план будь якого міста проходить затвердження органами місцевого самоврядування, а розробками даних планів займаються спеціальні організації — проектні інститути.

Вперше генеральний план Івано-Франківська було розроблено ще за радянських часів у 1978 році Українським державним інститутом проектування міст «ДІПРОМІСТО» у м. Києві. Проте відбуваються значні зміни у соціально-економічному розвитку міста та країни в цілому, а отже виникає згодом потреба у коригуванні цього документу, врахування нових умов. Наступне оновлення генплану Івано-Франківська відбулось у 2000 році, розрахунковий період - до 2026 року, а коригування та зміни до нього востаннє були здійсненні в 2014 році колективом організації «Містопроєкт» та інститутом «Укрзахідпроектреставрація» у м. Львів в результаті значних змін функціонального використання території.

Проте на початку 2000 рр. можемо спостерігати в місті справжній неконтрольований вибух житлового будівництва, тому Генеральний план потребує, на нашу думку, значного оновлення.

Наступним за значенням є план зонування території міста, основне завдання якого є деталізація великих територій, виділення в них дрібніших зон. План зонування території розробляється з метою створення сприятливих умов для життєдіяльності людини, забезпечення захисту територій від надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру, запобігання надмірній концентрації населення і об'єктів виробництва, зниження рівня забруднення навколишнього природного середовища, охорони та використання територій з особливим статусом, у тому числі ландшафтів, об'єктів історико-культурної спадщини, а також земель сільськогосподарського призначення і лісів [103]. Так, якщо на генеральному плані міста є великого масштабу промислова територія, то зонінг-план цієї території покаже її адміністративні, зелені зони, зони виробничих та складських приміщень, інженерну та транспортну інфраструктуру тощо.

В свою чергу детальний план території визначає:

- 1) принципи планувально-просторової організації забудови;
- 2) червоні лінії та лінії регулювання забудови;

- 3) функціональне призначення, режим та параметри забудови однієї чи декількох земельних ділянок, розподіл територій згідно з державними будівельними нормами, стандартами і правилами;
- 4) містобудівні умови та обмеження (у разі відсутності плану зонування території) або уточнення містобудівних умов та обмежень згідно із планом зонування території;
- 5) потребу в підприємствах і закладах обслуговування населення, місце їх розташування;
- 6) доцільність, обсяги, послідовність реконструкції забудови;
- 7) черговість та обсяги інженерної підготовки території;
- 8) систему інженерних мереж;
- 9) порядок організації транспортного і пішохідного руху;
- 10) порядок комплексного благоустрою та озеленення [103].

Тобто детальний план території показує розташування окремих будинків, їх конфігурацію, кількість поверхів, наявність об'єктів сфери обслуговування тощо.

Також важливим в управлінні міста є його стратегічне планування, адже планувальна структура міста значно змінюється в залежності від обраної стратегії розвитку. **Стратегію розвитку Івано-Франківська на період до 2028 року** розроблено за підтримки проекту міжнародної технічної допомоги «Партнерство для розвитку міст» (Проект ПРОМІС), який впроваджує Федерація канадських муніципалітетів (ФКМ) за фінансової підтримки Уряду Канади у жовтні 2017 року.

Заходи з розробки Стратегії розвитку міста Івано-Франківська реалізовано відповідно до Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні», «Про засади державної регіональної політики», Постанови Кабінету Міністрів України від 06.08.2014 № 385 «Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на період до 2020 року», Постанови Кабінету Міністрів України від 11.11.2015 № 932 «Про затвердження Порядку розроблення регіональних стратегій розвитку і планів заходів з їх реалізації, а також проведення моніторингу та оцінки результативності реалізації зазначених

регіональних стратегій і планів заходів», Наказу Міністерства регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України від 31.03.2016 року № 79 «Про затвердження Методики розроблення, проведення моніторингу та оцінки результативності реалізації регіональних стратегій розвитку та планів заходів з їх реалізації», Стратегії розвитку Івано-Франківської області до 2020 року.

Мета стратегії розвитку міста Івано-Франківська полягає у вирішенні спільних проблем та реалізації спільних завдань щодо ефективного розвитку продуктивних сил громади, раціональне використання ресурсного потенціалу, створення комфортних умов життя населення, забезпечення екологічної безпеки та вдосконалення територіальної організації суспільства. Це досягається через спільну реалізацію інтересів влади, громади та бізнесу.

Стратегія спрямована на економічний розвиток як процес стратегічного партнерства, який допомагає прискоренню зростання продуктивності місцевої економіки через стимулювання інвестицій у нові та існуючі підприємства з високим потенціалом до зростання, створення умов для цього розвитку на тривалий період. Економічний розвиток спрямовано на виробництво найбільшої кількості благ та створення максимальної кількості робочих місць за рахунок реалізації переваг конкурентоспроможності, яка полягає у динамічному і більш стабільному розвитку у порівнянні з іншими регіонами, у розвитку місцевих фірм, що перемагають своїх конкурентів з інших регіонів (зі збуту, експорту, продуктивності, доходах) та джерелом якої є місцеві умови для ведення бізнесу – сприятливе бізнес-середовище [124].

Проблемою як Івано-Франківська, так і інших міст України, є саме відсутність або невелика кількість розробок зонінг-планів, не кажучи вже про детальні плани території, а отже немає конкретного опису призначення тих чи інших територій в місті. При чому дані види планів та, як і генеральний план міста, затверджується на законодавчому рівні, а отже є обов'язковим для виконання. На нашу думку, потрібно якомога швидше запускати процедуру розробки та затвердження зонінг- та детальних планів розвитку міських територій.

2.4. Привабливість міського простору

Міське (урбанізоване) середовище, як і окремі споруди, характеризуються естетичними якостями. Вони викликають сильні позитивні почуття – емоції. Але при цьому слід враховувати, що містобудівні об'єкти мають відмінності. Це великі розміри простору, в яких розташовані об'єкти набагато менших розмірів планувальної території. Тому візуальне сприйняття містобудівних об'єктів неодноразове, а формується поступово впродовж тривалого часу, як сума уявлень. Ці особливості впливають на способи сприйняття і методи формування художнього образу міста. Естетика міста – це засоби і методи художньої творчості в містобудуванні, а також закономірності емоційного сприйняття містобудівних об'єктів, їх художніх цінностей.

Естетичні якості міста визначаються лише тоді, коли вони позитивно сприймаються глядачем і викликають в нього емоції. Тому при проектуванні міст або їх фрагментів слід обов'язково враховувати вірогідну емоційну реакцію глядачів. З цього приводу Дж.Саймондс писав: «Проектуються не місця, не простір, не предмет – проектуються емоції, тобто очікувальні переживання тих, на кого розрахована діяльність архітектора» [112].

Кожне місто має свою «зовнішність». Вона складається зі своєрідного поєднання окремих будівель, контурів вулиць і міських площ, що невіддільні від природного ландшафту, а також багатьох інших ознак, сукупність яких визначає своєрідність міста. Враження від окремих міських фрагментів поступово складаються у завершений художній образ міста, і він викликає у людини спогади, натхнення, радість [142].

Отже, привабливість міського простору – це здатність міського середовища задовольняти потреби, пов'язані з естетикою сприйняття довкілля, яка складається з комфорту навколишнього середовища, а також складання жителями і гостями міста його перцепційного портрету, що в подальшому може бути використаним для формування міського бренду.

Ретроспективний аналіз історичного середовища дозволить повніше розкрити її історико-культурний і архітектурний потенціал. Одним зі шляхів

збереження пам'яток архітектури і містобудування є їх пристосування до нових потреб у тих випадках, коли вони втратили свою первинну функцію, не використовуються і руйнуються.

Місто Івано-Франківськ займає одне з провідних міст у Карпатському регіоні за рівнем забезпеченості цінними історико-культурними та природно-рекреаційними ресурсами, здатними генерувати значний туристичний інтерес для вітчизняних та іноземних подорожуючих. Тут кожна вулиця та провулок мають свою історію.

Франсуа Леран – французький мандрівник – писав ще в 1687 році: *«З усіх прикарпатських міст найкрасивішим і найбільшим є Станіслав ... Його фортифікаційні споруди просто вражають своєю досконалістю»*.

Івано-Франківськ належить до числа трьох «ідеальних» міст Галичини (інші – Замостя та Броди), творці якого – граф Андрій Потоцький та військовий інженер Франсуа Корассіні з Авіньйона – заклали у планувально-просторову структуру світоглядні ідеї свого часу, надали оригінальної та глибоко символічної форми плану як фортеці, так і міста в ній.

Вже при закладенні магдебурзького міста Станіславова була визначена система його просторових домінант. Головним осередком міського життя була **ринкова площа** з ратушею в центрі. Центральну частину міста створювали за принципом європейських «ідеальних» міст епохи Відродження. Можна простежити чітку геометрію вулиць, що формували квартали. Вулиці виходили на головну площу або до тих вулиць, що вели до в'їзних брам. Форма ратуші нагадувала просторовий хрест, що було ознакою приналежності до володінь графів Потоцьких. Висока ратушна вежа, що служила водночас дозорним пунктом у разі ворожих облог, чітко орієнтувала у міському просторі, позначаючи епіцентр міського життя. Її було ще здалека видно на усіх під'їздах до міста.

Сьогодні на площі Ринок відбуваються мистецькі акції, виступи фольклорних, народних колективів, виступи зірок естради та театральні перфоменси. В 2017 році відбулось відкриття оглядового майданчика на

вершині ратуші, з початку роботи якого побачити Івано-Франківськ як на долоні змогли понад 17 тисяч відвідувачів.

Громадські території, на яких домінують основні пам'ятки міста та добре збережена історична забудова зосереджені у центральній частині історичного середмістя на пл. Ринок та майдані Шептицького. Навколо історичного середмістя сформувались зони безперервного сприйняття ансамблів пам'яткової забудови, що простягаються вулицею Незалежності від вул. Гетьмана Мазепи до вул. І. Франка; площею Міцкевича та вулицею Крушельницької, вулицею Грушевського та її продовженням – вулицею Грюндвальською. Під час пішохідної прогулянки постійно змінюються ракурси сприйняття, у поле зору потрапляють щораз інші локальні акценти та архітектурні деталі.

Резиденція Палацу Потоцьких була збудована у 70-80 роках XVII ст., в той час, коли місто оточували ще фортечні мури. Ймовірно в той же час збудована в'їзна брама з рельєфним зображенням бойових обладунків та оборонної атрибутики по боках і кованими воротами, яка збереглась до сьогоднішнього дня. Палацовий комплекс багато раз перебудовували і остаточно він сформувався в другій половині XIX ст. і в такому вигляді зберігся до сьогодні. Родина Потоцьких маючи маєтки з палацами по всій Західній Україні вважали саме палац у Станиславові своїм родовим гніздом. Тут в різні часи побували польський король Ян Собеський, австрійський імператор Йосиф II, семигородський князь Ференц Ракоці і ін. На початку XIX ст. Потоцькі стали банкрутами, тому розпочався новий етап у житті палацу – у 1801 р. його переобладнали під військовий госпіталь. У радянський період та роки незалежності України палац Потоцьких все ж таки зберіг своє військово-медичне призначення. У 2004 році госпіталь закрили. Територія та будівлі палацу перейшли в приватну власність, зараз палац знаходиться в запущеному стані. Із огляду на функціональне та соціально-економічне наповнення комплексу потребують перегляду внутрішня структура і взаємозв'язок з існуючим міським середовищем. Пропонується після

проведення реконструкції влаштувати тут виставково-музейний комплекс. Сьогодні мешканців міста турбує доля Валів, якими був оточений Палац. Вони містять багато історії: саме унікальність цієї території полягає у тому, що ця територія є одночасно об'єктом як історії, так і археології, містобудування, науки тощо.

При заснуванні міста Станіславова місто розбудовувалось як фортеця, що являла собою правильний шестикутник, по краях якого розміщувались бастіони – зовнішні п'ятикутні укріплення. На сьогоднішній день збереглись тільки 3 бастіони, один з них зберігся найбільше. Його залишки збереглись у вигляді цегляного муру у Фортечному перевулку. У 2002 році почався процес реконструкції – було прийнято рішення включити його до нового проекту сувенірно-подарункової галереї з однойменною назвою *«Бастіон»*. Сьогодні тут розташовується кав'ярня, ресторан, магазини сувенірної продукції, галерея сучасного мистецтва, проводиться ряд виставок тощо

У простір історичного середмістя дуже агресивно втрутилась громіздка *будівля Облвиконкому*, споруджена у 1980-х рр. Її величезний об'єм потребував відповідної площі перед головним входом, а масштаб та трираменна форма плану цілком спотворили історичні принципи формування середовища у цій частині міста. Під час його будівництва знищено рештки міських фортифікацій (казематів) східної куртини. Будівництво великого (трикутного у плані) адміністративного будинку у центрі Івано-Франківська було здійснене без урахування історичної цінності містобудівної структури території та традиційних для цієї території просторового масштабу та образу. Новий об'єкт з причини великих габаритів і надто контрастних щодо довкілля архітектурних форм став чужорідним, випав з містобудівного традиційного контексту центру Івано-Франківська.

Проте перспективу вулиці Вірменської замикає скромна за масштабом, зате вишукана у формах будівля *Вірменської церкви*.

Найдавніші зразки забудови, що дійшли до нашого часу з рубежу XVII - XVIII століття представлені сакральними об'єктами у *стилі барокко*. Це *римо-*

католицька колегіата з монументальною дзвіницею збудовані 1672-1703 рр., *Єзуїтський костел і колегія* 1753-1763 рр., передані після скасування ордену греко-католицькому єпископату та *Вірменська церква* 1742 – 1762 рр. Перелічені будівлі, що продовжують виділятися у міському просторі, відрізняються вишуканим силуетом, якого досягнуто гармонійними пропорціями та грою площин просторових об'ємів, а особливо високими вежами зі старанно опрацьованою формою бань. Серед сучасної забудови ці шедеври значною мірою вже втратили роль просторових домінант. Однак в час, коли вони були збудовані, вони й справді панували у навколишньому середовищі, викликаючи захоплення очевидців.

Доволі скромно представлена у місті архітектура *епохи класицизму та ампіру*. Провісником цього напрямку можна вважати *браму резиденції Потоцьких*, що не пориваючи з бароковими прийомами, вводить пластичні елементи характерні для епохи ампіру. Серед будівель, що належать до цієї епохи, можна назвати *двір барона Ромашкана* у парку ім. Шевченка.

У 1890-х роках на місці колишнього звіринця, що належав до маєтку Ромашканів, обладнано *міський парк* імені цесаревої Єлизавети (дружини Франца-Йосифа), що займав площу бл. 30 моргів (15 га). У 1907 р. до нього долучено розташований поряд парк Йордана, що був місцем ігор і забав молоді. Зараз парк імені Т. Шевченка має офіційний статус пам'ятки паркового мистецтва та продовжує використовуватись за призначенням.

У 1866 році до тодішнього Станіслава було збудовано колію, що було навіть раніше ніж в Києві, чи Харкові. А відповідно і з'явилась *будівля залізничного вокзалу*. В 1906-1908 рр. вокзал розширили та перебудували у стилі неоренесансу. Ця будівля пережила дві Світові війни, був пошкоджений тільки вокзальний міст. З Івано-Франківського вокзалу вперше вирушив дизель-поїзд Червона Рута, названий в честь відомої пісні В.Івасюка. З вокзалу в місті починався і перший відкритий тролейбусний маршрут.

Ще один міський сквер розташований в південній частині середмістя – *площа Міцкевича*. При його закладенні розбито пишні квітники, газони,

прогулянкові доріжки. Посередині скверу встановлено пам'ятник польському поету Адаму Міцкевичу. Навколишня, переважно громадська забудова належить до кращих зразків архітектури Станіслава.

Велике позитивне значення для збереження пам'яток архітектури має інформація про них, а саме створення національного банку пам'яток архітектури, а також розробка нових теоретичних положень забудови історичних міст.

Як свідчить містобудівний досвід, будь – які спроби «поєднати» історичне міське середовище з новим частіш за все призводить до зниження його якісного рівня, естетичних конфліктів. Позбутися їх вдається лише за допомогою двох засобів: просторово роз'єднати їх, тобто створити буферну зону охоронного режиму, або новий архітектурний компонент свідомо підкорити історичному середовищу. В будь якому випадку, досвід містобудівної реконструкції свідчить, що історичне міське середовище з його стильовою багаторядністю більш інформативне, наділене більшою силою емоційного впливу, ніж нове. Людям потрібно повернути відчуття того, що у них є право на місто.

Як зазначає Й.Гілецький, [20] Івано-Франківськ є форпостом першого порядку рекреаційного освоєння Карпат, поряд з Чернівцями, Коломиєю, Мукачевом, Ужгородом і т.д, тому місто повинне максимально використовувати цей статус та сприяти його поглибленню.

Варто зазначити, що у місті останнім часом приділяється чимала увага покращенню стану і розвитку рекреаційно-туристичного комплексу. Тут можна спостерігати тенденцію до зростання кількості туристичних фірм та збільшення потоку туристів. У межах Івано-Франківська туристична індустрія позитивно впливає на розвиток інших галузей, що прямо не пов'язані з туризмом. Йдеться про будівництво, транспорт, зв'язок, комунально-побутове обслуговування тощо.

Зараз в місті туристичні послуги надають близько сотні ліцензованих туристичних фірм, що становить 65% від зареєстрованих підприємств цього

виду діяльності в області. Туристичними послугами у 2016 році в місті було обслуговано близько 10 тисяч екскурсантів.

На території міста Івано-Франківська налічується значна кількість історико-культурних закладів, серед них: 9 музеїв, 2 театри, закладів громадського харчування - близько 70 ресторанів, близько 150 кафе-барів та піцерій, 33 готелі.

Івано-Франківськ відомий своїми фестивалями. Так, традиційно кожного року в місті відбувається близько 15 фестивалів, серед яких міжнародний фестиваль ковальського мистецтва "Свято ковалів", Різдвяний фестиваль "Коляда на Майзлях", фестиваль духовної та естрадної пісні "Великодні дзвони", Всеукраїнський дитячий конкурс-фестиваль популярної музики "Карпатські соловейки", дитячий фестиваль народної творчості "Барви дитинства", фестивалі "Довбушфест", "Станиславівська мармуляда", "Свято хліба", "Свято винограду та вина" тощо [123].

Івано-Франківськ є невеличким містом на Західній Україні, яке має власний оригінальний колорит. Розмови про те, що Івано-Франківськ потребує професійного брендингу, точаться у місті вже давно. Сьогодні це місто є, можна сказати, транспортно-вузловим пунктом, між цілою Україною та одним з найпопулярніших українських гірськолижних курортів Буковель. І для того, щоб якимось чином привабити туристів довше залишитись саме в Івано-Франківську, місцеві бізнесмени і небайдужа громада, на жаль, за відсутності підтримки влади, у 2014 році вирішили ініціювати створення візуального стилю міста, в якому було б поєднано як минуле, так і сучасність, а головне відображено унікальний образ міста.

За основу дизайну логотипу було обрано хрестик - традиційний візерунок української вишивки, у поєднанні з геометричною формою міської Ратуші, однієї з основних архітектурних пам'яток міста (рис.2.27.).

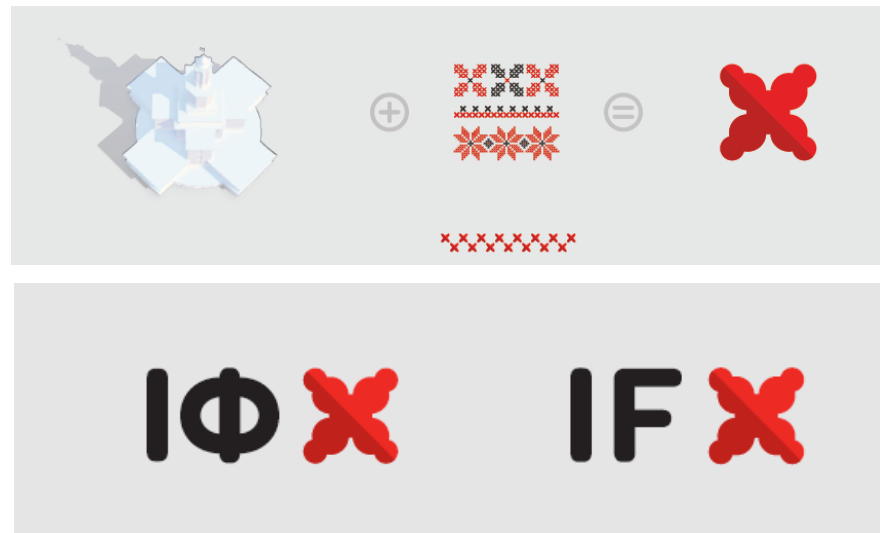


Рис. 2.27. Айдендика візуального стилю міста Івано-Франківська
(Розроблена платформою «Тепле місто» [80])

Кольори айдентики – традиційні червоний, блакитний, жовтий та зелений. Візерунки – стилізовані під українську вишивку – символізують історичну, етнографічну, культурологічну та природничу спадщину міста. Такий новий візуальний стиль міста знайшов своє відображення на цілому ряді сувенірної продукції в місті- футболках, чашках, блокнотах, ручках і т. д. У планах його розробників поширення елементів стилю у вуличному оформленні, зокрема встановлення білбордів з міським логотипом, дотримання єдиного дизайну оформлення рекламних оголошень в місті та табличок з підписами вулиць тощо. Також вперше в місті було відкрито громадський ресторан «Urban Space 100», заснований коштом громадян, який повинен працювати як звичайний комерційний ресторан, але з важливою відмінністю: 80 відсотків його прибутку планують спрямовувати на розвиток міста.

Івано-Франківськ міг би стати гарною платформою для проведення різного роду фестивалів, зокрема кожного року вже в місті проводиться традиційний фестиваль «Свято ковалів», одна з найбільших культурно-мистецьких подій і значна туристична принада міста, один з найбільших ковальських фестів у Східній Європі. Сьогодні туристи охоче відвідують різноманітні кулінарні фестивалі. Івано-Франківськ міг би організувати щонайменше з десяток фестивалів, наприклад, фестиваль борщу, баношу,

вареників, галицьких пляцків тощо. Також Івано-Франківськ має всі умови для статусу театрального міста і проводити різного роду театральні фестивалі.

Також місто Івано-Франківськ є одним з найкращих для проживання в Україні за різними рейтингами, зокрема за версією журналу «ФОКУС». Так у різні роки місто посідали вищі щаблі рейтингу, а саме:

- 2007 рік – 1 місце;
- 2008 рік – 5 місце;
- 2009 рік – 3 місце;
- 2010 рік – 3 місце;
- 2011 рік – 3 місце;
- 2012 рік - 1 місце;
- 2013 рік – 3 місце;
- 2014 рік – 2015 рр. - рейтинг не складався та не публікувався;
- 2016 рік – 6 місце;
- 2017 рік – 5 місце («місто доступного житла») [109].

Міста існують впродовж століть і в їх архітектурному вигляді закріплюється історичний досвід поколінь. Тому вони мають величезний естетичний потенціал. Неповторних естетичних якостей міське середовище частіше за все набуває ніби випадково, впродовж століть, і тому їх треба зберігати та посилювати з урахуванням особливостей емоційного сприйняття.

Міська історична забудова створює стильовий, загальнокультурний та архітектурно- містобудівний каркас міста. Така забудова визначає унікальний вигляд міста, забезпечує зв'язок між історичним минулим, найближчим і віддаленим майбутнім. Тому важливим завданням є уважно звертати увагу на історико-культурний опорний план та зони охорони пам'яток історії та культури. З цією метою необхідно посилити подальшу активізацію створення відповідних програм, що конкретно визначають заходи з безпеки історичного середовища та осіб, відповідальних за їх реалізацію. Необхідно досягти логічного, науково мотивованого компромісу між сучасними потребами міста та важливістю збереження історичної містобудівної спадщини; між суспільними і приватними інтересами; між замовником та виконавцем.

Висновки до розділу 2

1. Проаналізовано чинники, які мають безпосередній вплив на формування та трансформації планувальної структури міста, зокрема це природно-екологічні чинники, історико-географічний чинник та ряд суспільно-географічних чинників, в тому числі географічного положення, населення та трудових ресурсів, транспорту, розвитку міського господарського комплексу та соціального комплексу, а також управлінський чинник. Нами було проаналізовано привабливість міського простору Івано-Франківська у зв'язку з розвитком міста як туристичного центру України.

2. Охарактеризовано природні умови м.Івано-Франківська. Встановлено, що територія міста має переважно рівнинний характер, з двох сторін омивається річками Бистрицею Надвірнянською та Бистрицею Солотвинською, на півночі виділяються так звані Вовчинецькі гори, клімат в місті є помірно-континентальним з теплим літом та здебільшого м'якою зимою. Ґрунти міста переважно дерново-підзолисті оглеєні. Що ж стосується екологічної ситуації в місті, то найбільші проблеми спричинені постійним збільшенням автомобілізації населення, транзитний рух через місто, недостатнє забезпечення зеленими насадженнями тощо.

3. Проаналізовано демографічну ситуацію в місті, й встановлено, що вона є переважно сприятливою. Спостерігаємо позитивну динаміку збільшення чисельності наявного населення міста, що відбувається переважно за рахунок механічного та в незначній мірі природного приросту. Що стосується вікового розподілу, то найбільша частка мешканців міста – молоді працездатні люди у віці 30-35 років. В етнічному розподілі мешканців міста переважають українці – 93%, решту становлять росіяни, поляки, білоруси і ін. Що стосується ринку праці, то частка зайнятого працездатного населення складає близько 91 %, проте біля 2% зареєстровані, як безробітні.

4. Досліджено дорожно-транспортну систему міста. Вона характеризується радіально-кільцевою структурою з історичним центром, промисловими та спальними районами. Крім цього центр міста пересікають 2 кільця та 5 головних вулиць. Громадський транспорт представлений 28 автобусними маршрутами та 10 тролейбусними. Проблема громадського транспорту накладання маршрутів, перезавантаження центру міста

громадським та приватним автотранспортом, тому вирішенням є популяризація велосипедного транспорту, в місті обладнується ряд велосипедних доріжок та інша інфраструктура. Міське, регіональне та транспортне планування повинні бути пов'язанні між собою для досягнення найбільш гармонійного розвитку транспортної системи з іншими економічними та соціальними сферами.

5. Проведено аналіз міського промислового комплексу Івано-Франківська. Він характеризується своєю багатогалузевістю. Найбільш розвиненою галуззю є харчова промисловість, продукція якої є експортоорієнтованою. Основними статтями експорту міста є також машини та електротехнічне обладнання, продукція з деревини тощо. Також можемо спостерігати постійне збільшення кількості малих та середніх підприємств в місті. Івано-Франківськ є одним з лідерів України з будівництва житла, це відбувається у зв'язку з високим попитом на нього, оскільки велика кількість жителів міста і області, які працюють за кордоном, вважають доцільним вкладення коштів саме в нерухомість міста.

6. Охарактеризовано соціальну сферу міста й з'ясовано, що місто виконує функцію міжрайонного центру з ринкової торгівлі, медичного та соціально-культурного обслуговування населення.

7. Розглянуто містобудівну документацію Івано-Франківська, зокрема його генеральний план та стратегічні плани. Встановлено, що недостатнім в системі містобудівної документації є розробка зонінг-планів міста та детальних планів території, в зв'язку з чим і ведеться незаконна забудова території, а потенційні інвестори не мають чіткого уявлення про перспективи територіального розвитку міста тощо.

8. Надано характеристику привабливості міста Івано-Франківська, яке є старовинним містом Галичини, де збереглась низка культурно-історичних пам'яток, з певним сформованим архітектурним середовищем, що може стати туристичною принадою для відвідувачів міста, оскільки місто стало одним з форпостів туристичного освоєння Карпат. Було розглянути маркетингове управління – як один з видів міського управління, та використання інструменту брендингу міста для того, щоб мешканці могли якимось чином само ідентифікувати себе з містом.

РОЗДІЛ 3

ОЦІНКА ТРАНСФОРМАЦІЙ ПЛАНУВАЛЬНОЇ СТРУКТУРИ МІСТА ІВАНО-ФРАНКІВСЬКА

3.1. Геоісторичні зрізи розвитку планувальної структури міста

Геоісторія міста – це історична ретроспектива взаємозв'язку планувальної структури і просторового порядку (розпланування міста, його «урбаністичної форми») з соціальним порядком. Тобто йдеться про те, як місто планувалось і виглядало у певні періоди історії, і як це впливало на мешканців, їхні уявлення і спосіб життя тощо. Етапи становлення міста дозволяють нам чіткіше побачити минуле, проаналізувати чинники його становлення. Вивчення та аналіз змін таких чинників впродовж історичного розвитку - це важливе завдання, яке дозволяє зрозуміти "генетику" кожного міста і якимось чином спланувати його розвиток в подальшому.

Можемо виділити кілька етапів трансформації планувальної структури міста, так званих геоісторичних зрізів [60]:

1 зріз (середина-кінець XVII століття)

Місто мало форму шестикутної бастионової фортеці, у яку вписано квадратну ринкову площу та систему міських кварталів, що узгоджувались особливостями накладки шестикутного та прямокутного планів (рис.3.1.). У місто провадили три мости до двох брам та однієї Вірменської фіртки, що були розташовані посередині куртин фортеці. Південно-західний в'їзд був додатково захищений рavelіном. Серед цього розпланування розташовано також палац власника міста [154]. Що ж стосується *функціональності міста*, то на даному етапі розвитку місто виконувало житлову, оборонну, сакральну, палацову, виробничу, адміністративну, торгову та функцію обслуговування населення. Ядром міської забудови стала площа Ринок, на якій виконувались більшість з вище перелічених функцій. Центральну частину міста створювали за принципом європейських «ідеальних міст» епохи Відродження. Можна простежити чітку геометрію вулиць, що формували квартали. Вулиці виходили

на головну площу або до тих вулиць, що вели до в'їзних брам. Перші будівлі в місті були дерев'яні, одно- і двоповерхові.

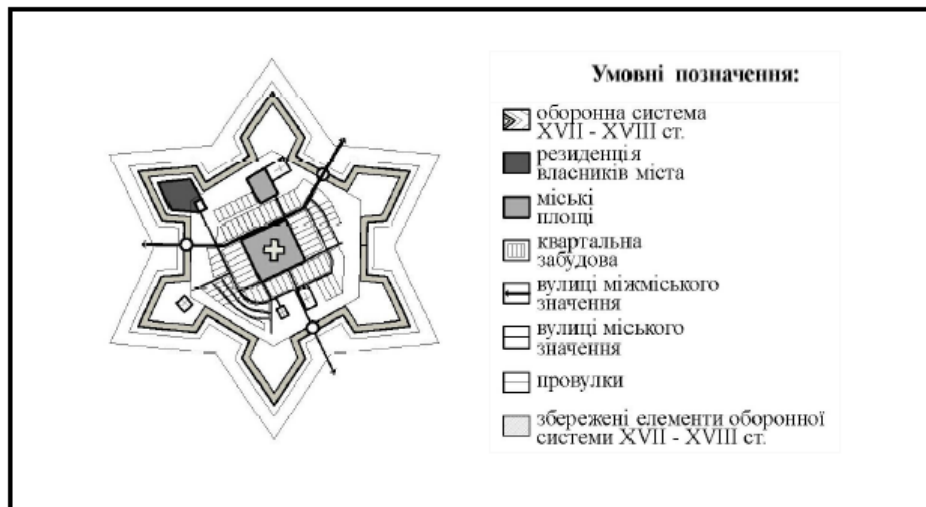


Рис. 3.1. Планувальна структура міста середини 17 ст.
(виконано на основі [65])

2 зріз (кінець 17 - кінець 18 століття)

Характерними його ознаками стало будівництво нової резиденції міських власників, а саме поява нового планувального елементу – резиденції Потоцьких, яка доповнює існуючу планувальну структуру. Спостерігаємо модернізацію оборонної системи міста. Станіславів набуває форми видовженого восьмикутника з 8 бастіонами в зв'язку з будівництвом мурованої резиденції Потоцьких. Новий палац виростає на північний-схід від міста, де були виведені нові фортифікаційні споруди. (рис.3.2.) З'являється система ровів та валів, а також вдосконалення бастіонної оборонної системи. В міста з'являються також ряд *нових функцій*, а саме додається освітня функція. В 18 ст. з'являється у місті вища школа та створюються братства при релігійних осередках. Також спостерігаємо трансформацію функцій попереднього етапу, а саме з будівництвом у місті великого палацового комплексу, сюди переміщується і адміністративна функція. Станіславів стає важливим торговим центром. За переписом, у 1720 році в місті налічується близько 27 крамниць. Будинки, які утворювали периметричну забудову навколо ратуші, називались «прибутковими». Будівлі були переважно дво- і триповерхові [154].

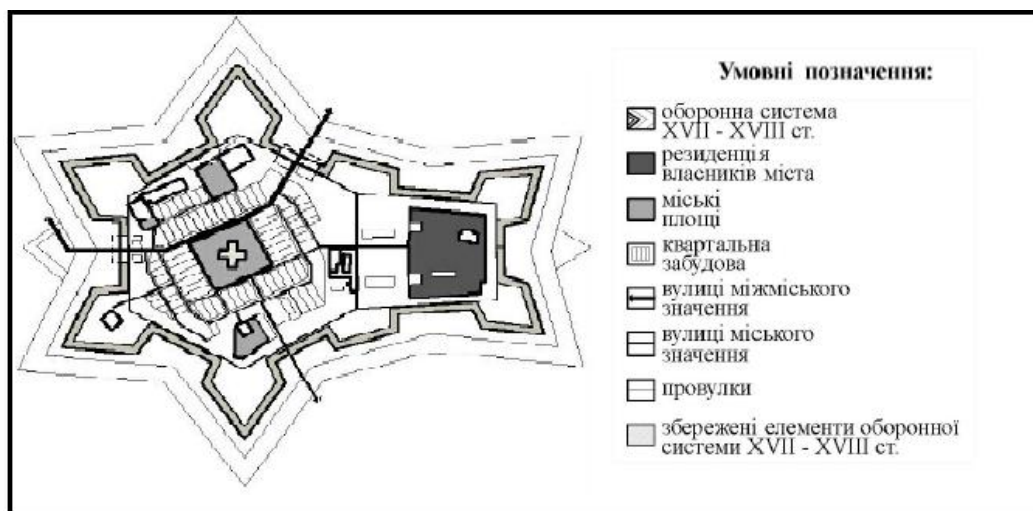


Рис. 3.2. Планувальна структура історичного ядра міста у 18 ст.
(виконано на основі [65])

З зріз (початок XIX – початок XX ст.)

У XIX ст., в період австрійського панування, Станіслав був окружним і повітовим центром Галицько-Волинського королівства, а у міжвоєнний (польський) – воєводства. У час діяльності Західно-Української Народної Республіки (ЗУНР), Станіслав з 1919 р. впродовж 4,5 місяців був її столицею. Відразу ж після так званого возз'єднання західноукраїнських земель з УРСР, 4 грудня 1939 року, місто було проголошене обласним центром Станіславської області, яка у 1962 році, як і місто Станіслав, була перейменована на Івано-Франківську, в честь відомого українського поета та письменника Івана-Франка.

В 20-х роках XX ст.. починається бурхливий розвиток Станіслава в промисловій і господарській галузі. Місто розвивалось за рахунок розвинутої нафтової промисловості, залізоливарних заводів і фабрик сільськогосподарських знарядь, шкіряної промисловості. Працювала в місті фабрика діжок, чотири млини, велика фабрика вати і ватину, чотири цегельні заводи, фабрика кахлів, фабрика дріжджів і спирту, фабрика шоколаду, а також 4 лісопильні і 4 столярні фабрики.

Що стосується даного етапу, то можемо спостерігати перерозподіл у міському функціональному зонуванні. Було ліквідовано оборонну систему в місті, а саме засипано рови і знищено фортифікаційні споруди. Колишні

передмістя зливаються з середмістям, а, отже, спостерігаємо також розповзання міських функцій на територію передмістя. Функціональна структура, можна сказати, втрачає свій центричний характер, головні міські функції розташовуються по всій території міста. В 18-19 століттях зникає також палацова функція, а на території резиденції засновників міста з'являється військовий госпіталь. Значні зміни відбуваються і у будівництві, закриття монастирів призупинило сакральне будівництво, натомість активніше почало розвиватись цивільне будівництво. Новим головним громадським центром стає новоутворена центральна площа (сучасна площа біля Драматичного театру ім. Івана Франка), яка також перебирає на себе рекреаційні та відпочинкові функції.

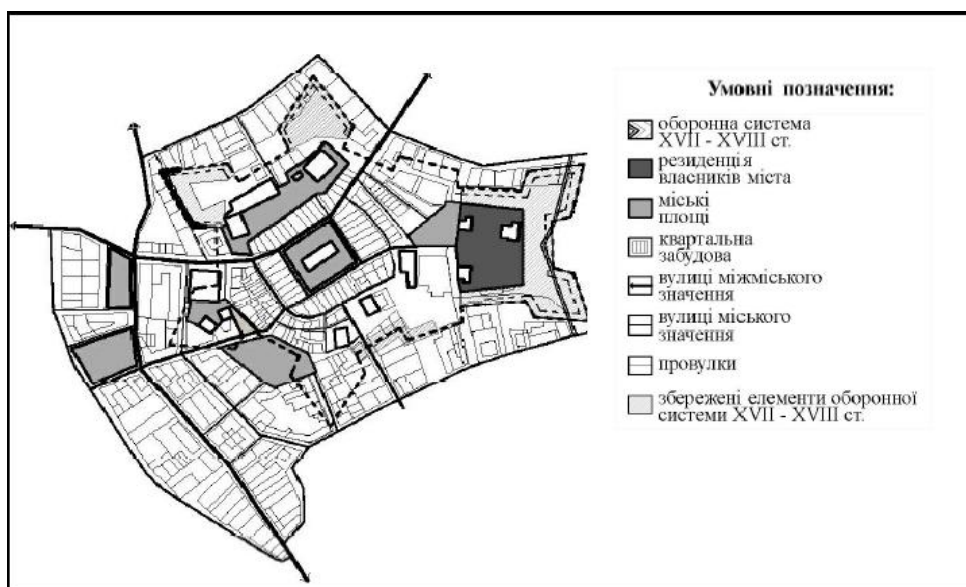


Рис.3.3. Планувальна структура історичного ядра міста у XIX ст.
(виконано на основі [65])

4 зріз (XX століття)

У радянський період місто активно розвивалось, освоюючи новий простір. Його розбудовували планово, комплексно і під жорстким державним контролем. Основними рисами даного етапу можна назвати втрату великої кількості автентичної житлової забудови, утворення центральних площ та алей за межами колишнього середмістя, територіальний ріст центру. Доповнення просторової структури середмістя новою житловою та громадською забудовою на місці втраченої [154].

Стало існувати наче два різних міста: старе, з вузькими вуличками, різноманітною забудовою, багатодекорованими фасадами, і нові одноманітні квартали з сірою панельною забудовою і нагромадженням промислової території з непривабливими бетонними огорожами. Також можна виділити мережу підцентрів міста, які утворюють центральну частину міста. У порівнянні з попереднім етапом розвитку площа центру збільшилась за рахунок утворення ансамблю центральної площі з музично-драматичним театром. На жаль, відчутними є значні втрати забудови кварталів, які оточують ринкову площу та інших споруд.

В 60-х роках з'явилися нові вулиці в районі залізничної станції. На карті міста з'являються Північний (тепер вулиця Чорновола) та Південний бульвари. У другій половині 20 століття місто поглинуло навколишні села Софіївку, Вовчинці, Угорники, Рінь, Микитинці, Опришівці, Крихівці, Пасічну. 1978 року затверджено генеральний план Івано-Франківська, який передбачав розбудову нових мікрорайонів, широких автомобільних магістралей. Генпланом передбачено збереження центральної, історичної забудови міста, завершення радіальної системи міських доріг, створення відпочинкових зон, перспективи розвитку міста. Згідно з генеральним планом у 70-80 рр. у місті розбудовують нові мікрорайони – Позитрон, Пасічна, вул. Будівельників, Братів Майданських (тепер вул. Хоткевича), у 80-90 рр. починають забудовувати мікрорайон Каскад. У 1962 р. на південній околиці міста споруджено нове приміщення аеропорту, що призвело до розширення меж міста й остаточного приєднання до нього с.Опришівців [39].

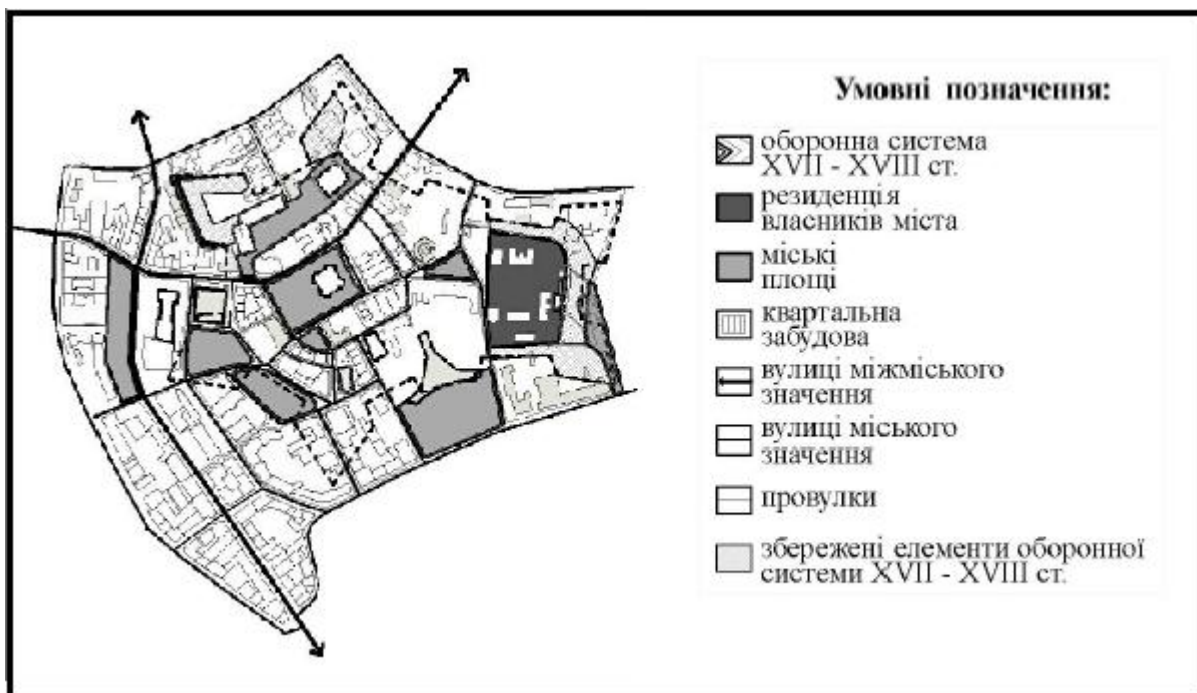


Рис.3.4. Планувальна структура історичного ядра міста у XX ст.
(виконано на основі [65])

5 зріз (кінець XX- початок XXI століття)

Сучасна структура міста значною мірою зберегла особливості первісного розпланування. Передовсім це помітні рештки бастионнихукріплень у західній та північній частинах міста, що переважно збереглись у формі земляних валів. Система вулиць, що сформувалась у наш час повторює зовнішній контур оборонних рубежів лише з чотирьох сторін. Це вулиці Новгородська та Дністровська у західній та північній частині історичного центру, Грушевського - в східній. Місце колишнього бастиону зайняв сквер на площі Міцкевича.

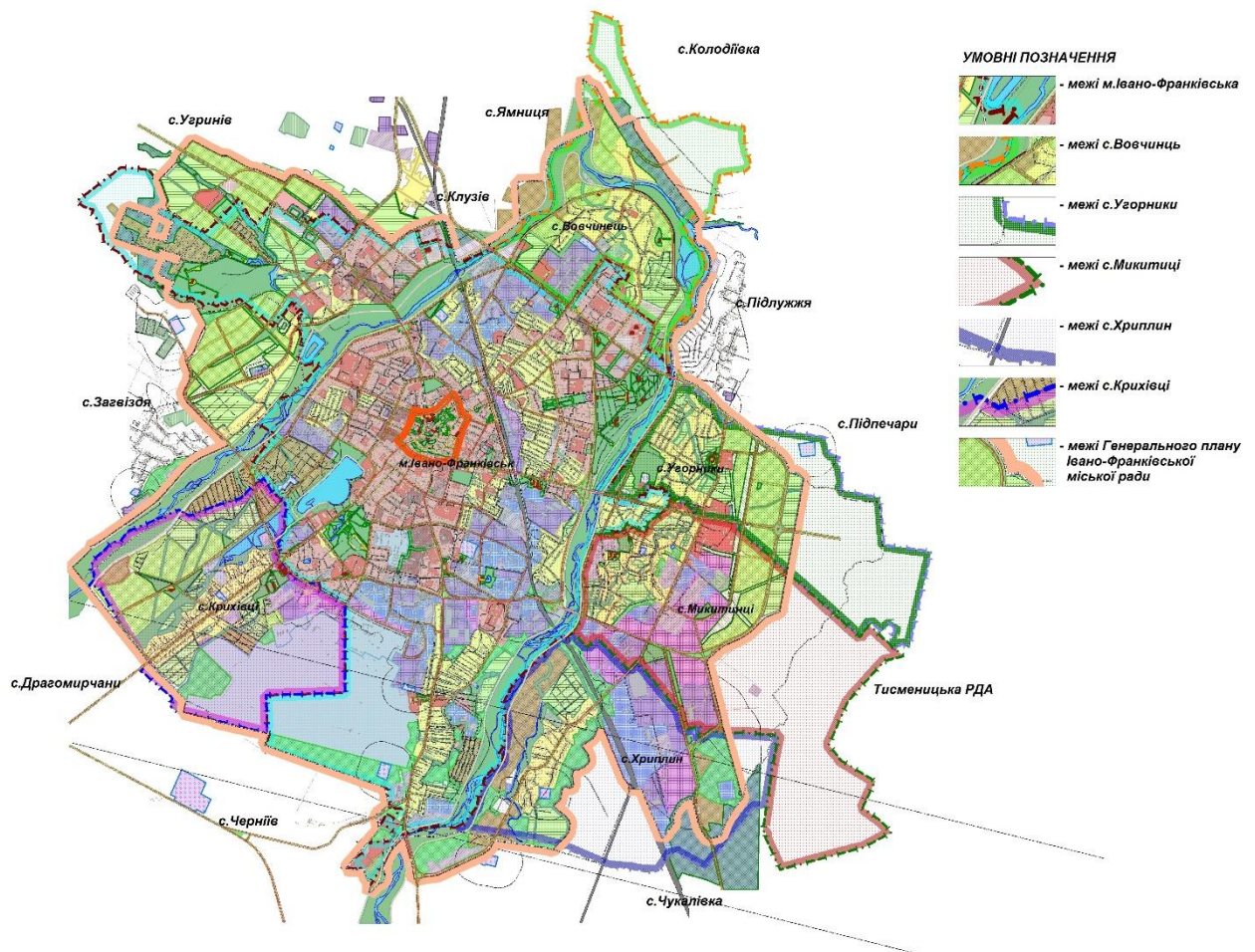
Центром середмістя й надалі залишається квадратна ринкова площа з ратушею у центрі. Можна виділити головні складові центру міста: громадський центр, адміністративний, торгівельний, культурний, відпочинково-рекреаційний. В процесі розвитку центру міста відбуваються переміщення та трансформації даних складових.

Територіально площа центральної частини не змінилась у порівнянні з попереднім етапом розвитку, але суттєво змінилось призначення окремих

планувальних елементів. Відбулись зміни у громадському житті міста, що відобразилось у призначенні міських просторів, площ, скверів [65].

Сучасне міське планування та забудова міста має цілий ряд недоліків, основними з яких є відсутність чіткого функціонального зонування території міста, організації дорожньо-вуличної мережі, а також організації системи обслуговування населення.

Схема меж міста Івано-Франківська та сіл Івано-Франківської міської ради



3.5. Сучасні межі міста Івано-Франківська (Джерело: Генеральний план міста Івано-Франківська)

Отже, узагальнюючи історичні трансформації функціонального зонування міста Івано-Франківська, можемо виділити таку зміну функцій на кожному з вищеописаних етапів (табл.2.3.):

Таблиця 2.3

Етапи функціональної трансформації міста

Функції	1 етап	2 етап	3 етап	4 етап	5 етап
палацова	+	+	-	-	-
оборонна	+	+	-	-	-
житлова	+	+	+	+	+
торгова	+	+	+	+	+
виробнича	+	+	+	+	+
адміністративна	+	+	+	+	+
громадська	+	+	+	+	+
функція обслуговування	-	-	+	+	+
освітня	-	+	+	+	+
рекреаційна	-	-	+	+	+
освітньо -пізнавальна	-	-	-	-	+

3.2. Планувальна організація міста Івано-Франківська

Івано-Франківськ є класичним прикладом європейського моноцентричного міста, з радіальною структурою, що розвивалось протягом багатьох століть з міста-фортеці.

При розробці Генерального плану міста у 2014 році, було вирішено приєднати до території міста 5 сіл, які розміщуються навколо Івано-Франківська, а саме Хриплин, Микитинці, Крихівці, Угорники та Вовчинець. Також в процесі розробки Генплану було виділено 10 планувальних утворень у самому місті та 5 утворень, які утворюють територію приміських сіл. Нами за основу було взяти вище вказані утворення для проведення більш детальніших досліджень. В процесі нами було названо дані планувальні утворення (ПУ) у відповідності до історичного розвитку цих територій, а також вибрані більш прийнятні для містян назви. Зокрема: Центр, ПУ №1 – мікрорайон «Княгинин»; ПУ №2 – мікрорайон вул. Миру – Вовчинецька ПУ №3 – мікрорайон вул. Чорновола; ПУ №4 – мікрорайон «Кант»; ПУ №5 – мікрорайон вул.Сахарова-Бандери; ПУ №6 – мікрорайон «Каскад»; ПУ №7 – мікрорайон «Майзлі»; ПУ №8 – мікрорайон «Аеропорт»; ПУ №9 – мікрорайон «Пасічна».

Приміські села: ПУ №10 – Вовчинець, ПУ № 11 – Угорники, ПУ №12 – Микитинці, ПУ№13- Хриплин, ПУ №14 – Крихівці.

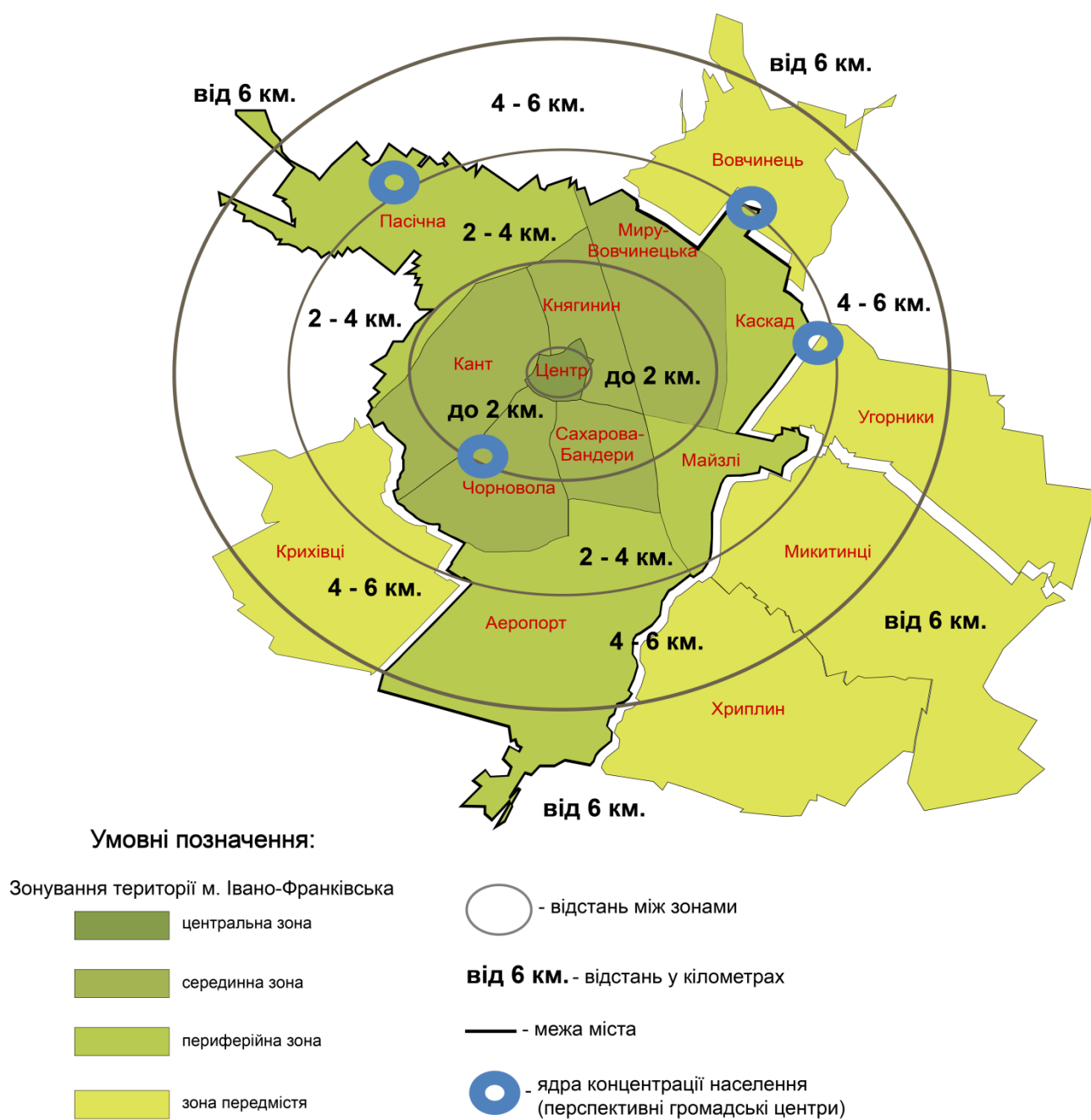


Рис.3.6. Зони доступності до центру міста Івано-Франківська
(розроблено автором)

Розглянемо детальніше історію розвитку та проаналізуємо функції даних утворень.

Центральна частина Івано-Франківська є багатофункціональною територією з досить укрупненим зонуванням. Тут традиційно розміщуються історично сформовані житлові квартали, ряд об'єктів сфери обслуговування, численні адміністративно-управлінські установи, міські культурно-видовищні споруди тощо. Ці об'єкти з'єднані між собою пішохідними зонами, існуючим озелененням, площами та майданами – тобто громадськими просторами.

Ці простори у центрі міста мають різну завантаженість: ряд з них часто використовують для святкових дійств, сезонної торгівлі, ярмарок тощо; інші, які володіють абсолютно придатними геометричними параметрами та місцезнаходженням, залишаються, на жаль, транзитними територіями, які не використовуються за призначенням. Нерідко такі території стають ділянками скупчення незаконної виносної торгівлі, що призводить до нагромадження тут дисгармонуючих об'єктів, таких як реклами, сміття і так далі. Такі території відчують потребу у їх впорядкуванні, створенні їх деталізації, наповненні їх додатковим змістом та новими якісними елементами дизайну міста в тому числі як стаціонарними, так водночас і мобільного типу, що дасть їм можливість для подальшої швидкої трансформації.

Сьогодні відбуваються процеси реконструкції, пов'язані з інтенсивним освоєнням історичних територій у центральній частині міста, зокрема спорудження багатоквартирного житла в історичних кварталах. Відбувається постійне вилучення будь-яких ділянок у місті, на яких можливо розмістити ще один комплекс або будинок. Житло, що проектується у центральних районах міста, розраховане переважно на заможний шар населення і завдяки вигідному територіальному розташуванню розглядається як елітне. За площею квартир, обробленням, висотою поверху і іншими параметрами будинки можуть бути зараховані до категорій елітного житла або бізнес-класу. На жаль, у вітчизняній практиці забудовник часто звертає увагу на більш економічну вигоду, нехтуючи композиційними аспектами та збереженням історичного середовища.

Варто зауважити, що формування пішохідного простору у центрі великого міста є складною проблемою, оскільки вимагає реорганізації мережі транспортних вулиць в межах центру і навколо нього. В обласних центрах Західної України такі заходи здійснювали досить обмежено, що, звужувало можливості організації пішохідних просторів до окремих вибраних вулиць і площ у кожному місті. Найпослідовнішого втілення концепція створення пішохідного простору набула у Івано-Франківську. Тут була розпланована мережа вулиць і площ, у систему яких органічно ввійшли новозбудовані громадські та житлові будинки. Пішохідні вулиці і площі отримали нове комплексне облаштування від озеленення території до впорядкування фасадів та декоративного оформлення вітрин магазинів.

Зона пішохідної доступності центру міста складає 300 - 500 м.

В результаті проведеного нами опитування (табл. 3.1.), жителі центру міста оцінили на оцінку «добре» такі сфери як географічне положення району, його транспортну доступність, умови для спорту та відпочинку. Оцінку «задовільно» отримали екологія, благоустрій та архітектурний вигляд території, розвинений ринок праці та можливість ведення бізнесу, рівень безпеки та забезпечення об'єктами соціальної інфраструктури.

Містяни виділили наступні проблеми, актуальні для розвитку центру міста :

- Нестача пішохідних зон;
- Відсутність дитячих та спортивних майданчиків;
- Проблеми відсутності паркувальних місць з одного боку, та перезагруженість вулиць центральної частини припаркованими авто - з іншого;
- Низька якість дорожнього покриття.

Проте 80% опитаних жителів центральної частини міста не бажають змінювати своє місце проживання.

Серединну зону міста утворюють мікрорайони «Княгинин» , мікрорайон вул. Миру – Будівельників, мікрорайон вул. Чорновола, мікрорайон «Кант»,

мікрорайон вул. Сахарова-Бандери. Дана зона є територією в основному ущільненої житлової забудови різних періодів, проте ряд житлових будинків має в тому числі змішані функції, а саме розташування на 1 поверхах об'єктів роздрібної торгівлі та надання різного роду послуг: банківських, юридичних, консалтингових, розважальних, послуг краси тощо. Мікрорайон вулиці Чорновола та Кант характеризується поширенням рекреаційної функції у зв'язку з розміщенням тут Парку культури та відпочинку імені Т. Г. Шевченка та міського озера – одного з улюблених місць відпочинку містян. В мікрорайоні Кант можна спостерігати поширення садибної забудови. Пішохідна доступність до центру міста з серединної зони складає близько 3 км з найвіддаленіших районів цієї зони та близько 1-2 км з зон, розташованих ближче до центру. Через дану зону проходять основні транспортні осі міста, зокрема для мікрорайону Княгинин - вул.Галицька, мікрорайону Сахарова-Бандери - вул. Незалежності та вул. Коновальця, мікрорайону Миру-Будівельників - вул. Вовчинецька, мікрорайону Чорновола - вул. Коновальця, вул. Гетьмана Мазепи та вул.Чорновола. Також мікрорайон вулиці Чорновола та Княгинин можна назвати освітньо-науковими центрами міста, так як тут розміщуються 2 найкрупніші вузи міста, зокрема Прикарпатський національний університет ім. Василя Стефаника та Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу відповідно.

Зона пішохідної доступності складає приблизно 1-2 км до центру міста.

Згідно нашого опитування (табл. 3.1.) мешканці даної зони оцінюють на оцінку добре географічне положення зони, її екологічний стан, транспортну доступність та благоустрій території, а також можливість вибору житла, доступність споживчих товарів та рівень розвитку банківського обслуговування, решті сфер у цій зоні мешканці поставили оцінку «задовільно».

Мешканці серединної зони згідно результатів опитування виділили наступні проблеми:

- Погане транспортне сполучення у мікрорайоні Княгинин зі сторони вул. Набережної ім. В.Стефаника;
- Невелика кількість дитячих навчальних закладів: шкіл та дитсадків;
- Через високу щільність забудови не вистачає прибудинкових територій.

Периферійну зону міста Івано-Франківська утворюють мікрорайони «Пасічна», «Каскад», «Майзлі», район Аеропорту, а також невеличкі житлові мікрорайони, такі як БАМ (знаходиться по закінченню вулиці І.Мазепа), Позитрон (закінчення вул. Вовчинецької), Брати (в районі вулиці Хоткевича), урочище «Дем'янів Лаз» тощо.

Що ж стосується функціонального навантаження даних територій, то мікрорайон «Каскад» - це типовий спальний мікрорайон з багатоповерховою забудовою, з досить розвиненою інженерною інфраструктурою. Тут знаходять в стані будівництва ряд житлових комплексів, відбувається розвиток спеціалізованого спортивно-рекреаційного центру.

Що ж стосується мікрорайону «Майзлі», то території тут використовуються частково під багатоповерхову забудову, але в більшій мірі це садибна забудова, а також ділянки виробничого призначення.

Район Аеропорту містить в собі як житлові функції, так і виробничі, в тому числі транспортні, в зв'язку з розміщенням тут Міжнародного аеропорту «Івано-Франківськ».

На нашу думку, використання території під Івано-Франківський аеропорт в районі вул. Коновальця є не дуже доцільним. Дана ділянка має площу більше 400 га з дуже сприятливою рівнинною територією. Доцільніше було б використати її як місце для розвитку, яке б з часом могло приносити економічну вигоду місту, зокрема облаштувати тут технополіс наприклад чи бізнес-інкубатор, а сам аеропорт потрібно винести за межі міста і розмістити біля якоїсь автомобільної магістралі для зручної транспортної доступності до нього.

В динамічній стадії свого розвитку знаходиться сьогодні мікрорайон «Пасічна». Він знаходить на північному заході міста, починається за мостом

через річку Бистриця Солотвинська, вздовж вулиці Галицької, яка на виїзді з міста переходить у Калуське шосе, що є однією з магістралей, що з'єднує Івано-Франківськ з Калушем, Галичем і Львовом.

Даний мікрорайон є переважно житловим з багатоповерховою забудовою та садибною забудовою в районі урочища «Дем'янів Лаз». Тут також розташовані приміщення колишнього Радіозаводу, приміщення якого зараз переобладнано під корпуси Прикарпатського національного університету ім. В. Стефаника, тому можемо говорити і про освітньо-наукову функцію даного мікрорайону. Проте на нашу думку, «Пасічній» не вистачає культурно-розважального наповнення, дитячих та спортивних майданчиків тощо. Було розроблено проект трансформації мікрорайону «Пасічна». Основні ідеї:

- створення сучасної, багатофункціональної пішохідної алеї, яка бере свій початок біля зупинки «Радіозавод» на вулиці Галицькій і тягнеться житловими кварталами аж до берега річки Бистриця Солотвинська;
- спорудження пішохідно-велосипедного мосту паралельно до залізничного віадуку, поява нового сполучення між берегами річки в районі вулиці Хіміків дасть новий поштовх для динамічного розвитку району, який зараз вважається віддаленим і важкодоступним;
- будівництво нової дамби з відпочинковими зонами, пляжами, велосипедними й біговими доріжками [143].

Зона пішохідної доступності до центру міста складає від 2 до 6 км.

Згідно з проведеним нами опитуванням мешканці мікрорайонів периферійної зони оцінили на оцінку «добре» такі сфери як географічне положення, рівень доступності споживчих товарів та банківське обслуговування, незадовільну оцінку «погано» отримали рівень розвитку житлово-комунального господарства та відсутність добре оплачуваних робочих місць. Решта сфер отримали оцінку «задовільно».

Проблеми, які найбільше турбують мешканців периферійної зони:

- відсутність пішохідних зон;
- нестача паркінгів;

- жителі мікрорайону «Каскад» та «Пасічна» скаржаться на відсутність тут паркової зони;
- жителі мікрорайону «Пасічна» дуже потребують ще хоча б одного моста через річку Бистриця Солотвинська;
- мешканці «Майзлів» скаржаться на погану безпеку в їхньому мікрорайоні.

Що стосується *зони передмістя*, то сюди ми віднесли 5 сіл, які входять до Івано-Франківської міської ради, а саме це Хриплин, Микитинці, Вовчинці, Угорники та Крихівці. Дані території зайняті переважно приватною садибною забудовою, а також використовуються для розміщення виробництва, зокрема найбільшу виробничу територію спостерігаємо у с.Хриплин, де розміщується Хриплинський промисловий вузол. Також останньою редакцією Генплану м.Івано-Франківська в зоні передмістя передбачена територія для розміщення лікарняного містечка і учбової зони.

Зона пішохідної доступності до центру міста складає 4-6 км.

Згідно результатів опитування мешканці приміських сіл оцінили в «добре» географічне положення, екологічний стан території, благоустрій, доступ до споживчих товарів та рівень безпеки, негативну оцінку «погано» отримали такі сфери як можливість прикладання праці в малому та середньому бізнесі, мала кількість високооплачуваних робочих місць, а також забезпеченість об'єктами соціальної інфраструктури (школи, дитячі садки, лікарні тощо). Решту сфер передмістя отримали оцінку «задовільно».

Основні проблеми передмістя, за словами їх мешканців :

- погане транспортне сполучення з Івано-Франківськом;
- відсутність супермаркетів на території сіл;
- відсутність дитячих та спортивних майданчиків.

Опитування жителів Івано-Франківська показало, що у місті крім центральної частини міста сформувались також ядра концентрації значної кількості населення та нагромадження багатьох функцій, які на перспективу могли б претендувати на роль громадських центрів другого порядку, розміщені вони переважно в периферійних районах міста, де містяни проводять досить

багато вільного часу. Зокрема до таких ядер саме рекреаційного призначення можна віднести *Міський Парк ім.Т.Шевченка та міське озеро* в мікрорайоні вул. В.Чорновола – близько 70% опитаних проводять тут вільний час; інші два ядра сформувались на основі розміщення тут великих торговельних центрів, які притягують велику кількість споживачів – це зокрема *торговий центр «Арсен» та «Епіцентр К», та територія Східного ринку*, що утворюють велику торговельну зону, розташовуються в мікрорайоні «Каскад», а також *торговий центр Велес*, що сформував своє ядро концентрації населення на вул. Вовчинецькій. Обриси громадського центру має і мікрорайон «Пасічна», це район перехрестя вулиці Галицька та вул. Тролейбусна зі значною кількістю торгових точок та супермаркетів але на нашу думку він ще не сформований остаточно.

Таблиця 3.1.

Результати опитування жителів Івано-Франківська стосовно проживання в мікрорайонах міста (усереднене значення):

	Центр	Серединна зона	Периферійна зона	Зона передмістя
Географічне положення	добре	добре	добре	добре
Екологічний стан території	задовільно	добре	задовільно	добре
Транспортна доступність	добре	добре	задовільно	задовільно
Благоустрій і архітектурний вигляд	добре	добре	задовільно	добре
Доступність і якість медичного обслуговування	задовільно	задовільно	задовільно	задовільно
Наявність добре оплачуваних робочих місць	добре	задовільно	погано	погано
Можливість прикладання праці в малому і середньому бізнесі	задовільно	задовільно	задовільно	погано
Забезпеченість об'єктами соціальної інфраструктури (школи, дошкільні установи, поліклініки, лікарні та ін.)	задовільно	задовільно	задовільно	погано
Умови для спорту і відпочинку	добре	задовільно	задовільно	задовільно
Можливість вибору житла	задовільно	добре	задовільно	задовільно
Доступність, зручність придбання споживчих товарів	добре	добре	добре	добре
Банківське обслуговування	задовільно	добре	добре	задовільно
Рівень доходів населення	задовільно	задовільно	задовільно	задовільно
Рівень розвитку житлово-комунального господарства	добре	задовільно	погано	задовільно
Безпека проживання. рівень злочинності	задовільно	задовільно	задовільно	добре

Отже в цілому, якщо розглядати функції представлених вище зон міста, то можемо підсумувати (табл.3.2.)

Таблиця 3.2.

Основні функції виділених зон міста

Зона міста	Функції, які представлені					
	Житлова	Виробнича	Транспортна	Освітньо-наукова	Культурна, розважальна	Рекреаційна
Центр	+	-	+	+	+	+
Серединна зона	+	+-	+	+	+	+
Периферійна зона	+	+	+-	+-	+-	+
Зона передмістя	+	+	+-	-	-	-

З метою комплексного розвитку території міста Івано-Франківська потрібно якнайшвидше на законодавчому рівні затверджувати зонінг-плани та детальні плани розвитку територій для того, щоб уникати проблем з незаконною забудовою, вилученням земель тощо та щоб потенційні інвестори, володіючи інформацією щодо стану земельних ресурсів, наявності вільних виробничих площ, могли зайти в місто, покращивши його економічний стан і як наслідок – якість життя населення мешканців Івано-Франківська.

3.3. Трансформації планувальної структури міста

Міський простір міста Івано-Франківська, як і його планувальна структура, постійно перебуває в процесі трансформацій. Зокрема, основними процесами, що проходять в місті є розвиток субурбанізаційних процесів, ревіталізація просторів, комерціалізація, сакралізація міського простору, демілітаризація території колишніх військових частин тощо.

Субурбанізація

Івано-Франківськ на сьогодні характеризується достатньо сприятливими передумовами для розвитку процесів субурбанізації, адже місто є адміністративним та соціально-економічним центром аграрно-індустріальної області, яка характеризується досить низьким рівнем урбанізації, а отже подальше зростання Івано-Франківська стимулюватиме субурбанізаційні процеси, наслідком яких є трансформації як приміської зони міста, так і планувальної структури Івано-Франківська. Можна спостерігати відцентрові тенденції розвитку міста, розвантаження центральної частини міста тощо.

За генпланом 2000 року визначено тільки орієнтовні межі приміської і буферної зон м. Івано-Франківська. Тут є пропозиції внесення до приміської зони населені пункти з радіусом транспортної доступності до 10-12 км, сюди відносяться 26 сіл: Чукалівка, Радча, Драгомирчани, Лисець, Старий Лисець, Посіч, Підлісся, Загвіздя, Рибне, Павлівка, Ямниця, Тязів, Клузів, Колодіївка, Добровляни, Узин, Підпечери, Тисмениця, Клубівці, Пшеничники, Хом'яківка, Марківці, Липівка, Братківці, Березівка, Черніїв.

Транспортні магістралі в межах приміської зони забезпечують загальну доступність обласного центру. Це зумовлює привабливість житлового фонду у передмістях, який із часом починає набувати більшого престижу. Водночас можемо спостерігати явище формування так званого «*пері урбан інтерфейсу*», тобто перехідної зона між міським та сільським способом життя, так як в селах навколо Івано-Франківська, особливо більш віддалених від міста (Підлісся, Клубівці, Хом'яківка, Марківці, Липівка, Братківці,) можемо спостерігати сільський спосіб життя – відсутність деяких міських комунікацій (наприклад,

водопостачання), наявність особистого підсобного господарства тощо. А на території сіл, що входять до Івано-Франківської міської ради, а також Угринів, Ямниця, Чукалівка і ін. велика кількість мешканців проживає в будинках котеджного типу і їм характерний міський спосіб життя.

І.Закутинською було проведено дисертаційне дослідження з приводу визначення меж приміської зони Івано-Франківська, вона наголошує на доцільності використання в умовах рівнинного положення міста в потребах вивчення субурбанізації ідеальну концентричну модель 20-км приміської зони, та розділити її на 5-км, 10-км, 15-км, 20-км підзони. Це дасть змогу прослідкувати відцентрову зміну та територіальну диференціацію параметрів соціально-економічного розвитку населених пунктів, прилеглих до міста. Автор виділяє головний напрям субурбанізації - південно-східний, інші – другорядні. Вони зумовлюють зіркоподібну форму приміської зони Івано-Франківська, що відображає ефект поширення субурбанізації вздовж транспортних коридорів у вигляді променів (Дод. К).

Високий рівень конкуренції змотивував забудовників Івано-Франківська боротись за покупця, при цьому пропонуючи оригінальні проектні рішення для новобудов. Цікавим реалізованим проектом у Івано-Франківську є житловий комплекс - містечко «Калинова слобода». Воно знаходиться на території села Крихівці, цей мікрорайон складається з понад 20 будинків переважно 9 поверхів, з повністю розвиненою інфраструктурою: школою, дитсадочком, супермаркетами, аптеками, спортивними та дитячими майданчиками тощо. Так, як будується друга черга, то всього будинків має бути близько 50.

Це може служити яскравим прикладом для раціонального використання приміської зони, в яку мешканці міста захочуть переселитись, тим самим провокуючи її подальший розвиток та подальші трансформації самого міста Івано-Франківська.

Ревіталізація

Що стосується промислового розвитку Івано-Франківська, то можемо спостерігати процеси деіндустріалізації. Була припинена робота великої

кількості підприємств, які визначали виробничу спеціалізацію міста і формували його містоутворюючу основу. Сьогодні у зв'язку зі стрімким зростанням малого і середнього бізнесу відповідно спостерігаємо зростання значення сфери послуг. Такі процеси відповідають загальноєвропейським тенденціям і так званій «революції послуг», яка почалася в 80-х роках XX ст. і триває сьогодні [130].

У місті Івано-Франківську під промислову забудову виділено близько 1300 га земельних ділянок, а за призначенням використовується тільки близько 10-15%, тобто решту територій не використовуються, більшість з них перебувають в занедбаному стані (рис. 3.5.).

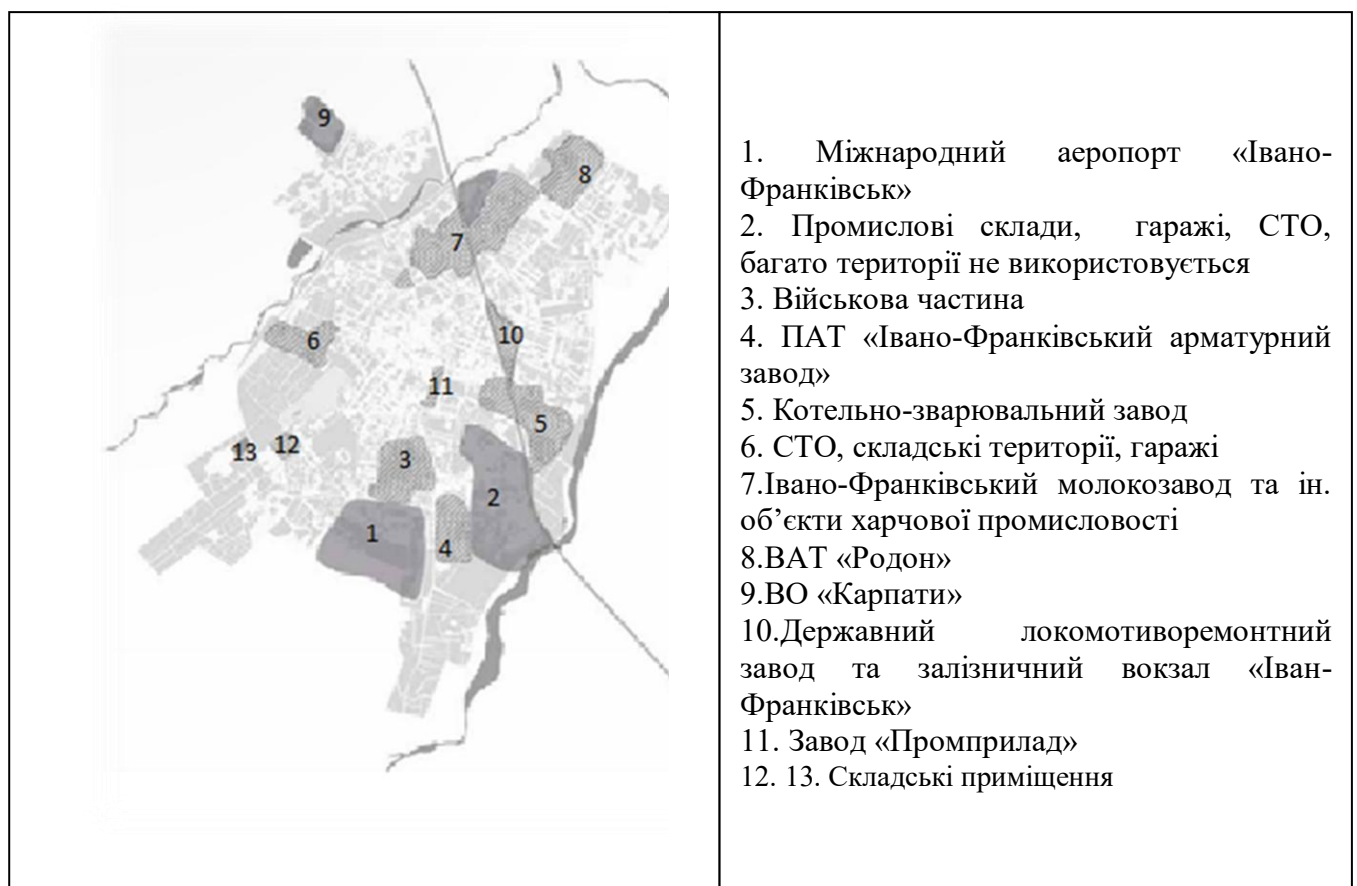


Рис. 3.7.Схема розміщення виробничих територій м. Івано-Франківська
(розроблено автором)

Територія, де раніше розташовувалась промисловість, перестала виконувати свою первинну функцію. Тому, дані ділянки та об'єкти, що на них знаходяться, мають бути переосмисленими в процесі їх адаптації до потреб сьогодення. Міста, що колись зароджувались навколо великих промислових

комплексів, тепер втрачають власну ідентичність, оскільки колишні заводи та фабрики, вигляд яких раніше символізував розвиток і прогрес, сьогодні залишені в руїнах, або ж знесені на користь спорудження нових об'єктів на їх території. Проте такий підхід до використання постпрому не можна вважати найбільш доцільним з економічної, історичної, естетичної, екологічної та суспільної точок зору. Існує багато причин для повторного використання таких ділянок та об'єктів, і в процесі їх реурбанізації чарівність промислової естетики не може бути знехтуваною, адже в багатьох випадках може мати вирішальне значення для успіху їх реконструкції [126].

Для прикладу візьмемо кілька таких об'єктів і розпочнемо з приміщень *старого пивоварного заводу*, який знаходився в самому центрі міста, недалеко від центрального ринку, два його цехи (варний та солодовий) розташовувались по обох боках на вул. Новгородської. Збудований завод був ще у 1767 році німецькою сім'єю Зедельмайєрів і багато поколінь цієї родини варили пиво на Прикарпатті до приходу радянського етапу. Комплекс пивоварного заводу було занесено до Державного реєстру пам'яток архітектури національного значення і він функціонував приблизно до початку 2000 рр., коли він перейшов у власність компанії «Гаразд», яка взяла на себе відповідальність по відновленню даної пам'ятки. Проте ця організація не реставрувала варний цех, як було домовлено, а знищила дану будівлю і на її місці побудувала нову, в приміщенні якого зараз знаходиться заклад швидкого харчування. Інший солодовий цех знаходиться в аварійному стані і наразі потрібно докласти значних зусиль для його реставрації.

На нашу думку, розміщення даного цеху в центральній частині міста є основним пріоритетом, так як тут добре транспортне сполучення, велика кількість людей, потенційних споживачів послуг, добре розвинена навколишня інфраструктура. Також при реконструкції потрібно будь яким чином зберегти споруду цеху і задля збереження історичної та культурної спадщини зберегти і її цільове призначення, тобто пивоваріння. Тут можна обладнати якусь невеличку броварню та на її базі створити невеликий тематичний заклад

громадського харчування, типу пабу, або заснувати музей пивоваріння, який міг би стати чудовою туристичною дестинацією як для мешканців Івано-Франківська, так і для гостей міста.

Також уваги потребує одне з найстаріших промислових підприємств Прикарпаття у галузі приладобудування завод *«Промприлад»*. Підприємство було засноване більше, ніж 100 років назад на базі трьох підприємств – фірми «Край» польського власника, та фірм чеських власників: вагономеханічний завод Майорова та «Фама». В 1957 році ці три підприємства було об'єднано у завод «Станіславприлад», і вже в 1962 році підприємство отримує назву «Івано-Франківський приладобудівний завод». У 2012 році дане підприємство стало публічним акціонерним товариством «Івано-Франківський завод «Промприлад».

На сьогоднішній день підприємство є діючим, але досить збитковим і з великою кількістю пустих площ, функціональне призначення яких є сенс змінити. Що стосується пропозицій Генплану до даної території, то пропонується виділити 3 функціональні зони на території заводу, а саме житлово- громадська, громадська з освітньою функцією та окремо планується виділити зелену територію, яка сполучатиме прохід між Університетом імені Данила Галицького, який знаходиться недалеко від території заводу, з Меморіальним сквером. Перевагою розміщення даного промислового підприємства є також близькість до історичного центру міста, близькість до важливих транспортних артерій Івано-Франківська, зокрема вулиць Незалежності та Коновальця. Тому доцільно, на нашу думку, спершу знайти діалог з власниками підприємства, місцевою владою та міською громадою щодо можливості зміни функціонального призначення корпусів та території підприємства, і дані приміщення можна перетворити на певну освітню платформу, так як спостерігаємо близькість до цілого ряду міських вузів, які знаходяться в пішохідній доступності до підприємства, також варіантом використання даних приміщень може бути переобладнання їх під сучасні «лофти». Лофт-квартира - порівняно сучасне дизайнерське рішення, яке

народилося по ходу міських програм відродження - в процесі перетворення старих цегельних складів, фабрик і шкіл в численні житла без внутрішніх перегородок, зате з великим простором [97].

Прикладом вже успішної ревіталізації промислових підприємств в місті Івано-Франківську можна назвати колишній завод *«Позитрон»*, сучасний *«Родон»*, побудований у 1967 р. який в свій час займався виготовленням електроніки. Навколо даного підприємства облаштувався цілий житловий спальний район, який в свою чергу і по теперішній час зберігає стару назву підприємства – Позитрон. Після здобуття Україною незалежності, потужності підприємства значно впали, була проведена реструктуризація підприємства. Багато земель і приміщень після цього було здано в оренду заводом. І, починаючи з 2000 рр., в старих приміщеннях заводу розмістився гіпермаркет торгової мережі *«METRO»*, а в адміністративному корпусі колишнього підприємства розмістився вищий навчальний заклад *«Галицька Академія»*. Бачимо чітку зміну функціонального призначення приміщень колишнього промислового підприємства на освітні та торговельні. Проте ще дотепер багато приміщень заводу знаходяться в занедбаному стані та пустують і, відповідно, потребують уваги як місцевої влади, так і громадськості [62].

На нашу думку, основними проблемами, що заважають ввійти інвесторам для ревіталізації старих промислових підприємств є:

- відсутність доступу та актуального переліку об'єктів міста, які потребують відновлення;
- відсутність чіткого подальшого бачення як у власників так і міських планувальників довгострокового використання об'єктів;
- відсутність законодавчого регулювання щодо відновлення старих промислових територій, як пропозицію було б доцільно прийняти ряд законопроектів про стягнення штрафів власниками промислових підприємств за відсутність діяльності на території заводів та за неналежне утримання приміщень;

- складність діалогу між місцевою владою, власниками підприємств, підприємцями – потенційними інвесторами та міською громадою.

Було б доцільно виділити наступні принципи ревіталізації старих промислових підприємств, а саме [62]:

- 1) індустріальні споруди – це також історична спадщина, яку потрібно зберігати і, по можливості, реконструювати та відновлювати;
- 2) старі промислові підприємства необхідно розглядати як актив, який може приносити користь як місту, так і їх власникам, а не просто як земельні ділянки та приміщення;
- 3) повинен працювати принцип соціальної відповідальності;
- 4) при реконструкціях потрібно враховувати принцип екологічності.

В цілому, механізм ревіталізації, на нашу думку, повинен виглядати наступним чином:

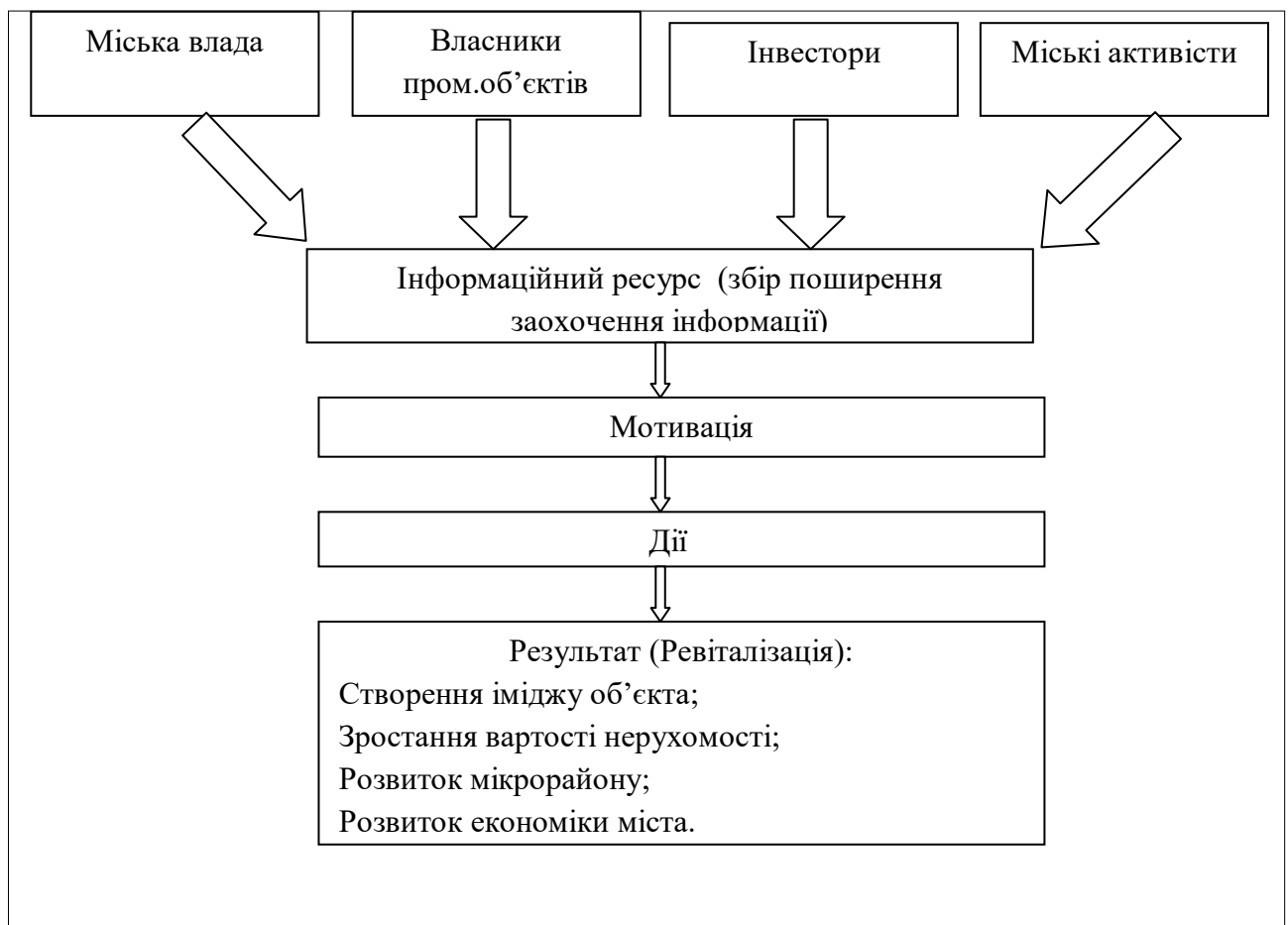


Рис. 3.8. Схема механізму процесу ревіталізації
(розроблено автором)

Отже, в Івано-Франківську цілий ряд колишніх промислових об'єктів потребують уваги, адже багато як територій так і приміщень знаходяться в занедбаному стані та не несуть жодної суспільної користі. Основними членами цього процесу є безпосередньо саме місто і його представницькі органи влади, власники підприємств, потенційні інвестори та громадськість і дуже важливим є побудувати конструктивний діалог між ними задля вирішення поставлених завдань. І як результат такої взаємодії можна отримати по-перше, створення нового іміджу об'єкта чи території, через зміну їх функцій, по-друге – залучення інвестицій в місто і, як наслідок, розвиток як певного району міста, так і міської економіки в цілому, по-третє – розвиток нових громадських та публічних просторів для містян.

Озеленення

Озеленення міста є важливою складовою розвитку міста, воно часто формує імідж території та враження про місто чи його частину.

На території Івано-Франківська є ряд територій рекреаційного призначення. Згідно ДБН Б.2.2-5:2011 («Благоустрій територій») значення нормативної потреби в озеленених територіях загального користування складає $16 \text{ м}^2/\text{людину}$, а якщо врахувати розміщення в місті також залізничного вузла то даний показник складе $16,8 \text{ м}^2/\text{людину}$. Площа міста складає бл. 3650 га, з якої 75% - це територія під забудову. Площа зелених насаджень Івано-Франківська складає більше 1230 га, з яких 350 га - загального користування. Тобто на 1 мешканця Івано-Франківська припадає 52 м^2 зелених насаджень, а загального користування всього $14,5 \text{ м}^2$.

Отже на сьогодні в Івано-Франківську за цими розрахунками є потреба в наявності більше 400 га зелених насаджень, так як наявних є явно недостатньо.

Найбільшими парками та скверами міста є Міський парк культури та відпочинку імені Тараса Шевченка (є пам'яткою садово-паркового мистецтва місцевого значення), парк Воїнів-Інтернаціоналістів, сквер на вул. Молодіжній, Меморіальний сквер тощо (рис.3.9.).

За останньою версією генплану міста, нові парки в Івано-Франківську повинні з'явитися на берегах двох Бистриць Солотвинської та Надвірнянської, а також в районі села Микитинці. Також генплан передбачає включення в межі сучасного міста лісної території площею 430 га. На жаль, території в місті для обладнання нових скверів чи парків практично немає, тому потрібно шукати альтернативні варіанти. В процесі озеленення раніше забудованих територій в місті часто неможливим є створення нових парків та скверів в зв'язку з високою щільністю забудови.

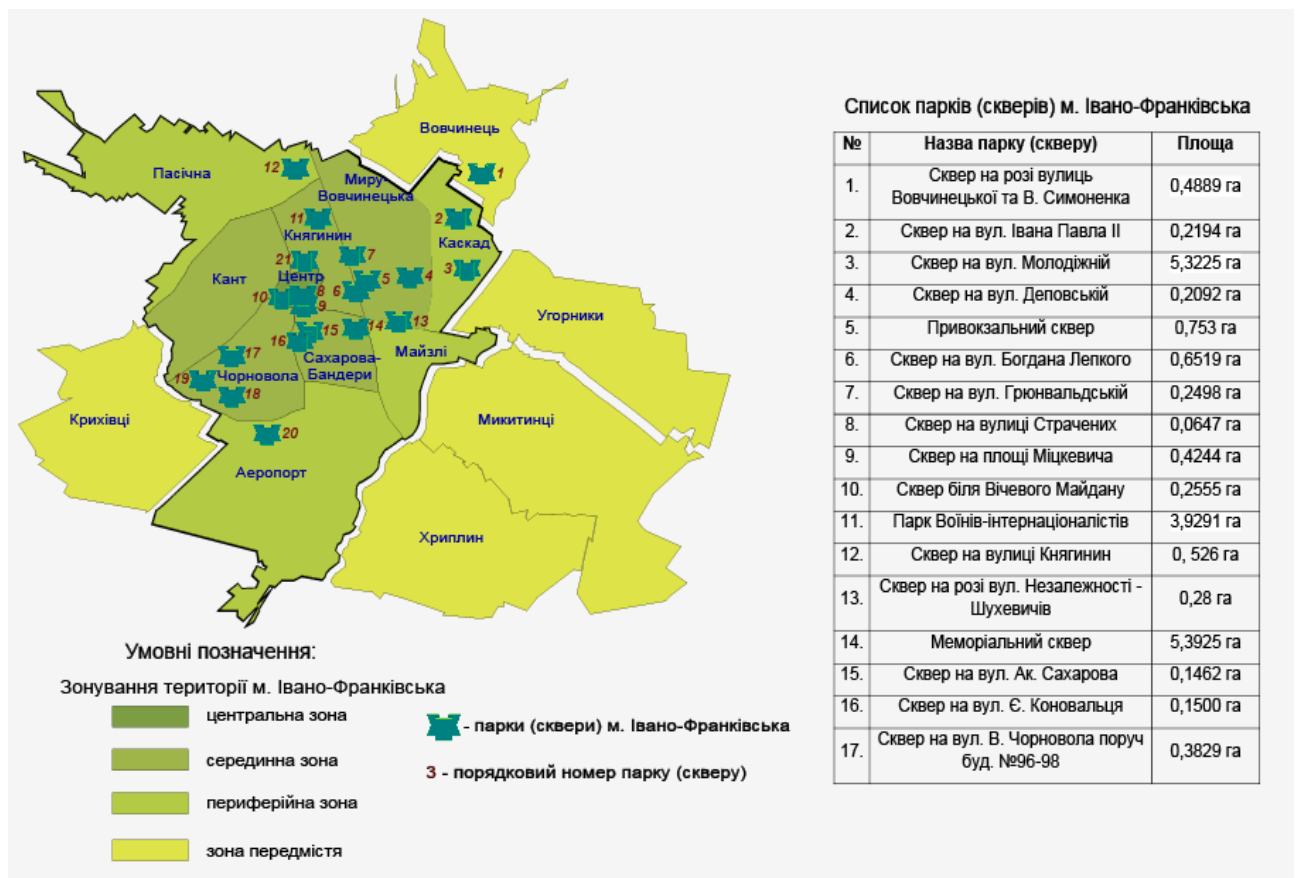


Рис. 3.9. Картосхема парків та скверів міста Івано-Франківська
(розроблено автором)

За результатами опитаних нами респондентів паркових зон дуже не вистачає в мікрорайонах «Пасічна», «Каскад», територіях приміських сіл.

Проте позитивним є, що міська рада Івано-Франківська проводить ряд заходів з озеленення – висаджування дерев, клумб на вулицях і площах міста.

Альтернативними шляхами вирішення проблем озеленення міста могли б стати:

- освоєння занедбаних, можливо колишніх промислових територій міста, але такий процес є досить затратним;
- перейняття західного досвіду вертикального озеленення, дахового озеленення тощо;
- звільнення міста від чисельних парковок шляхом побудови багаторівневих паркінгів. Це призведе до вивільнення територій зокрема житлових дворів для обладнання тут парків та скверів.

На нашу думку, доцільним є обладнання парків та скверів, які здатні були б обслуговувати певну територію міста (мікрорайон чи житловий комплекс), знову ж таки як це роблять за кордоном.

Сакралізація

В Україні в середньому за підрахунками Українського інституту релігійної свободи спостерігається щорічно двохвідсоткове зростання кількості церковно-релігійних інституцій. Що ж стосується Івано-Франківська, то кількість церков та храмів в місті з кожним роком помітно зростає. В місті більше 95% населення є віруючими.

Станом на 2017 рік у місті Івано-Франківську функціонують 46 церков та храмів, та ще 13 знаходяться у приміських селах, що підпорядковані Івано-Франківській міській раді. В місті функціонують:

1. 37 храмів та церков Української Греко-Католицької церкви (УГКЦ);
2. 6 храмів та церков Української православної Церкви Київського Патріархату (УПЦ КП);
3. 4 храми та церкви Української автокефальної Церкви (УАПЦ);
4. 2 храми Української Православної церкви Московського патріархату (УПЦ МП);
5. 2 храми Християн віри євангельської п'ятдесятників (ХВЄП);
6. 2 зали Царства Свідків Єгови;
7. 1 дім молитви Євангельських Християн Баптистів (ЄХБ);
8. 1 костел Римо-Католицької церкви;
9. 1 Синагога Темпель Іудеїв ортодоксального віросповідання;

10. 1 Новоапостольська церква

11. 1 Християнська євангельська церква «Відродження»;

12. 1 Церква Адвентистів Сьомого Дня.

Найбільше храмів все таки належить до Української греко-католицької церкви.

Якщо припустимо, що площа м. Івано-Франківська становить 83,73 км², то отримаємо по 1 церкві на кожних 1, 8 км² території міста, а якщо врахувати, що під забудову в місті використовується всього 48% території, то цифра виходить по 2 храми на кожному квадратному кілометрі забудованого Івано-Франківська. Автоматично виникає запитання: чи не забагато релігійних установ як для невеликого обласного центру. На жаль, релігійний туризм не надто розвинений в Україні.

Також в місті функціонують сотні капличок — так званих малих релігійних архітектурних форм, які використовуються для молитви та інших духовних потреб містян.

За результатами опитувань міських жителів, майже 25% опитаних віднесли постійне будівництво нових храмів як проблему міського планування Івано-Франківська.

Існують в місті проблеми з кладовищами. На сьогодні в місті функціонує 5 вже закритих кладовища, в яких дозволено тільки підпоховання, та 1 діюче на території села Чукалівки, де залишилось досить мало території для поховань. На нашу думку, в місті є необхідність не тільки відводити нові землі під поховання, а й створення крематорію через недостачу територій під захоронення.

Цікавим прикладом трансформацій є *Меморіальний сквер*, який знаходиться в самому центрі міста, вхід до нього є з центральної вулиці Незалежності, позаду Івано-Франківського обласного драматичного театру. Це своєрідний некрополь в центрі міста, одне з найстаріших кладовищ на Галичині. Це кладовище засноване у 1782 році, тут знаходяться могили як відомих містян, так і польських, і угорських солдатів, полеглих січових

стрільців і воїнів УПА. Але за період радянського правління в 50-х роках ХХ ст. було прийнято рішення про закриття даного кладовища. Багато пам'ятників було знищено, цілими залишились близько десятка могил.

В 2014 році Меморіальний сквер поповнився могилою загиблого під час подій Революції Гідності в Києві Романа Гурика, після того на цьому кладовищі відбуваються поховання загиблих, що полягли в зоні АТО.

Попри все цей сквер, не зважаючи на свою сумну історію, є одним з улюблених місць відпочинку жителів Івано-Франківська, зокрема для прогулянок з дітьми. Проте, на нашу думку, перетворювати такого роду місця на відпочинково-розважальну зону є недоречним, потрібно створити на цьому місці щось на зразок історико-культурного заповідника, припинити подальші захоронення тут.

Комерціалізація міського простору

Івано-Франківськ є досить невеличким містом, з чітко виділеним центром, який характеризується досить розгалуженим та різноманітним функціональним навантаженням. Майже вся центральна частина міста є перенасиченою об'єктами торгівлі та наданням різного роду послуг.

Так в місті можемо спостерігати збільшення обсягів роздрібного товарообороту з кожним роком. Це може бути ознакою постійного зростання купівельної спроможності жителів Івано-Франківська (рис. 3.8.).

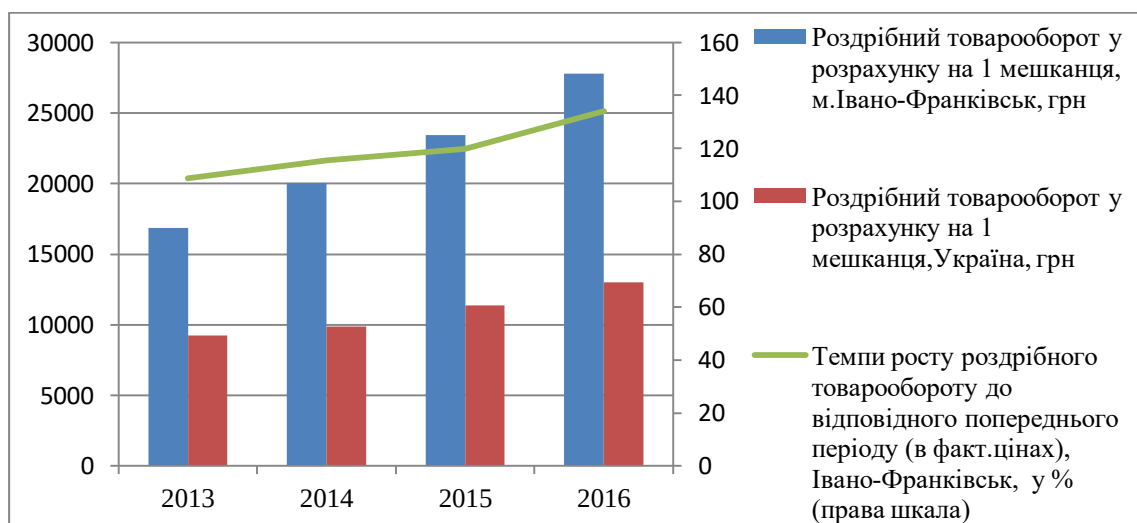


Рис. 3.10. Динаміка показників роздрібного товарообороту в м. Івано-Франківську та в Україні
(За даними обласного управління статистики [123])

Сфера роздрібної торгівлі та послуг представлена в Івано-Франківську станом на початок 2017 року більше ніж 1600 торговими закладами, які займають площу 160 тис. м², в місті функціонують близько 700 об'єктів ресторанного господарства, розрахована в цілому на 38 тис. посадкових місць, свої послуги надають близько 400 закладів побутового обслуговування, також в межах міста Івано-Франківська функціують 15 ринків.

В Івано-Франківську функціонують мережі гіпер- і супермаркетів, зокрема «Сільпо», «Фуршет», «METRO Cash&Carry», «Вопак», «Епіцентр К», «Наш край», «Колібрис», «Арсен», «Маневр», найближчим часом повинна відкритись мережа «АТБ», також функціонують ряд торгово-розважальних центрів: «Панорама Plaza», «Велес», «Арсен», «Велмарт», «Пасаж Гартенбергів» та ін.

З рис. 3.9 можемо бачити значне перевантаження центру об'єктами роздрібної торгівлі, особливо тут виділяється площа Ринок та Івано-Франківська пішохідна зона «Стометрівка» - улюблене місце зустрічей та проведення часу жителів та гостей міста.

Суттєвою проблемою залишається також **впорядкування ринків**. В Івано-Франківську є дуже очевидна проблема із невпорядкованими ринками, що знаходяться в центрі міста. Всього в Івано-Франківську на сьогодні функціонує 15 ринків (Дод. II). Зокрема тільки на вулиці Дністровській через дорогу один від одного розміщуються 2 ринки – Центральний продуктовий ринок, з площею 1,4 га, розповзання якого спостерігаємо вздовж всієї вулиці, в тому числі через торгівлю поза встановленими для цього спеціальними торговими рядами, а також речовий ринок «Траян», більш відомий для містян як «п'ятачок», площею 1,2 га, де розташовано більше 400 торгових місць. Буквально через кілька сотень метрів від нього знаходиться старовинна частина міста – а саме Палац Потоцьких, де потенційно можна розвивати одну з туристичних точок при умові реконструкції даної території. За старим Генпланом територію під даним ринком передбачено переобладнати під зелені зони, був розроблений проект Інститутом «Діпромісто» про побудову тут великого розважального центру, але проект, на жаль, так і залишився проектом.

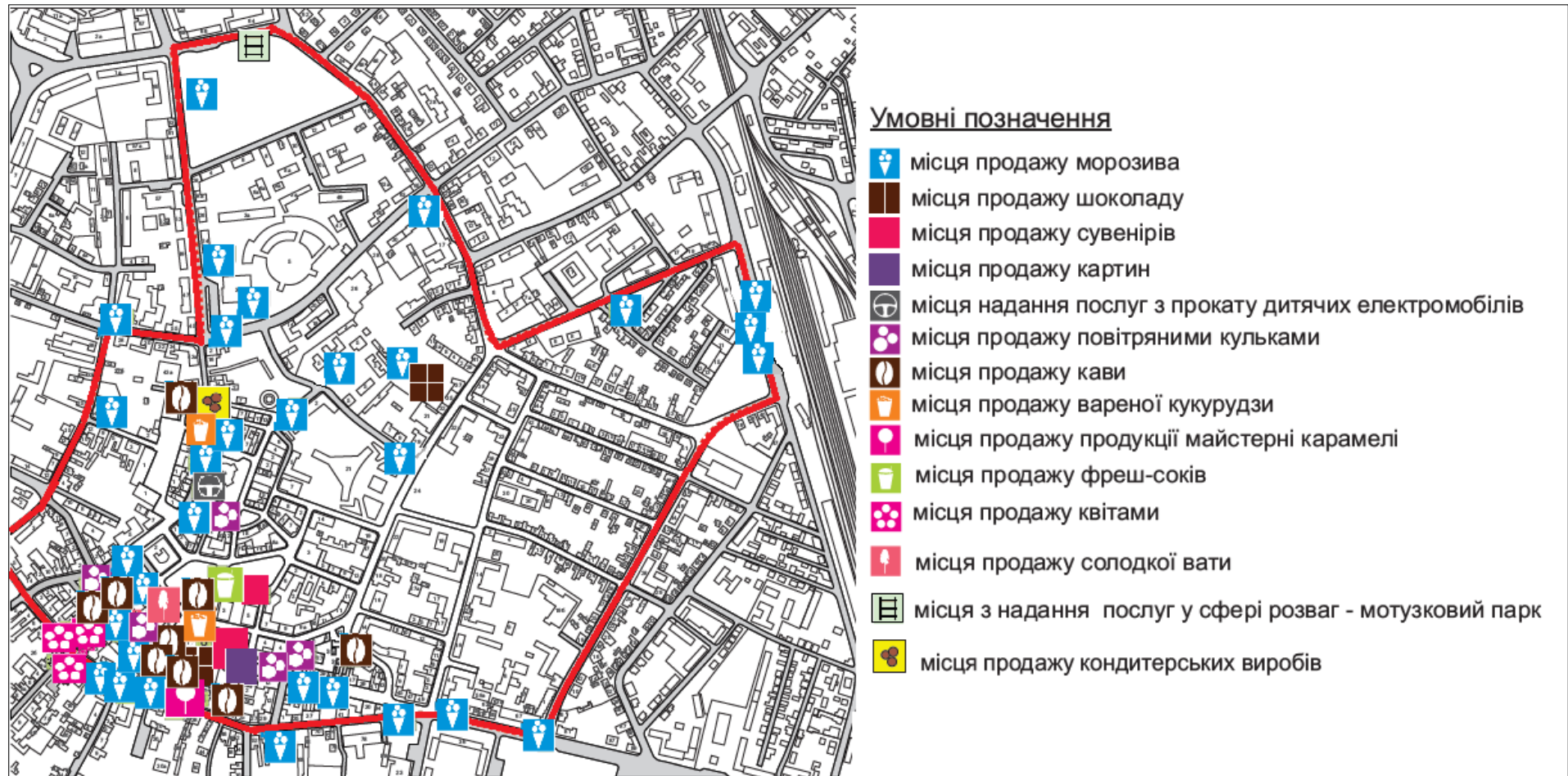


Рис.3.11. Схема розміщення об'єктів роздрібної торгівлі та надання послуг у сфері розваг у центральній частині Івано-Франківська
(виконано автором)

Територія ринку перебуває у приватній власності і на пропозиції про перенесення ринку на міські околиці власник категорично відмовляється.

Зовсім недалеко в районі вулиць Тичини-Новгородська-Хотинська знаходяться ринки ПП «Керен» та ПП «Вотум», які разом утворюють так званий «п'яний» базар, де здійснюються продажі різного роду будівельних матеріалів, сантехніки, а також товарів «second hand». Офіційно площа ринку займає близько 0,7 га.

На вулиці Новгородській знаходиться великий речовий ринок «Мальва», площею близько 1 га.

Внаслідок такого великого нагромадження ринків в центральній частині міста можемо спостерігати нагромадження транспорту як приватного так і громадського, обочини вулиць зайняті припаркованими автомобілями, зруйноване історичне середовища місць під ринками, процвітає антисанітарія і «захаращеність» території. Також проблемою є виникнення стихійних ринків, зокрема на вулицях Хоткевича, Мазепи, Привокзальній площі тощо.

На нашу думку, в центрі слід залишити тільки продуктовий ринок, при цьому чітко визначити його межі, обладнати торговими прилавками і заборонити придорожню торгівлю і торгівлю в непризначених для цього місцях, щоб уникнути розповзання ринків на прилеглі території. Решту ж речових ринків слід винести на окраїнну територію міста, в районі вул. Об'їзної, при виїзді з міста, де за Генеральним планом закладено в майбутньому територію під будівництво нових, добре обладнаних ринків для торгівлі, забезпечивши при цьому сполучення до цих місць громадського транспорту, в тому числі і на безоплатній основі.

Просторова поляризація

Сьогодні в Івано-Франківську можемо спостерігати і елементи просторової поляризації серед розселення міського населення, в залежності від рівня їх фінансового забезпечення. Приватні будинки стали популярними серед мешканців Івано-Франківська у зв'язку з зростанням кредитного ринку та появою новітніх технологій в будівництві. Наразі особняк в Івано-Франківську можна купити в будь-якому районі міста: в місцях наближених до центру, наприклад, по вул. Шевченка, Короля Данила, але найбільш популярним розташуванням приватного будинку вважається саме передмістя. Івано-

Франківськ оточують великі площі, зайняті різноманітними особняками, з'являються цілі котеджні містечка, такі як Угринів, Загвіздя. Придбати особняк в центрі Івано-Франківська по кишені тільки заможним верствам населення, адже ціни на такий вид нерухомості не виправдано високі.

Демілітаризація

Як спадок Івано-Франківську залишили також військові частини, базування яких відбувалось майже у центральній частині міста. Свого часу ці території були серйозним резервом Івано-Франківська, але на сьогоднішній день можемо спостерігати їх забудову в той час як на місці старих військових частин могли б бути спроектовані різного роду рекреаційні зони: парки, сквери; або комерційні структури, які в майбутньому могли б претендувати на роль громадських центрів міста.

3.4. Проблеми і перспективи в планувальній організації міста Івано-Франківська

Для виділення основних проблем, що пов'язані з плануванням м. Івано-Франківська, нами було проведено опитування мешканців міста. Було опитано 150 людей, які проживають на території Івано-Франківської міської ради, з них 61,3% - жінки, решту 36,7% - чоловіки. Віковий розподіл респондентів був наступним: 61,3% опитаних люди віком 18-35 років, 32,7% - віком 35-60 років, решту 6% - віком 60 і вище років. Більше 50% опитаних – люди з вищою освітою, 65,3 % - постійно працюючі мешканці міста. Що стосується сфери зайнятості, то найвища кількість респондентів (38,7%) зайняті у сфері освіти, науки, культури, охорони здоров'я, 30,7% - у торгівлі та сфері послуг, 13,3 % - у сфері будівництва, промисловості, транспорту та зв'язку. 36 % опитаних є власниками автомобіля.

Нами було задано питання щодо комфортності проживання в місті Івано-Франківську по різних сферах, то можемо зробити висновки, що середню оцінку «добре» місто отримало за пункти: географічного положення, екологічної ситуації в місті, рівня доступності придбання споживчих товарів та рівень розвитку банківського обслуговування, найнижчу середню оцінку

«погано» отримав пункт, що стосувався ринку праці міста, а саме наявності високоплачуваних місць. Решту сфер отримали оцінку «задовільно» (Дод. II)

Основними проблемами, які були окреслені респондентами, які стосувались проблем розвитку та планування міста Івано-Франківська були названі наступні:

- Невпорядкованість ринків в центральній частині міста;
- Погана транспортна доступність в мікрорайон «Пасічна» в зв'язку з наявністю одного моста через річку Бистриця Солотвинська;
- Недостатня кількість об'єктів соціальної інфраструктури міста : дитячих садочків, шкіл, поліклінік і ін.;
- Відсутність чітко виділених мікрорайонів в місті;
- Проблеми паркування в місті;
- Хаотична забудова Івано-Франківська;
- Покращення як транспортного сполучення з спальними районами так і самих транспортних засобів, розширення тролейбусної мережі, введення електронних квитків у транспорті (місячних, тижневих, добових);
- Велика кількість храмів на території міста;
- Нестача зелених зон в місті;
- Відсутність єдиної концепції розвитку міста, низький рівень партисипації громади в цих питаннях

Що ж стосуєть виділених містянами проблем, деякі з них як впорядкування ринків, озеленення території, сакралізація міського простору вже були розглянуті нами в пункті 3.4. дисертаційного дослідження. Спробуємо розглянути інші детальніше.

Проблема паркування та удосконалення ситеми транспорту. Найважливішим завданням у плануванні Івано-Франківська залишається розвантаження центру міста від зайвих нагромаджень. В зв'язку з дефіцитом міських земель, а також з обмеженістю резервів їх розширення, чи повну їх відсутність, найбільш доцільним стає пошук можливих варіантів просторового розвитку міста. Наявний у розпорядженні простір у центрі міста дуже

обмежений. Офісні приміщення і магазини чи також житлові приміщення, як правило, лише здаються в оренду, простору для паркування зазвичай не вистачає. Тому в центрах міст особливо важко так планувати місця для паркування, щоб вони добре підходили користувачам. З одного боку, є прагнення уможливити максимальну кількість місць для паркування на наявній території, з іншого боку, - на першому місці повинні бути інтереси користувачів.

Вихід зі ситуації - *побудова багаторівневих паркінгів на в'їзді в місто*. За генпланом, їх потрібно побудувати на вулиці Незалежності (за мостом через колію), на вулиці Галицькій (у районі швейної фабрики) та на вулиці Набережній, що на території колишнього шкірзаводу). Повинні з'явитись паркінги і біля нових транспортних розв'язок. Такі нові споруди дадуть можливість розвантажити центральні вулиці міста від великої кількості транспорту. В такому випадку передбачається, що при в'їзді в місто можна було залишити автомобілі, а в центр міста добиратись громадським транспортом. Однак втіленню даних проектів заважає нестача у фінансуванні.

Ще варіантами вирішення проблеми можуть бути:

1) *Створення додаткових платних парковок у центрі міста*

Створення парковок відносно недороге, проте вимагає дуже великої кількості території. Облаштування нових парковок у центрі міста, як правило, доцільне тільки тоді, коли використання цієї території, як привабливий громадський простір (громадські площі і парки, тераси кафе, пішохідні і велосипедні доріжки) не є пріоритетним завданням. До прийняття такого рішення обов'язково потрібно залучити мешканців прилеглих вулиць і жителів міста з їхніми мобільними інтересами.

2) *Будівництво критих стоянок у центрі міста*

Також у процесі планування спорудження критих стоянок необхідно зважити різні варіанти із врахуванням наявної території, коштів і прийнятних умов для користувачів. Загалом можна говорити про такі технічні рішення:

- Надземні криті стоянки ;

- Підземні гаражі
- Механічні системи паркування
- Напівмеханічні системи паркування
- Автоматичні системи паркування (полиці для паркування, системи пересування платформ) .

Для чіткого розмежування та створення структури мережі громадського транспорту пропонується **дворівнева структура мережі**, що складається з головної і додаткової мережі.

Ключовою характеристикою *головної мережі* є наявність швидкого, регулярного та сполучення до центру міста з високою пропускною здатністю. Завдяки своїм системним характеристикам (пропускна здатність, інфраструктура та вплив на навколишнє середовище) тролейбус повинен стати основою головної мережі м. Івано-Франківська, з доповненням великими автобусами на тих маршрутах, які мають великий попит на перевезення. На головній мережі в поєднанні з модернізацією рухомого складу, послідовною пріоритизацією тролейбусного і автобусного руху і кращими зупинками потрібно реалізувати скорочення тривалості курсування по маршруту.

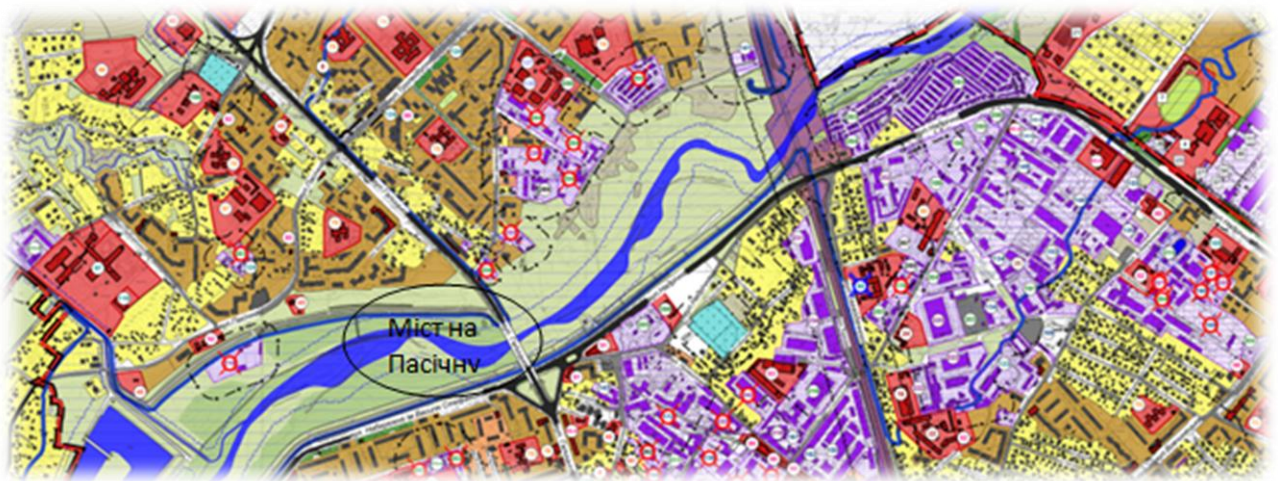
Додаткова мережа забезпечує покриття районів міста, поперечними сполученнями між гілками радіальної головної мережі і може обслуговуватись маршрутами з мікроавтобусами. Крім того, ці транспортні засоби можуть взяти на себе обслуговування менш завантажених гілок та / або часових діапазонів з меншою частотою руху. Крім того, для цих транспортних засобів доцільним є приєднання схеми руху до маршрутів головної мережі.

Міст на Пасічну. На сьогоднішній день проблемою є сполучення в місті мікрорайону «Пасічна» з містом. Район від міста відокремлений протіканням річки Бистриці Солотвинської. Сьогодні Пасічну з'єднує з містом всього один міст, який побудований ще в шістдесятих роках минулого століття і потребує на сьогодні реконструкції, так як дана споруда не розрахована на таку велику кількість автомобілів, в тому числі великогабаритного транспорту. Коли на мості стається дорожньо-транспортна пригода, то це значно сповільнює рух

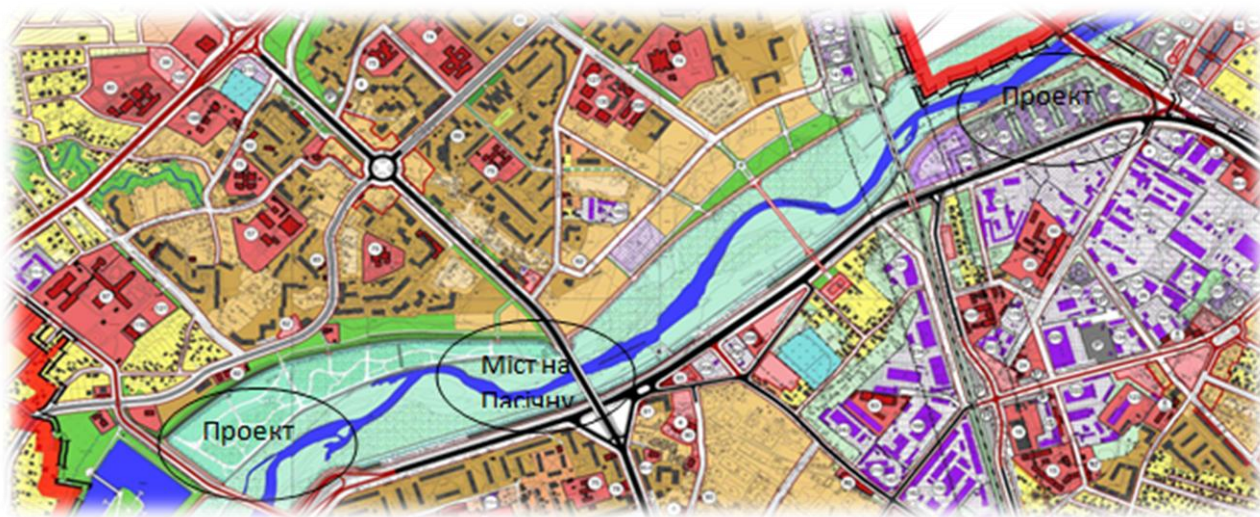
транспорту в місто з даного мікрорайону та з трас, що сполучають Івано-Франківськ зі Львовом та рядом районних центрів області. Так у 2008 році в результаті повені на річці Бистриці Солотвинській було перекрито рух пас ічнянського моста, тому весь мікрорайон був просто відрізаним від міста.

У останній версії генерального плану йде мова про будівництво 2 мостів через річку, зокрема перший має стати продовженням вул. Надрічна, що знаходиться у напрямку від перехрестя з вулицею Вовчинецькою, який в кінцевому варіанті буде виходити на трасу, що сполучає Івано-Франківськ та Львів; другий міст запроектовано з вул. Набережної приблизно в районі відрізка між перехрестям з вул. Івана Мазепи і територією колишньої шкірфірми, далі мимо обласної лікарні і з виїздом знову ж таки на магістраль Львівського напрямку.

На нашу думку, потенційно другий варіант мосту з вулиці Берегова, який би було побудовано до так званого «Німецького озера» зміг би стати прямим доступом з центру міста до обласної лікарні, що допомогло б значно розвантажити міст вул. Галицької.



**Рис. 3.12 Сучасна транспортна розв'язка через річку Бистриця
Солотвинська
(за матеріалами Генплану)**



**Рис. 3.13. Перспективна транспортна розв’язка через річку Бистриця
Солотвинська**
(за матеріалами Генплану)

Будівництво мостів через Бистрицю Солотвинську – велика потреба міста, але основна ціль їх будівництва повинна бути не просто зменшення дорожнього трафіку, а перш за все комплексний підхід до вирішення проблем транспортної ситуації Івано-Франківська в цілому, зокрема це і вирішення потреб диференціації транспортних потоків, зокрема якомога більше зменшення в межах міста проїзду транзитного транспорту та заохочення громадян користуватись велосипедним транспортом, ходити пішки, і водночас, не можна забувати про рекреаційний потенціал річки, який є досить значним.

На нашу думку потенційно міст з вулиці Берегова, який би було побудовано до так званого «Німецького озера» зміг би стати прямим доступом з центру міста до обласної лікарні, що допомогло б значно розвантажити міст вул. Галицької.

Що ж стосується **партисипативності мешканців міста** в процесі міського планування, то тут і справді є проблеми. Законом передбачено участь громади в розгляді прийняття Генерального плану та доповнень до нього. Дуже важливою є відкритість генеральних планів для жителів міст, адже жителі міст повинні бути обізнаними з інформацією про власне місто, бо це є їх першим кроком до їх активної участі у вирішенні проблем місцевої громади. Проявлення інтересу громадян до генеральних планів – це бажання їх

уникнути загроз, які з'являються в країні в результаті малоконтрольованого та корумпованого місцевого самоврядування, коли спостерігаємо тенденцію видачі посадовими особами масових дозволів на землевідведення й будівельні роботи, з цілим рядом порушень норм законодавства України.

Беручи до уваги результати нашого опитування, тільки 1 людина зі 150 брала участь в громадських обговореннях коригування Генплану міста, 68% людей знають про Генплан, але не приймали участі в обговоренні, решту опитаних просто це не цікавить. На запитання, що б Ви робили, якби зіткнулися з порушенням Ваших прав при перетворенні міського середовища у місці Вашого проживання, то 38% опитаних відповіли, що написали б скаргу до органів місцевої або державної влади, така ж кількість опитаних готові підтримати акцію непокори. На жаль, майже 10% опитаних притримуються думки, що вдаватись до якихось дій – марна справа, справедливості досягнути неможливо.

Також сьогодні популярною формою висунення з боку городян різних міських ініціатив стали публікації у вигляді петицій на офіційних сайтах міських рад.

В сучасній Україні є гострий попит на наукову і практичну обґрунтованість соціально-економічних процесів на території будь якого рівня, для подальшого ефективного прийняття управлінських рішень щодо розвитку даних територій.

Не виключенням є і місто Івано-Франківськ, тому з метою планування розвитку міста нами були розроблені прогнози щодо основних складових суспільно-географічного комплексу міста, які мають безпосередній вплив на формування, розвитку та трансформацій його планувальної структури. Дані прогнози були розроблені на період до 2020 року за допомогою методів аналітичного вирівнювання та згладжування. Вихідними даними були статистичні значення того чи іншого показника за період з 2000 по 2016 рік.

Основою розвитку будь якого міста, є передусім його населення. Останні роки можемо спостерігати позитивну динаміку у зростанні кількості

населення в місті. Якщо станом на 1 січня 2017 року кількість жителів Івано-Франківська складає 254,5 тис. осіб, то за нашими прогнозами у 2020 році його кількість може збільшитись на 2,2% і становити приблизно 260 тис. жителів (рис. 3.14.)

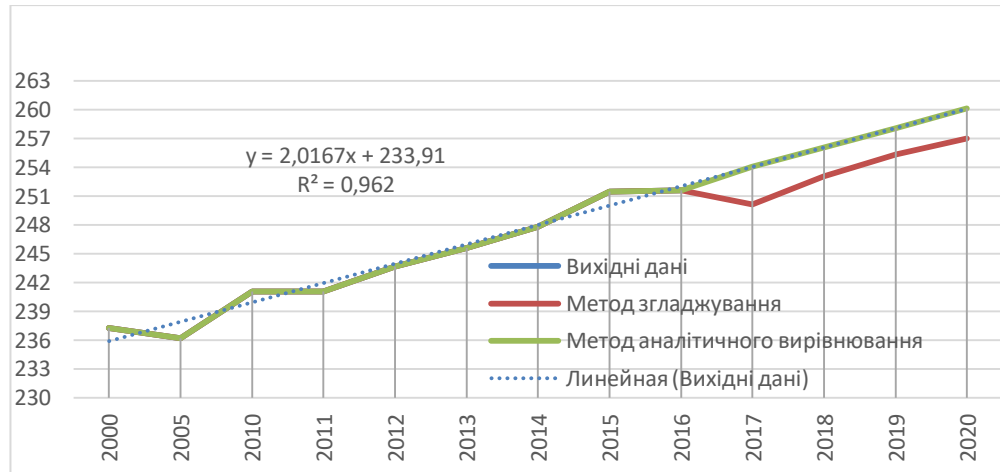


Рис.3.14. Прогноз чисельності населення міста Івано-Франківська, тис.осіб

(виконано на основі даних Івано-Франківського обласного управління статистики [123])

Таке зростання кількості жителів Івано-Франківська може бути зумовленим такими причинами як збереження тенденції додатнього природного та міграційного приросту населення, адже місто постійно розвивається, воно служить центром притягнення студентів, тут активно розвивається ринок житла, яке тут можна придбати за порівняно доступними цінами, що спонукає до переїзду часто людей як з Івано-Франківської області, так і з інших областей та міст України.

Збільшення кількості населення може значно вплинути на планувальну структуру міста, а саме зумовити зростання обсягів житлового будівництва, розвиток системи культурно-побутового обслуговування, міського транспорту та інженерної інфраструктури Івано-Франківська.

На жаль, зовсім іншу картину ми можемо спостерігати, розглядаючи ситуацію з ринком трудових ресурсів міста, а саме розробляючи прогноз для показника кількості штатних працівників Івано-Франківська (рис. 3.15.)

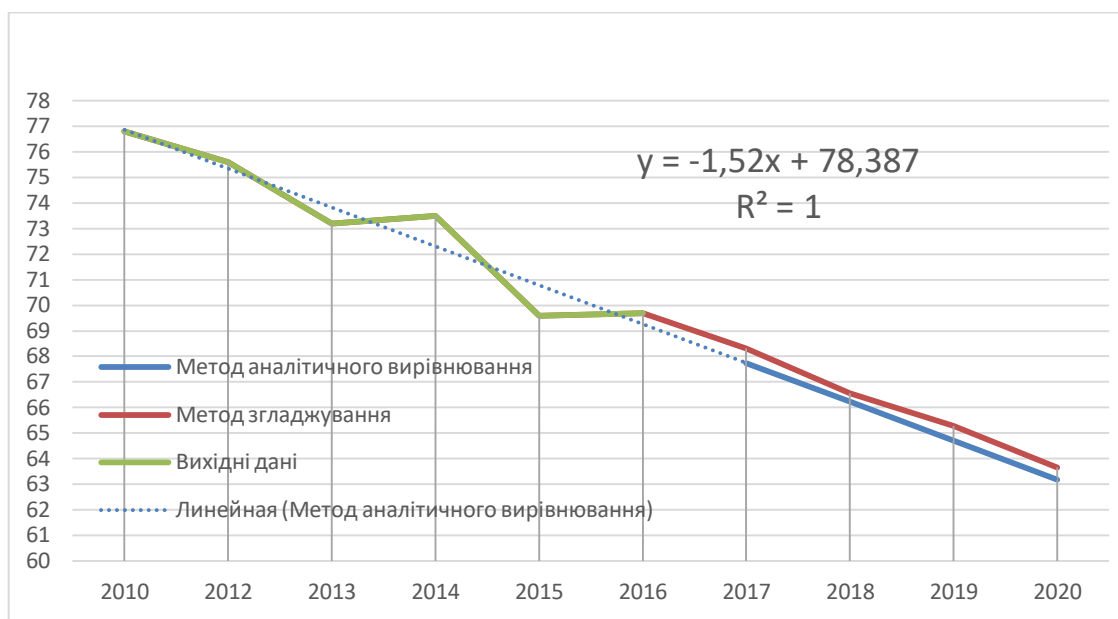


Рис.3.15. Прогноз кількості штатних працівників міста Івано-Франківська, тис.осіб

(виконано на основі даних Івано-Франківського обласного управління статистики [123])

Як і великою перевагою, так водночас і великою проблемою є розміщення м.Івано-Франківська недалеко від кордонів України, так як через нестабільну економічну ситуацію в Україні в цілому, через відсутність достатньої кількості робочих місць та низьких заробітних плат як в місті, так і в області, багато людей змушені здійснювати трудові міграції в країни близького і далекого зарубіжжя, чим ставить під загрозу розвитку ринку праці в місті.

Така ситуація може негативно вплинути на розвиток планувальної структури міста, так як зменшуватиметься кількість містоутворюючої та містообслуговуючої категорії населення, а отже ймовірно виникнуть проблеми перспектив розвитку усіх галузей міського господарства.

Оптимістичні прогнози є в м.Івано-Франківську щодо розвитку малого та середнього бізнесу в місті. (рис.3.16.)

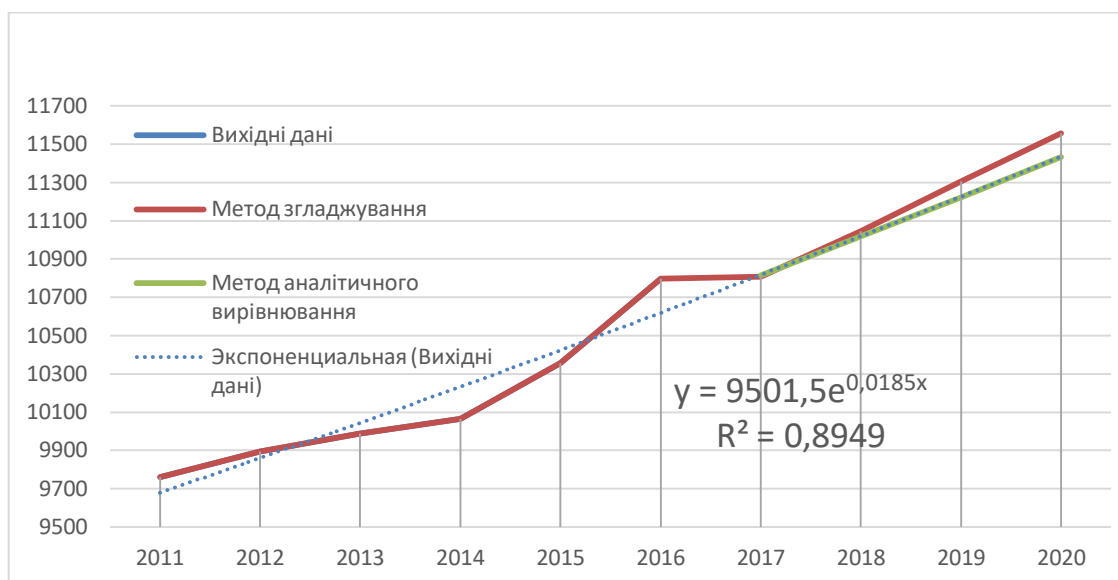


Рис.3.16. Прогноз кількості суб'єктів ЄДРПОУ в м.Івано-Франківську

(виконано на основі даних Івано-Франківського обласного управління статистики [123])

На сьогоднішній день малі та середні підприємства Івано-Франківська складають 99,9% загальної кількості економічно активних підприємств міста. На цих підприємствах зайнято 88% найманих працівників підприємств-суб'єктів господарської діяльності Івано-Франківська. Проблемою залишається те, що через високі ставки оподаткування в Україні багато підприємств працює «в тіні», тому на нашу думку, офіційні дані є досить заниженими і не відповідають реальності.

Відповідно до зростання чисельності населення та кількості підприємств в місті – виробників товарів та послуг, пропорційно можемо припустити і про зростання обсягів реалізованої продукції та роздрібного товарообороту в місті (рис.3.17 і рис.3.18), що призведе до збільшення кількості торговельних підприємств, і як наслідок, посилення торговельних функцій на всій території міста, можливо формування нових ядер концентрації населення в м.Івано-Франківську, що таким чином трансформує його планувальну структуру.

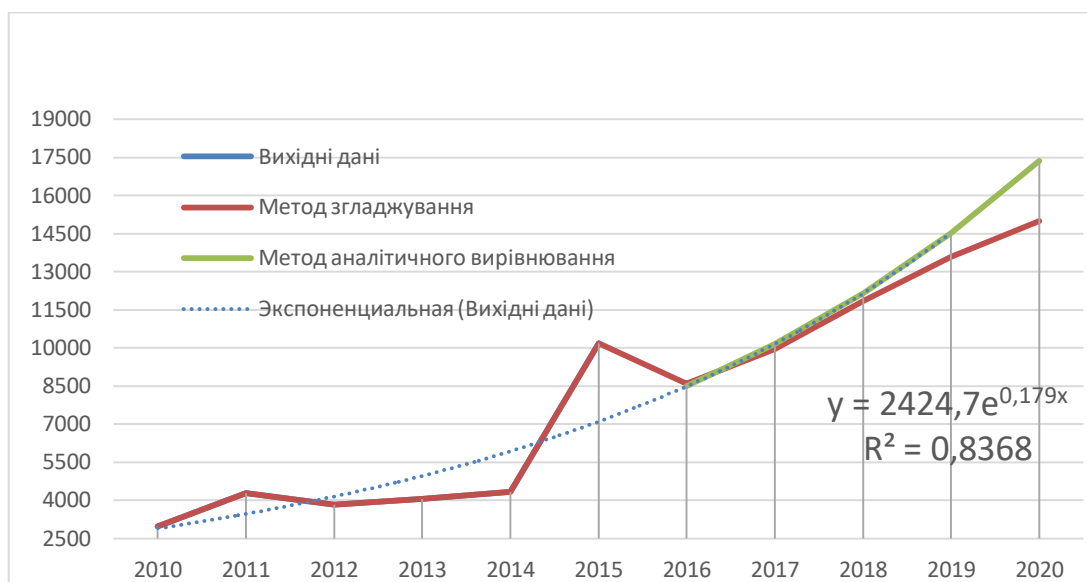


Рис. 3.17 Прогноз обсягу реалізованої продукції в м.Івано-Франківську, млн. грн.
(виконано на основі даних Івано-Франківського обласного управління статистики [123])

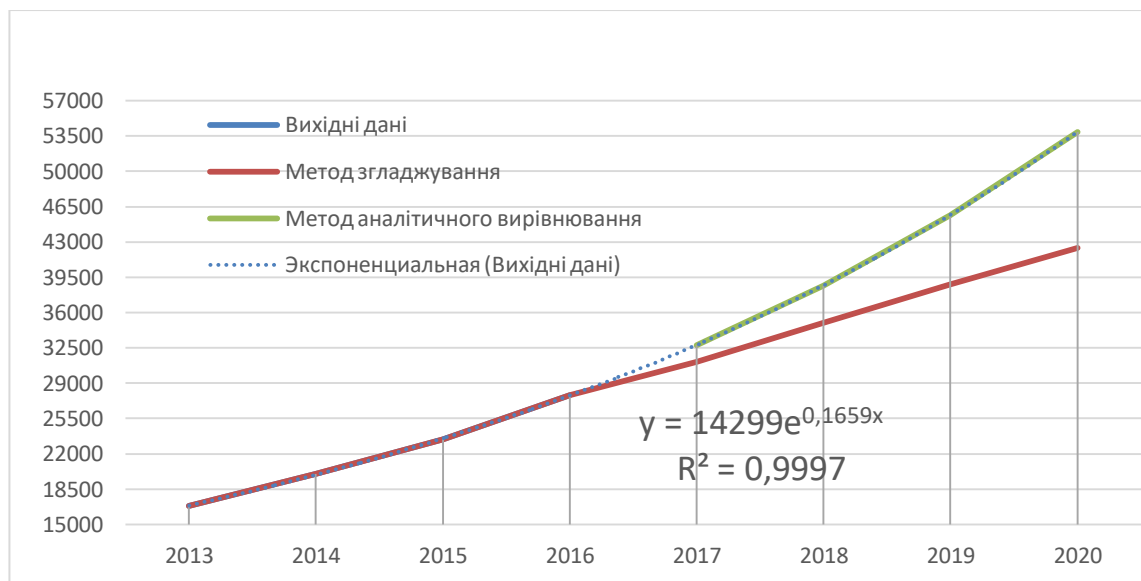


Рис.3.18. Прогноз роздрібного товарообороту підприємств в м.Івано-Франківську, грн.
(виконано на основі даних Івано-Франківського обласного управління статистики [123])

Досліджуване нами місто характеризується також досить високою інвестиційною привабливістю. Так, у 2016 році Івано-Франківськ мав один з найвищих показників іноземних інвестицій у розрахунку на одну особу порівняно з як з загальноукраїнським показником, так із обласними центрами

західного регіону України. Тому можемо припустити, що інвестори і далі будуть цікавитись розвитку своїх проєктів в Івано-Франківську (рис.3.19):

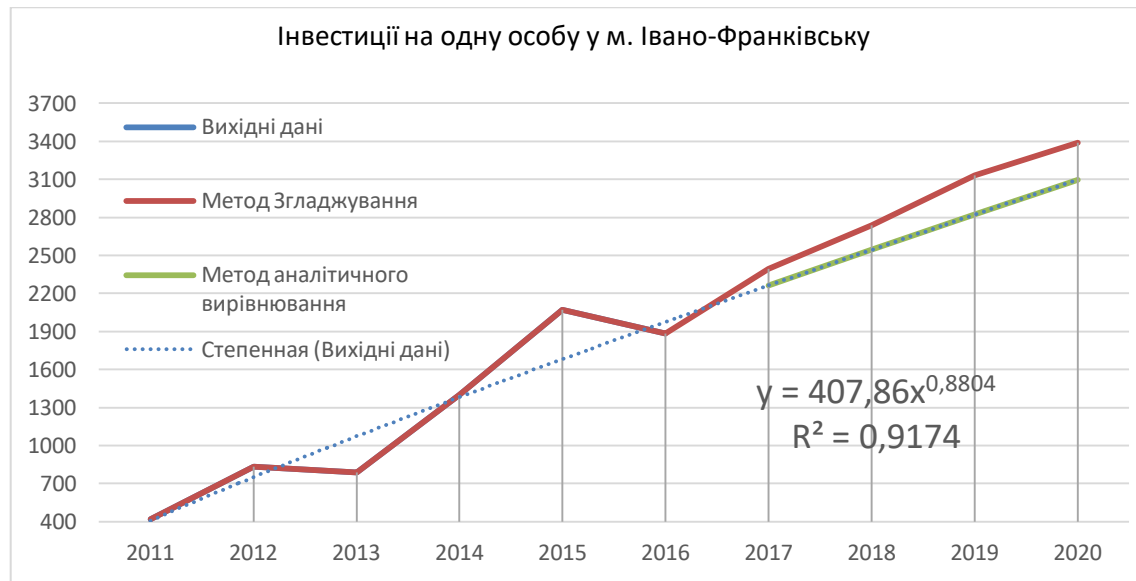


Рис. 3.19. Прогноз інвестицій на 1 особу у м.Івано-Франківську (грн.)
 (виконано на основі даних Івано-Франківського обласного управління статистики [123])

Отже, можемо зробити висновок з вище наведеного, що якщо зберігати сьогоднішні тенденції, то через кілька років місто Івано-Франківськ буде інвестиційно привабливим містом, з великою кількістю малих та середніх підприємств, з постійно зростаючою кількістю мешканців, в результаті чого в місті буде і далі зростати попит на житло, хоча нових ділянок для забудови в місті не так багато, а отже будемо спостерігати розповзання меж території міста, розростання приміської зони, а отже і збільшення ролі Івано-Франківська, як ядра агломерації. Можемо також припустити, що у зв'язку з появою нових підприємств може покращитись і зайнятість населення.

На нашу думку, основним вектором міста Івано-Франківська має стати його трансформація з моноцентричного міста з єдиним чітко означеним та акцентованим центром на розвиток кількох таких центрів і відповідно перетворення міста на поліцентричне з розвитком нових громадських центрів на міській периферії. Що стосується транспорту в місті, то вирішення проблеми перевантаження міста як громадським, так і приватним автотранспортом слід вирішувати за допомогою будівництва на окремо виділених територіях на під'їздах до міста, на під'їздах до серединної зони, щоб

люди могли залишати там свій транспорт, далі дати змогу працювати вже громадському транспорту. Також потрібно популяризувати велосипедний транспорт, адже в міста є всі передумови для його розвитку.

Також потрібно забезпечити розвантаження центральної частини міста від великої кількості ринків, звільняючи територію під ними для рекреаційних функцій.

Стратегічне бачення міста представлено у «Стратегії розвитку міста Івано-Франківська на період до 2028 року» [124]. Згідно Стратегії, Івано-Франківськ – місто, що розкинулося посеред двох Бистриць, якому притаманна компактність, екологічність, креативність:

- 1) Сучасне, чисте, зелене, енергоефективне, комфортне для життя місто з розвинутою інфраструктурою, зручною для мешканців та гостей;
- 2) Місто розвиненої, дружньої до довкілля, високотехнологічної промисловості, привабливе для іноземних інвестицій;
- 3) Місто успішних активних людей, креативних рішень, відкрите для сучасних бізнес-моделей та технологій;
- 4) Регіональний культурний, освітній та туристичний центр, де зберігаються та примножуються багатонаціональні звичаї й традиції.

На нашу думку, стратегічне планування потрібно розділяти вже з існуючим Генеральним планом міста. Основні великі 3 кити стратегічного планування – економічний розрахунок, соціальні перспективи та генеральне планування міста в цілому.

Як заключення, доцільно виділити *головні принципи планувальної організації саме міста Івано-Франківська*:

- 1) **Принцип поясного зонування**, який покликаний доповнити функціональний погляд на розвиток міста, так як функціональна модель міста не враховує відстані (доступності) від центру міста, щільність забудови, інтенсивності процесів ,що відбуваються на його території, якості міського середовища, інвестиційної привабливості і ін.

2) **Принцип перетворення міст на «міста коротких відстаней»**, передбачає доступність до робочих місць, споживчих товарів, місць відпочинку, об'єктів соціальної інфраструктури тощо і, як наслідок, розвиток міської периферії та створення нових громадських центрів;

3) **Принцип взаємної узгодженості планувальної організації і транспортної системи міста**, побудова вулично-дорожньої мережі міста за принципом пішохідної доступності, розвиток інфраструктури для велосипедного транспорту тощо;

4) **Принцип взаємоузгодженості інтересів міської влади, бізнесових структур, що є потенційними інвесторами міських територій, та громади міста** при прийнятті рішень щодо тих чи інших питань містобудівного розвитку.

5) **Принцип активної участі громадськості та її доступу до інформації**, що стосується прийняття рішень щодо питань міського планування.

Головні чинники, що гальмують впровадження нових містобудівних ідей у практику є:

- Недостатня державна увага до забезпечення збалансованого розвитку міст, інтересів міських громад;
- Правовий нігілізм на всіх рівнях і у всіх сферах суспільного життя;
- Недосконалість чинного законодавства, коли детермінанти, встановленні земельним та Водним кодексами, вступають в очевидне протиріччя з містобудівним законодавством
- Брак повноважень в управлінні міським розвитком, які на сьогодні має міські планувальники, зокрема географи, архітектори, урбаністи і т. д.
- Заангажованість проектувальників, які здійснюють проекти, йдучи назустріч побажанням інвесторів, ігнорують при цьому об'єктивні закономірності міського розвитку.

Висновки до розділу 3

1. Виділено та охарактеризовано 5 геоісторичних зрізів трансформації планувальної структури міста Івано-Франківська: *на 1 зрізі* спостерігаємо заснування міста-фортеці, добре укріпленої, яке мало форму багатокутника, вписаного в коло з площею Ринок у центрі, що відповідало тогочасним ідеям містобудування доби Ренесансу. *На 2 зрізі* до існуючого міста фортеці спостерігаємо добудову замку, що змінює форму міста з правильної шестикутної, у видовжену з замком, Станиславів стає містом- резиденцією. *3 зріз* відзначився втратою палацової і оборонної функцій міста, громадський центр поступово переноситься на площу перед сучасним Драматичним театром, також спостерігаємо злиття центральної частини з передмістями та реконструкція житлової забудови. Що ж стосується *4 го, так званого радянського етапу*, то спостерігаємо утворення нових мікрорайонів в місті, входження навколишніх сіл в зону обслуговування міста, розбудова промислових територій тощо. *5 зріз* характеризується частковим збереженням обрисів того первісного середньовічного міста, але значно видозміненим за рахунок розширення міської території, розбудови вулично-дорожньої мережі в місті, перенесенням громадського центру на Вічевий майдан, а також доповненням функціональності міста функціями, які відповідаю викликам сьогодення.

2. Нами було виділено на основі планувальних утворень Генерального плану 15 мікрорайонів в місті, які в свою чергу в залежності від доступності до центру були об'єднані в чотири зони: центральну, серединну, периферійну та приміську. Кожна з зон характеризується певним набором функцій, найбільш поліфункціональною є центральна зона, тому ми пропонуємо виділення ще 4 міських центрів в периферійних районах міста, що допомогли б розвантажити центральну частину міста.

3. Було проаналізовано в зв'язку з постійним розвитком та трансформуванням міста такі види трансформацій міського простору як

субурбанізація, ревіталізація, сакралізація, комерціалізація, соціальна поляризація, демілітаризація, розглянуто проблему озеленення міста.

4. Використавши метод анкетування, було виділено ряд проблем міського міського планування міста Івано-Франківська, і запропоновано шляхи вирішення деяких з них, зокрема проблеми паркування в місті, побудови моста - сполучення з мікрорайоном Пасічна, проблеми участі городян в процесах міського планування та запропоновано власне бачення подальшого розвитку міста.

5. Розроблено прогнози таких компонентів суспільно-географічного комплексу міста, як кількість населення, кількість штатних працівників на підприємствах, обсяг інвестицій в економіку міста, обсяг реалізованої промислової продукції та роздрібного товарообороту, використавши методи математичного прогнозування, а саме метод згладжування та аналітичного вирівнювання.

6. Було виділено 5 принципів планувальної організації міста, серед яких принцип поясного зонування, принцип перетворення міст на «міста коротких відстаней», принцип взаємної узгодженості планувальної організації і транспортної системи міста, принцип взаємоузгодженості інтересів міської влади, бізнесових структур та громади міста при прийнятті рішень щодо тих чи інших питань містобудівного розвитку та доступ до інформації та активна участь мешканців міста у міському плануванні.

ВИСНОВКИ

1. В дисертаційному дослідженні було узагальнено теоретико-методологічні засади формування планувальної структури міста та його трансформації через призму положень, теорій та концепцій суспільної географії. Доведено, що місто разом з його планувальною структурою є суспільно-географічним комплексом, а отже, об'єктом дослідження суспільної географії. Дано визначення поняттю «планувальна структура» як системі взаємопов'язаних планувальних елементів, що визначають просторову реалізацію основних функцій життєдіяльності населення на території населених пунктів та приміської зони, об'єднані системою загальноміських і міських центрів обслуговування, мережі транспортних магістралей та зелених зон. Встановлено, що планувальна структура міста характеризує міський організм в єдності взаємозв'язку різних його частин, зокрема в сукупності функціональних зон і транспортних магістралей, мережі громадських центрів. Планувальна структура міста може бути моно- або поліфункціональною в залежності від розмірів міста та кількості громадських центрів. В роботі розглянуто основні положення міської політики, що торкаються підходів до стратегічного управління та проаналізовано маркетингові засоби міського управління. Теоретично осмислено основні види трансформацій міського простору, які мають безпосередній вплив на зміни планувальної структури міста: субурбанізація, комерціалізація, деіндустріалізація, озеленення, терціаризація, демілітаризація, ревіталізація, сакралізація, соціальна поляризація тощо.

2. Автором розроблено алгоритм дослідження планувальної структури міста та її трансформацій з використанням як загальнонаукових, так і конкретно-наукових методів і включає 4 етапи. Перший, теоретичний етап, розкриває сутність об'єкта дослідження і його приналежність до системи понять суспільної географії. Другий, аналітичний етап, передбачає оцінку чинників формування планувальної структури міста Івано-Франківська, зокрема природно-екологічних та суспільно-географічних чинників. Третій, аналітико-синтетичний етап характеризує оцінку планувальної структури та трансформацій міста Івано-Франківська, зокрема передбачає розгляд геоісторії міста, здійснення просторово-функціонального аналізу міста, виділення

основних зон доступності до центру міста; виділення та аналізу трансформації міського простору. Завершальний, конструктивний етап, передбачає опитування громадян задля виявлення основних проблем містобудівного розвитку та визначення варіантів їх вирішення.

3. Проведено аналіз чинників, що здійснюють вплив на формування та трансформації планувальної структури міста. Проведено оцінку природно-екологічних умов міста. Встановлено, що природні умови є досить сприятливими. Історико-географічний чинник є визначним тим, що місто майже постійно знаходилося під управлінням різних країн та державних утворень (Речі Посполитою, Австро-Угорської імперії, Польської республіки, Нацистської Німеччини, СРСР), що значно впливало на його формування та подальший розвиток. Здійснено огляд і суспільно-географічних чинників. Суспільно-географічне положення міста є вигідним, воно знаходиться на відстані 150 - 300 км від кордонів Польщі, Румунії, Угорщини, Словаччини. Місто Івано-Франківськ зв'язане повітряним, залізничним та автомобільним транспортом з усіма обласними центрами України, а також рядом міст ближнього зарубіжжя. Великі перспективи міста Івано-Франківська пов'язані з близькістю Карпат як унікального регіону туризму, відпочинку та рекреації. Охарактеризовано населення міста, встановлено, що частка міського населення складає 91,7% від загальної кількості мешканців, а населення сіл, що входять до Івано-Франківської міськради – 8,3% (21,1 тис. осіб). Чисельність населення має тенденцію до зростання, щорічно зростає приблизно на 2,5 тис. осіб на рік. Середній вік івано-франківця – 38 років. 25% населення міста перебувають у віці, молодшому за працездатний, 63% населення області працездатного віку і 12% населення старші працездатного віку. Частка зайнятого працездатного населення складає близько 91 %. Дорожньо-транспортна система міста характеризується радіально-кільцевою структурою з історичним центром, промисловими та спальними районами. У центрі міста переважають вузькі вулички. Крім цього центр міста пересікають 2 кільця та 5 головних вулиць. Одною з чітко виражених рис господарського комплексу міста є наявність багатогалузевої промисловості. Виробничу діяльність у Івано-Франківську здійснюють понад 500 підприємств, із них понад 120 підприємств входять до так званого «основного кола». В Івано-Франківську представлені харчова, легка

та хімічна промисловість, машинобудівна і ін., причому приблизно 40% загального обсягу реалізації продукції промисловими підприємствами складає обробна промисловість. З'ясовано, що місто виконує функцію міжрайонного центру з ринкової торгівлі, медичного та соціально-культурного обслуговування населення. Що стосується управлінського чинника, то розглянуто основні ланки організаційної структури управління містом та містобудівну документацію: Генеральний план Івано-Франківська, Стратегію розвитку Івано-Франківська на період до 2028 тощо. Охарактеризовано привабливість міського простору Івано-Франківська у зв'язку з розвитком міста як туристичного центру України.

4. Виділено п'ять геоісторичних зрізів розвитку планувальної структури Івано-Франківська: 1 – заснування міста-фортеці з площею Ринок у центрі. 2 – добудова замку до існуючого міста-фортеці, зміна форми міста з правильної шестикутної, у видовжену з замком. 3 – втрата палацової і оборонної функцій міста, перенесення громадського центру, злиття центральної частини з передмістями та реконструкція житлової забудови. 4 – утворення нових мікрорайонів міста, входження навколишніх сіл в зону обслуговування міста, розбудова промислових територій тощо. 5 – сучасний - характеризується розширенням міської території, розбудови вулично-дорожньої мережі в місті, перенесенням громадського центру на Вічевий майдан, а також доповненням функціональності міста функціями, які відповідають сучасним викликам.

5. Виділено мікрорайони міста на основі планувальних утворень Генерального плану, які в свою чергу в залежності від доступності до центру були об'єднані в чотири зони: центральну, серединну, периферійну та приміську. Встановлено основні домінуючі функції кожної зони. З'ясовано, що найбільш перевантаженою функціями є центральна зона. В дослідженні запропоновано виділення чотирьох ядер концентрації населення в периферійних районах міста, які мають стати новими громадськими центрами міста. Проведено аналіз трансформацій міського простору Івано-Франківська, зокрема розглянуто процеси субурбанізації (виявлено процеси розростання приміської зони міста), ревіталізації (охарактеризовано варіанти розв'язання проблеми старих промислових територій та об'єктів міста), сакралізації (описано процеси зростання кількості сакральних просторів та об'єктів на

території Івано-Франківська), комерціалізації (виявлено проблеми перевантаження центру міста об'єктами торгівлі, харчування та запропоновано шляхи вирішення цієї проблеми), демілітаризації (розглянуто необхідність зміни функціонального призначення територій колишніх військових частин на сучасні публічні простори), розглянуто проблему озеленення міста (окреслено проблему потреби в нових зелених насадженнях, паркових зонах в місті і ін.), соціальної поляризації (визначено, що мешканці з різним рівнем доходу віддають перевагу певним територіям для проживання в місті та котеджним будинкам, на відміну від містян з нижчими доходами). Визначено вплив даних процесів на трансформації планувальної структури міста.

6. На основі проведення соціологічного опитування мешканців міста виділено низку проблем у міському плануванні та запропоновано рекомендації щодо вирішення деяких з них, зокрема проблеми паркування в місті, впорядкування ринків, проблеми з кладовищами, побудови моста - сполучення з мікрорайоном Пасічна, проблеми участі городян в процесах міського планування. та запропоновано власне бачення подальшого розвитку міста. Здійснено прогноз окремих показників соціально-економічного розвитку міста: населення, ринку праці, підприємництва і ін., встановлено їхній вплив на планувальну структуру міста та можливості її подальших трансформацій.

7. Обґрунтовано доцільність застосування п'яти принципів планувальної організації міста Івано-Франківська, серед яких принцип поясного зонування, принцип перетворення міст на «міста коротких відстаней», принцип взаємної узгодженості планувальної організації і транспортної системи міста, принцип взаємоузгодженості інтересів міської влади, бізнесових структур та громади міста при прийнятті рішень щодо питань містобудівного розвитку та доступу до інформації. Запропонований основний вектор трансформації планувальної структури міста Івано-Франківська з моноцентричного міста з єдиним чітко означеним та акцентованим центром на поліцентричне з розвитком нових громадських центрів на міській периферії.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Алаев Э. Б. Социально-экономическая география. Понятийно-терминологический словарь / Э. Б. Алаев. –М.:Мысль, 1983. –290 с.
2. Андерсон Б. Уявлені спільноти. Міркування щодо походження й поширення націоналізму [Текст] / Б. Андерсон ; пер. В. Морозов. - 2.вид., перероб. - К. : Критика, 2001. - 272 с.
3. Барабанов, А. А. Социально-культурные и семантические принципы ревитализации индустриального наследия / А. А. Барабанов // Эко-потенциал. — 2013. — № 3-4. — С. 237—248.
4. Баранський Н. Н. Экономическая география. Экономическая картография / Н. Н. Баранський – М.: Географиз, 1956. – 366 с.
5. Баранцев П. П. Міста України в контексті процесу глобалізації: [дослідження] / Баранцев П. П. - К. : НОМУРО, 2012. - 103 с.
6. Безлюбченко О. С. Планування і благоустрій міст [Текст] : навч. посіб. для студ. напряму "Будівництво" вищ. навч. закл. / О. С. Безлюбченко, О. В. Завальний, Т. О. Черноносова ; Харк. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. - Х. : ХНУМГ, 2013. - 204 с.
7. Берджесс Э. Рост города: введение в исследовательский проект / пер. с англ. В.Г. Николаева. 2002. Т. 4. Вып. 1-2 (11-12).
8. Білоконь Ю. М. Регіональне планування. Теорія і практика [Текст] / Ю. М. Білоконь ; ред. І. О. Фомін. - К. : Логос, 2003. - 246 с.
9. Бойко-Бойчук О. В. Стратегії розвитку міст України: практ. посіб. / О. В. Бойко-Бойчук. - К. : Університетське видавництво "Пульсари", 2002. - 156 с.
10. Богачов С., Мельникова М. Проблеми теорії і практики розвитку міста як соціально-економічної системи / С.Богачов, М.Мельникова // Вісник ТНЕУ – 2007. – №3 – с. 46-53.
11. Богорад Д.И. Городские агломерации Украинской ССР.Основные положения и выводы/Д.И.Богорад. –К.:НИИСП Госстроя УССР,1966. – 73с.

12. Брендинг міст: досвід країн Вишеградської групи для України/ Ін-т трансформації сусп-ва; [за заг. ред. О. І. Соскіна]. - К.: [Ін-т трансформації сусп-ва], 2011. - 80 с.
13. Вебер М. Город / М. Вебер//. Избранное. Образ общества. М., 1994.
14. Веретенников Д.Б. Понятие планировочной структуры города. Структурные компоненты и их планировочное воплощение // Вестник СГАСУ. Градостроительство и архитектура. 2014. Вып. № 3(16). С. 6-10.
15. Використання статистичної інформації для оцінювання та прогнозування розвитку територій [Текст] : наук.-метод. розроб. / [С. М. Ромашко та ін.] ; Нац. акад. держ. упр. при Президентові України, Упр. орг. фундамент. та приклад. дослідж., Львів. регіон. ін-т держ. упр. - Київ : НАДУ, 2012. - 35 с.
16. Вязовская А. Город как ландшафт /А.Вязовская//АСС'2011.- с.88-91.
17. Габрель М. М. Просторова організація містобудівних систем / Інститут регіональних досліджень НАН України. – Київ : Видавничий дім А. С. С., 2004. – 400 с.
18. Гаврилів Б. Пам'ятники та визначні місця Івано-Франківська [Текст] / Б. Гаврилів, С. Борчук ; Івано-Франківська обласна організація Всеукраїнської спілки краєзнавців, Івано-Франківська обласна організація Українського товариства охорони пам'яток історії та культури. - 2. вид., доп. - Івано-Франківськ : Типовіт, 2002. - 56 с.
19. Герасимчук З. В. Просторовий розвиток міста: монографія / З. В. Герасимчук, Т. О. Ніщик ; Луц. нац. техн. ун-т. - Луцьк : ЛНТУ, 2011. - 212 с. : рис., табл. - Бібліогр.: с. 152-169.
20. Гілецький Й.Р. Івано-Франківськ як форпост рекреаційного освоєння Українських Карпат / Й.Р. Гілецький, І.І. Закутинська // Науковий вісник Чернівецького університету: Збірник наукових праць. Вип. 519 – 520: Географія. – Чернівці : Чернівецький національний університет, 2010. – С. 135 – 137.
21. Гладкий О. В. Географія міст. Геоурбаністика : підручник / О. В. Гладкий, С. І. Ішук. – К. : ПАЛИВОДА А. В., 2014. – 300 с.

22. Головне управління статистики в Івано-Франківській області. Електронний ресурс. – Режим доступу: <http://www.ifstat.gov.ua>.
23. Грабовецький В. В. Івано-Франківськ в пам'ятниках історії та культури [Текст] / В. В. Грабовецький [та ін.] ; Івано-Франківська міська рада, Кафедра історії України Прикарпатського ун-ту ім. Василя Стефаника, Івано-Франківська обласна організація Всеукраїнської спілки краєзнавців, Івано-Франківська міська організація Українського товариства охорони пам'яток історії та культури. - Івано-Франківськ : Нова Зоря, 2001. - 132с.
24. Градостроительные аспекты устойчивого развития крупных городов: материалы VII междунар. науч.-практ. конф., 10-11 дек. 2009 г. / Междунар. ассамблея столиц и крупных городов, Харьк. нац. акад. гор. хоз-ва ; редкол.: В. Т. Семенов [и др.]. - Х. : ХНАГХ, 2009. - 168 с.
25. Гречана С. І. Економічний та соціальний розвиток сучасного міста: монографія / Гречана С. І. ; Нац. акад. наук України, Ін-т екон.-прав. дослідж., Луган. філ. - Луганськ : Ноулідж, 2011. - 193 с.
26. Гусаков В. Довідник. Регулювання використання забудови територій населених пунктів (зонінг) / [Гусаков В., Валета У., Нудельман В. и др.]. - К.: Держкоммістобудування України, 1996. – 85с.
27. ДБН 360-92** Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень. – К.: Держбуд України, 2002. – 231 с.
28. Дідик В. В. Планування міст: підруч. для студ. вищ. навч. закл. / В. В. Дідик, А. П. Павлів ; Національний ун-т "Львівська політехніка". - Л. : Львівська політехніка, 2006. - 411 с.
29. Диагностика развития регионов: виды, подходы, приемы : монография / [Василенко В. Н. и др.] ; науч. ред. д-р экон. наук, проф. В. Н. Василенко; Нац. акад. наук Украины, Ин-т экон.-прав. исслед. - Донецк : Юго-Восток, 2012. - 556 с.
30. Дмитрук О. Ю. Урбаністична географія з основами урбогоекотології (ландшафтознавчий аспект) : Навч. посіб. / О. Ю. Дмитрук. – К., 2000. – 140с.

31. Доступ громадськості до генеральних планів міських населених пунктів України [Текст] : зб. матеріалів за результатами проекту "Через доступ до генеральних планів - до містобудування без корупції" / [Щербаченко Володимир та ін. ; за заг. ред. В. В. Щербаченка] ; Східноукр. центр громад. ініціатив. - Луганськ : Резніков В. С., 2011. - 264 с.
32. Дронова О. Л. Геоурбаністика : навч. посіб. / О. Л. Дронова. – К. : Видавничо- поліграфічний центр "Київський університет", 2014. – 419с.
33. Дьомін М.М., Габрель М.М. Загальна методика формування метрополісних територій в Україні / М. М. Дьомін, М. М. Габрель // Містобудування та територіальне планування. — 2005. — Вип. 21. — С. 102–113.
34. Дюркгейм Э. О разделении общественного труда. Метод социологии. М., 1991.
35. Екологія міста Івано-Франківська / О.М. Адаменко [та ін.]. – Івано-Франківськ : Сіверсія МВ, 2004. – 197 с.
36. Етнокультурні процеси в українському урбанізованому середовищі ХХ століття: зб. науково-теорет. ст. / Асоціація міст і громад України, Івано-Франківський міськвиконком, Інститут народознавства НАН України, Інститут мистецтвознавства, фольклору та етнології НАН України, Інститут культури та мистецтв Прикарпатського ун-ту ім. В.Стефаника ; голов. ред. С. П. Павлюк. - Івано-Франківськ : Нова Зоря, 2004. - 182 с.
37. Закутинська І. І. Субурбанізація в приміській зоні Івано-Франківська : Автореферат дис. канд. геогр. наук: спеціальність 11.00.02 – економічна та соціальна географія. / Ірина Іванівна Закутинська. – Львів, 2014. – 20 с.
38. Закутинська І. І. Субурбанізація в просторовому вимірі: Івано-Франківськ і його околиці [Текст] : [монографія] / Закутинська І. І., Сливка Р. Р. - Київ : Логос , 2016. - 215 с.
39. Закутинська І. І. Історико-географічні особливості просторового розвитку міста Івано-Франківська ХІХ-ХХст. / І.І. Закутинська // Науковий вісник Чернівецького університету: Збірник наукових праць. Географія. – 2009. – Вип. 459. – С. 73 – 75.

40. Запотоцький С.П. Регіональна конкурентоспроможність. Суспільно-географічні засади формування: монографія / С. П. Запотоцький; Київ. нац. ун-т ім.Тараса Шевченка. - К. : Бізнес Медіа Консалтинг, 2012. - 424 с.
41. Зиммель Г. Большие города и духовная жизнь // Логос: журнал по философии и прагматике культуры. 2002. № 3-4. С. 23-34.
42. Зомбарт В. Социология / пер. с нем. И.Д. Маркусона. М., 2003.
43. "Євроінтеграційні наміри України в контексті технічного регулювання як чинник сталого розвитку територіальних громад". Аналітична записка. Національний інститут стратегічних досліджень. Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/2337/>
44. Інвестиційний паспорт м. Івано-Франківська - 2017, Електронний ресурс, режим доступу: <http://www.mvk.if.ua/uploads/files/44757-1.pdf>.
45. Інструменти регулювання просторово-економічного розвитку України: монографія / [Бевз І. А. та ін.] ; за наук. ред. канд. екон. наук Т. В. Голікової ; НАН України, Держ. установа "Ін-т економіки та прогнозування НАН України". - Київ : Ін-т економіки та прогнозування НАН України, 2014. - 243 с.
46. Іщук С. І. Суспільно-географічна комплексологія: підруч. для студентів геогр. та екон. спец. ВНЗ / С. І. Іщук, О. В. Гладкий ; Київ. нац. ун-т ім. Тараса Шевченка. - Київ : Київський університет, 2015. - 287 с.
47. Изменения городского пространства в Украине [Текст] = Urban territories changes in Ukraine / [Л. Г. Руденко и др.] ; под ред. акад. НАН Украины Л. Г. Руденко ; Нац. акад. наук Украины, Ин-т географии. - Киев : Реферат, 2013. - 155 с.
48. Карий О. І. Стратегічне планування розвитку міста/ О. І. Карий. - 2.вид., перероб. і доп. - Л. : ЗУКЦ, 2007. - 316 с.
49. Карлова О. А. Теорія і практика розвитку інфраструктури міста: монографія / Карлова Олена Анатоліївна ; Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. - Х.: Форт, 2010. - 279 с.

50. Когатько Ю.Л. Дослідження сакральності і напрями використання сакральних просторів в Чернігівській області, Економічна та соціальна географія: Наук. зб. - К.: КНУ, 2011. - Вип. 62. - С. 124-133.
51. Комарницька Г. О. Регіональна урбанізація: монографія / Г. О. Комарницька ; Львів. держ. фінанс. акад. - Львів : ЛДФА ; Кам'янець-Подільський : Медобори-2006, 2015. - 175 с.
52. Креативний урбанізм: до століття містобудівної освіти у Львівській політехніці: монографія / Нац. ун-т "Львів. політехніка" ; за заг. ред. Б. Черкеса та Г. Петришин. - Львів : Вид-во Львівської політехніки, 2014. - 793 с.
53. Ксенович М. Я. Містобудівні основи сталого розвитку міста Києва / Голов. упр. містобудування та архіт. та ін. — К.: Головкиївархітектура, 2002. — 168 с.
54. Ксенович М. Я. Просторова організація і сталий розвиток міст-центрів (моделювання, нормування та методика на прикладі Донецька — Макіївки) / Укр. акад. архіт. — К.: НДПІ містобудування; Вінниця: Тезис, 2001. — 159 с.
55. Куйбіда, В. С. Територіальне планування в Україні: європейські засади та національний досвід [Текст] / В. С. Куйбіда, Ю. М. Білоконь. - К. : Логос, 2009. - 107 с.
56. Кузнецов С. Г. Територіальне планування і розвиток міст / Кузнецов С. Г., Ананян І. І., Богак Л. М. — Донецьк: Норд-Пресс, 2008. — 335 с.
57. Куць, Є. С. Урбанізовані території: методологія та практика планування і управління/ Є. С. Куць, С. В. Куць ; Науково-дослідний і проектний ін-т містобудування Держбуду України. - К. : НДПІ містобудування, 2002. - 252 с.
58. Лаппо Г. М. Города на пути в будущее / Г. М. Лаппо. — М. : Мысль, 1987. — 236 с.
59. Левицька О.Л. Перспективи розвитку велосипедного транспорту міста Івано-Франківська/ О.Л. Левицька// Вісник Київського національного

- університету імені Тараса Шевченка. Сер. Географія. – 2015. - Вип.63. – С.82-85.
- 60.Левицька О.Л. Геоісторичні зрізи розвитку планувальної структури міста Івано-Франківська / О.Л.Левицька// Економічна та соціальна географія. – 2016. – Вип. 75. – С. 74-79.
- 61.Левицька О.Л. Житловий чинник формування вартості території міста Львова /І.Горин, В.Запотоцька, О.Левицька// Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Сер. Географія. – 2016. – Вип.65. – С.72-78.
- 62.Левицька О.Л. Ревіталізація промислових об'єктів міста (на прикладі м. Івано-Франківська)/ С.Запотоцький, О.Левицька// Часопис соціально-економічної географії. – Харків. 2016. – Вип.21(2). –С.102-106.
- 63.Левицька О.Л., Запотоцька В.А. Пріоритети державної політики у сфері житлового будівництва / Левицька О.Л., Запотоцька В.А. // Українська географія: сучасні виклики. Зб. Наукових праць у 3-х т. - К.: Прінт-Сервіс, 2016. – Т.ІІ. – 363 с. (с. 91-94).
- 64.Левицкая О.Л.,Запотоцкая В.А. Географические основы формирования рынка жилья города Львова / В.Запотоцкая, И.Горин, О.Левицкая, // Могилевский меридиан (Магілєўскі мерыдыян), Том 17, выпуск 3–4 (39–40)/2017. с.44-51.
- 65.Лукомська З. В. Розвиток розпланувально-композиційної структури середмістя Івано-Франківська у XVII-XX ст. [Текст] : дис... канд. архітектури: 18.00.01 / Лукомська Зоряна Володимирівна ; Національний ун-т "Львівська політехніка". - Л., 2007. - 237 арк.
- 66.Маергойз И.М. Географическое учение о городах / И. М. Маергойз. – М.: Наука, 1987. – 116 с.
- 67.Мазур, М. В. Право на доступ до інформації з питань містобудування [Текст]: [посібник] / М. В. Мазур ; Східноукр. центр громад. ініціатив. - Луганськ : Рєзніков В. С., 2010. - 80 с.

68. Маккензи Р.Д. Экологический подход к изучению человеческого сообщества // Личность. Культура. Общество. 2001. № 4(10). С. 128-144.
69. Маншиліна Т. І. Суспільно-географічне дослідження розвитку міст-супутників та приміської зони Києва: автореф. дис. канд. геогр. наук : 11.00.02 / Маншиліна Тетяна Іванівна ; Київ. нац. ун-т ім. Тараса Шевченка. - Київ, 2015. - 20 с.
70. Мезенцев К. В. Регіональний розвиток в Україні: суспільно-просторова нерівність і поляризація [Текст] : монографія / Костянтин Мезенцев, Григорій Підгрушний, Наталія Мезенцева ; Укр. геогр. т-во, Київ. від. - Київ : Прінт Сервіс, 2014. - 132 с. : рис., табл. - (Суспільна географія ХХІ століття). - Рез. рос., англ. - Бібліогр.: с. 107-112.
71. Мезенцев К. В. Суспільно-географічне прогнозування регіонального розвитку / Мезенцев К. В. – Київ: ВПЦ «Київський університет», 2005. – 253 с.
72. Меморіальний сквер в Івано-Франківську [Текст]: з історії найдавнішого міського цвинтаря / П. І. Арсенич [та ін.] ; Івано-Франківська міська рада. Науково-редакційний відділ "Звід пам'яток історії та культури України. Івано-Франківська область", Івано-Франківська обласна організація Всеукраїнської спілки краєзнавців, Івано-Франківська обласна організація Українського товариства охорони пам'яток історії та культури. - Івано-Франківськ : Нова Зоря, 2004. - 112 с.
73. Менеджмент міського розвитку: [монографія] / [Ачкасов А. Є. та ін.] ; за ред. О. В. Васильєва, Н. М. Богдан, К. А. Фісуна ; Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. - Х. : ХНАМ, 2013. - 397 с.
74. Менеджмент регіонального розвитку [Текст] : навч. посіб. / О. В. Гладкий. - К. : Академвидав, 2013. - 247 с. : табл., рис. - (Серія "Альма-матер"). - Термінол. слов.: с. 241-243. - Бібліогр.: с. 244-246.
75. Містобудування. Довідник проектувальника / за ред. Т.Ф. Панченко. - К. Укрархбудінформ, 2001. - 192 с.

76. Містобудування, територіальне і стратегічне планування: організаційно-економічні, правові, суспільні та еколого-технологічні аспекти: монографія / [Богачов С. В. та ін. ; під заг. ред. Богачова С. В.] ; Донбас. нац. акад. буд-ва і архітектури. - Донецьк : Ноулідж, Донец. вид-ня, 2014. - 533 с.
77. Мамфорд Л. Истоки урбанизации. Появление города. В кн.: Смит Р.Л. Наш дом планета Земля / Л. Мамфорд. – Москва : Стройиздат, 1982. – 267с.
78. Назарук М. М. Конструктивно-географічні основи розвитку і функціонування соціально-екологічних систем великого міста: автореф. дис. д-ра геогр. наук : 11.00.11 / Назарук Микола Миколайович ; Львів. нац. ун-т ім. І. Франка. - Л., 2010. - 32 с.
79. Ніщик Т. О. Просторовий розвиток міста: дис. ... канд. екон. наук : 08.00.05 / Ніщик Тетяна Олександрівна ; Луц. нац. техн. ун-т. - Луцьк, 2010.
80. Новий стиль Івано-Франківська [електронний ресурс].- Режим доступу: <http://city-brand.if.ua>.
81. Нудельман В. І. Проблеми єдиної методики прогнозування розвитку міст / В. І. Нудельман // Містобудування та територіальне планування. – 2003. – № 16. – С. 100.
82. Олійник Я. Б., Запотоцький С. П., Кононенко О. Ю., Мельничук А. Л., Пасько В. В. Регіональна економіка: Навч. посібник / За ред. Я. Б. Олійника. – Київ : – Видавець Фурса С. Я., 2007. – 444с.
83. Осітнянко А. П. Планування розвитку міста: Монографія / А. П. Осітнянко – Київ: КНУБА, 2001. – 460 с.
84. Особливості геоінформаційного моделювання, земельного адміністрування та оцінки міського середовища: монографія / [Мамонов К. А. та ін.] ; за заг. ред. К. А. Мамонова ; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. - Харків : ХНУМГ, 2015. - 250 с.
85. Палеха Ю. М.. Економіко-географічні аспекти формування вартості територій населених пунктів [Текст] / Ю. М. Палеха. - К. : Профі, 2006. - 294с.

86. Палеха Ю. М. Планування забудови міського середовища [Текст] / Ю. М. Палеха. - К. : [б.в.], 2008. - 121 с.
87. Панасенко Л. Брендинг території: сучасна парадигма розвитку / Л. Панасенко // Схід. – 2014. – №1. – С. 78–84.
88. Парк Р.Э. Город как социальная лаборатория // Социологические прогулки. Социологическое обозрение [Электронный ресурс]. 2002. Т. 2. № 3. URL: <http://www.urban-club.ru/?p=50> (дата обращения: 17.05.2015)
89. Перцик Е.Н. Города мира: география мировой урбанизации: [уч. пособ. для геогр. Специальностей вузов / предисл. Г.М. Лаппо] / Е.Н. Перцик. – М.: Междунар. отношения, 1999. – 384 с.
90. Пістун М.Д. Основи суспільної географії: Навч. посібник.-К.: Вища шк.,1996.- 231 с.
91. Пістун М. Д. Сучасні проблеми регіонального розвитку: навчальний посібник. / М. Д. Пістун, А. Л. Мельничук. – К.: Видавничо-поліграфічний центр «Київський університет», 2009. – 200 с.
92. Планування забудови міського середовища / [авт. Палеха Ю. М.; асоц. Міст України та громад] - К.: Гнозис, 2008. - 121 с.
93. Планування та забудова міст і функціональних територій. Склад, зміст, порядок розроблення, погодження та затвердження історико-архітектурних опорних планів, спеціальної науково-проектної документації для визначення історичних ареалів населених місць України. - Вид. офіц. - Чинні з 2009-01-01. - К. : Мінрегіонбуд України, 2008. - 10 с. - (Державні будівельні норми України).
94. Планування територій на місцевому рівні: Громада, Влада і Бізнес/ ред. М. С. Федорченко, О. В. Янова ; ІРЦ "Реформування земельних відносин в Україні". - К. : [б.в.], 2008. - 320 с.
95. Плешкановська, А. М. Функціонально-планувальна оптимізація використання міських територій [Текст] / А. М. Плешкановська. - К. : Інститут Урбаністики, 2005. - 190 с.

96. Повестка дня Хабитат II [Электронный ресурс]/Конференция Хабитат II, Стамбул, Турция, 3-14 июня 1996 г. – Режим доступа: <http://www.un.org/ru/ga/habitat>
97. Попова О. А. " Основные требования к лофт-жилью и преимущества промышленных зданий в условиях их реорганизации". – Вестник БГТУ им. В.Г. Шухова 2013, №4.
98. Поручинський В.І., Поручинська І.В., Слащук А.М., Мельнійчук М.М. Система розселення Волинської області в умовах трансформації суспільства: монографія / В.І. Поручинський, І.В. Поручинська, А.М. Слащук, М.М. Мельнійчук. – Луцьк : ПП Іванюк В.П., 2015. – 193 с.
99. Посацький Б.С. Основи урбаністики. Територіальне і просторове планування. Навч. посібн. 2- вид., доповнене. – Львів, Вид-во Льв. політех. 2011. – 368 с.
100. Практика інноваційних розробок у сфері територіально-просторового розвитку міст і регіонів: монографія / [Апатенко Т. М. та ін.] ; під заг. ред. В. Т. Семенова, І. Е. Линник ; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. - Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2016. - 300 с.
101. Приходько М. М.. Регіональні геоекологічні дослідження і раціональне природокористування [Текст] : (на прикладі Івано-Франківської області) / М. М. Приходько ; ред. О. М. Адаменко ; Івано-Франківський національний технічний ун-т нафти і газу. - Івано-Франківськ :2006. - 245 с.
102. Про внесення змін до Закону України "Про звернення громадян" щодо електронного звернення та електронної петиції: Закон України від 02 липня 2015 № 577-VIII// Відомості Верховної Ради (ВВР), 2015, № 35, ст.341.
103. Про регулювання містобудівної діяльності //Верховна Рада України; Закон від 17.02.2011 № 3038-VI.
104. Проблеми містобудування Західної України [Текст] : тези Міжнар. конф., присвяч. 80-літтю кафедри "Містобудування" / Державний ун-т

- "Львівська політехніка". Архітектурний факультет ; ред. Ю. Криворучко. - Львів : [б.в.], 1994. - 216 с.
105. Прогнозування розвитку територій. Економічне прогнозування: навч. посіб. / [Н. І. Балдич та ін. ; за заг. наук. ред. М. М. Білинської] ; Нац. акад. держ. упр. при Президентові України, "Розбудова спроможності до економічного обґрунтованого розвитку областей і міст України", Проект міжнар. техн. допомоги. - Київ : К.І.С., 2014.
 106. Програма розвитку велосипедної інфраструктури та популяризації велосипедного руху в м. Івано-Франківську на 2015-2020 роки.
 107. Просторовий розвиток регіону: соціально-економічні можливості, ризики і перспективи: [монографія] / НАН України, Ін-т регіон. дослідж. ; [за ред. д-ра екон. наук, проф. Шевчук Л. Т.]. - Л. : [б. в.], 2011. - 255 с.
 108. Регіональна економіка. Словник-довідник / [О. Д. Богорад, О. М. Тевелєв, В. М. Падалка, М. В. Підмогильний] ; за заг. ред. М. В. Підмогильного. – К., 2004. – 346 с.
 109. Рейтинг міст за версією журналу «Фокус» - Електронне джерело. Режим доступу - <https://focus.ua/ratings>.
 110. Репин Ю. Г. Пространственный город. Теория и практика: монография / Ю. Репин ; Укр. акад. архитектуры, Укр. зонал. науч.-исслед. и проект. ин-т по гражд. стр-ву (КиевЗНИИЭП). - К.: ФЕНИКС, 2009. – 267 с.
 111. Розвиток міст та містобудівна політика: монографія/ О.І. Драпиковський, І.Б. Іванова, О.В. Бойко-Бойчук, В.Б.Гройсман; за ред. В.М. Вакуленка, М.К. Орлатого. – К.: НАДУ, 2009. – 124с.
 112. Руденко Л. Г., Савчук И. Г. (2013): Главные тенденции в развитии городов Украины. Изменение городского пространства в Украине. Руденко Л.Г. (ред.). Киев, Реферат, с. 45-59.
 113. Саймондс Дж. Ландшафт и архитектура / Д.О. Саймондс – М.: Книга по Требованию, 2013. – 192 с.
 114. Салій І. М. Урбанізація в Україні: соціальний та управлінський аспекти / І. М. Салій. - К. : Наукова думка, 2005. - 302 с.

115. Семенов В. Т. Формирование устойчивого развития мегаполисов. Урбанистические аспекты: монография / В. Т. Семенов, Н. Э. Штомпель ; Харьк. нац. акад. гор. хоз-ва. - Х. : ХНАГХ, 2009. - 332, с.
116. Склад та зміст генерального плану населеного пункту. - Чинний від 2012-11-01. - К. : Мінрегіонбуд України, 2012. - III, 20 с.: табл. - (Державні будівельні норми України). - Бібліогр.: с. 19-20.
117. Сливка Р. Р. Динаміка цін на земельні ділянки в межах приміської зони м. Івано-Франківська / Р. Р. Сливка, І. І. Закутинська // Вісник Львівського університету. Серія географічна. – 2013. – Вип. 43 (2). – С. 187–193.
118. Сливка Р. Р. Просторові особливості зміни чисельності сільського населення у приміській зоні Івано-Франківська / Р. Р. Сливка, І. І. Закутинська // Історія української географії та картографії : Зб. мат-лів IV Міжнар. наук. конф. – Ч. 1. – Тернопіль, 2010. – С. 121-123.
119. Сосновский В.А. Планировка городов. М.: Высшая школа, 1988. 104 с.
120. Соціально-економічна географія України: навч. посіб. / за ред. проф. О.І. Шаблія. – Вид. 2-ге, переробл. і доп. – Л.: Світ, 2000. – 680 с., с. 224.
121. Соціально-економічний розвиток регіону: стан і перспективи [Текст] : колект. монографія / [М. О. Горинь та ін. ; за ред. М. О. Горинь, О. С. Сенишин] ; Львів. нац. ун-т ім. Івана Франка. - Львів : ЛНУ імені Івана Франка, 2014. - 351 с.
122. Стародуб І. В. Законодавство у містобудуванні [Текст] : навч. посіб. / І. В. Стародуб ; Нац. ун-т вод. госп-ва та природокористування. - Рівне : НУВГП, 2011. - 127 с.
123. Статистичний щорічник «Івано-Франківськ 2016», /за ред. О.В.Бліннікової//. - Головне управління статистики в Івано-Франківській області, 2017. – 227 с.
124. Стратегія розвитку міста Івано- Франківська на період до 2028 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mvk.if.ua/uploads/files/44957-1.pdf>

125. Сучасна екологічна ситуація в м. Івано-Франківську та система забезпечення екологічної безпеки міської території [Текст] : дис... канд. геогр. наук: 11.00.11 / Фоменко Наталія Володимирівна ; Івано-Франківський національний технічний ун-т нафти і газу. - Івано-Франківськ, 2006. - 198 арк.: рис. - арк. 179-198.
126. Схема генерального плану міста Івано-Франківська [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dma.if.ua/page/genplan-ivano-frankivska>.
127. Теннис Ф. Общность и общество. Основные понятия чистой социологии. СПб., 2002.
128. Територіальна структура господарства і розселення населення в Україні [Текст] : [монографія] / [Нагірна В. П. та ін. ; за ред. В. П. Нагірної] ; Ін-т географії НАН України. - К. : Акад. праці і соц. відносин ФПУ, 2010. - 280 с. : рис., табл. - Бібліогр.: с. 273-279.
129. Тимуляк Л. М. Урбанізовані ландшафти Передкарпаття (на прикладі м. Івано-Франківська) [Текст] : автореф. дис. ... канд. геогр. наук : 11.00.01 / Тимуляк Любов Миколаївна ; НАН України, Ін-т географії. - К., 2011. - 19 с.
130. Топчієв О. Г. Суспільно-географічні дослідження: методологія, методи, методики / О. Г. Топчієв. – Одеса: Астропринт, 2005. – 632 с.
131. Топчієв, О. Г. Регіоналістика: географічні основи регіонального розвитку і регіональної політики [Текст] : навч. посіб. для студентів геогр. та екон. спец. ВНЗ / О. Г. Топчієв, Д. С. Мальчикова, В. В. Яворська. - Херсон : ОЛДІ-ПЛЮС, 2015. - 370 с.
132. Трофименко Ю.В., Якимов М.Р. Транспортное планирование: формирование эффективных транспортных систем крупных городов: монография /Ю.В. Трофименко, М.Р. Якимов. – М.: Логос, 2013. – 464с.
133. Трутнев Э.К. Градорегулирование : Основы регулирования градостроительной деятельности в условиях становления рынка недвижимости // М.: Фонд «Институт экономики города». — 2008. — С. 296.

134. Туристські дестинації (теорія, управління, брендинг): монографія / [Мазаракі А. А. та ін.] ; за заг. ред. д-ра екон. наук, проф. А. А. Мазаракі ; Київ. нац. торг.-екон. ун-т. - Київ : КНТЕУ, 2013. - 387 с.
135. Управління містобудівними процесами в регіонах: теорія, методологія та практика реалізації : монографія / І. В. Кривов'язюк, Т. В. Балик; НАН України, Ін-т регіон. дослідж. - Л., 2009. - 206 с.
136. Управління розвитком стратегічного потенціалу автомобільного транспорту регіонів України: монографія / [Корецька С. О. та ін.] ; за заг. ред. д-ра екон. наук, проф. С. О. Корецької ; Нац. ун-т вод. госп-ва та природокористування. - Рівне : НУВГП, 2014. - 256 с.
137. Управління сучасним містом: підруч. / за ред. В.М. Вакуленка, М.К. Орлатого. – К.: НАДУ, 2008. – 632 с.
138. Урбанизация в формировании социокультурного пространства/ отв. ред. Э. В. Сайко ; РАН. Научный совет по истории мировой культуры. - М. : Наука, 1999. - 285 с.
139. Урбаністика сьогодення (або управління територіальним розвитком та планування населених пунктів) [Текст] : посіб. для працівників органів місц. самоврядування / Ін-т демократії ім. П. Орлика, Проект тристорон. співробітництва між Україною, Польщею та Нідерландами, на підтримку мережі регіон. навч. центрів в Україні ; [уклад.: Габрель Микола та ін.]. - К. : Академпрес, 2003. - 143 с.
140. Урбаністична Україна: в епіцентрі просторових змін : монографія/ за ред. К. Мезенцева, Я. Олійника, Н. Мезенцевої. – Київ: Видавництво «Фенікс», 2017. – 438 с.
141. Урбаністичні студії: сучасний стан та перспективи розвитку: матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. (м. Дніпропетровськ, 25 квіт. 2014 р.) / Дніпропетр. нац. ун-т ім. Олеся Гончара [та ін.]. - Дніпропетровськ : Грані, 2014. - 172 с.
142. Фомін І.О. Основи теорії містобудування / І.О.Фомін. – К.:Наукова думка, 1997. – 191 с.

143. Фонд Олександра Шевченка та інститут "Новий Івано-Франківськ" презентували візуалізацію мікрорайону Пасічна. - Електронний ресурс, Режим доступу: <http://firtka.if.ua/?action=show&id=123965>.
144. Форрестер Дж. Динамика развития города: монография / Форрестер Дж. – М. : Прогресс, 1974. – 287 с.
145. Функции городов и их влияние на пространство / под ред. Л.Г. Руденко. – К.: Феникс, 2015. – 292 с.
146. Холодова О. О. Формування систем паркінгів в центральних ділових частинах великих та найбільших міст: автореф. дис. канд. техн. наук: 05.22.01 / Холодова Ольга Олександрівна ; Харк. нац. автомоб.-дор. ун-т. - Х., 2013.
147. Хорев Б.С. Проблемы городов: (урбанизация и единая система расселения в СССР) / Б.С. Хорев. – 2-е изд., доп. и перераб. – М.: Мысль, 1975. – 428 с.
148. Черкес Б. С. Національна ідентичність в архітектурі міста [Текст] : монографія / Б. С. Черкес ; Національний ун-т "Львівська політехніка". - Л. : НУ "Львівська політехніка", 2008. - 268 с.: іл. - Бібліогр.: с. 233-261.
149. Шаблій О.И. Межотраслевые территориальные системы. – Львов: Вища шк., 1976. – 202 с.
150. Шаблій О. І. Суспільна географія: теорія, історія, українознавчі студії /О. І. Шаблій. – Львів, 2001. – 744 с.
151. Швець, В. Я. Виробничо-господарський комплекс міста: проблеми управління та розвитку/ В. Я. Швець; НАН України, Інститут економіки промисловості. - К. : Наукова думка, 2003. - 384 с.
152. Шебек Н. М. Гармонізація планувального розвитку міста: монографія / Н. М. Шебек ; Київський національний ун-т будівництва і архітектури. - К. : Основа, 2008. - 216 с.
153. Шкодовський Ю. М. Урбаністика [Текст] : підручник / Ю. М. Шкодовський, В. І. Каменський// - Х. : ХНУБА : Савчук О. О. [вид.], 2012. - 209 с.

154. Шпільчак В. Станиславів - Івано-Франківськ. Місто давнє і сучасне [Текст] / Володимир Шпільчак, Зеновій Соколовський, Михайло Головатий. - Л. : Світ, 2011. - 296 с.
155. Шуканов П. В. Использование этимологического метода в сакрально-географических исследованиях. - Электронный ресурс. - Режим доступа: http://fullref.ru/job_ca3c8aef7505655567aca41149ac1a29.html.
156. Що таке Нова програма розвитку міст? –Електронний ресурс. – Режим доступу: <https://mistosite.org.ua/uk/articles/nova-prohrama-rozvytku-mist-pereklad-ukrainskoiu-poiasnennia>
157. Як втаємничуються генеральні плани міст і які наслідки це має для суспільства: матеріали громад. експертизи діяльн. М-ва регіон. розв., буд-ва та житлово-комун. госп-ва України у сфері формування переліку відом., що становлять службову інформ. / Східноукр. центр громад. ініціатив ; [уклад. В. В. Щербаченко]. - Луганськ : Янтар, 2013. - 214 с.
158. Яргина З.Н., Косицкий Я.В., Владимиров В.В. и др. Основы теории градостроительства. - М.: Стройиздат, 1986. - с. 65-75.
159. Alonso W. Location and land use. Toward a general theory of land rent. // 1964. 204 pp.
160. Antoniou J. Wielkiemiasta: Wczorajdziś / J.Antoniou.-Warszawa: Focus, 2003. – 144 s.
161. Batty M. Competition in the Built Environment: Scaling Laws for Cities, Neighbourhoods and Buildings // Nexus Netw. J. 2015.V. 17. № 3. С. 831–850.
162. Booth, Ch. Life and Labour of the People in London. – Vol.1: East, Central and South London, 1889.
163. Brenner Neil, Theodore Nik (2005). Neoliberalism and the urban condition. City: analysis of urban trends, culture, theory, policy, action, Vol. 9, N1. – С. 101.
164. Castells, M. (eds.)The Informal Economy: Studies in Advanced and Less Developed Countries. Baltimore and London: John Hopkins University Press, 1989.

165. Fujita M., Ogawa H. Multiple equilibria and structural transition of non-monocentric urban configurations // Reg. Sci. Urban Econ. 1982. V. 12. N 2. P. 161–196.
166. Historic Cities and Sacred Sites: Cultural Roots for Urban Futures / ed. I. Serageldin [etc.] ; World Bank, The Government of Denmark, UNESCO. - Washington, D.C. : World Bank, 2001. - 420 p.
167. Howard E. New Garden City in the 21 st century//Planning History.- 2003. – Vol.25. – No.3. – P.21. Booth Ch. Life & Labour of the People in London. First series. Vol. 2 New York. 1970. Pp.20 -21
168. Levytska O., Zapototska V. Public participation in urban planning: German and Ukrainian experience / Olga Levytska, Viktoria Zapototska, // Вестник Казахского национального университета имени Аль-Фараби. Серия географическая. - №2 (45) - 2017 г. с. 4-11.
169. Park, R. E., Burgess, E. W. (1925): The City. Chicago, University of Chicago Press.
170. Pawłowski K. Tony Garnier - pionier urbanistyki nowoczesnej. - Warszawa: Państwowe Wydawnictwo Naukowe, 1972. – С.20.
171. Tony Garnier, Une cité industrielle : étude pour la construction des villes, Paris, P.Sers, 1988, 195 p.
172. Sustainable Urbanisation: Achieving Agenda 21 [Text] / UN-HABITAT, DFID. - Nairobi : UN-HABITAT ; London : DFID, 2002. - 32 p.
173. Self-made cities: in search of sustainable solutions for informal settlements in the United Nations Economic Commission for Europe Region / United Nations Economic Commission for Europe. - New York ; Geneva : United Nations, 2009. - XXI, 113 p.

ДОДАТКИ

Додаток А

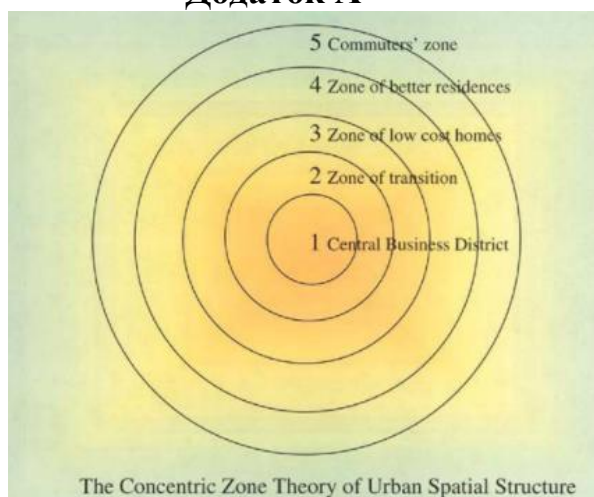


Рис. А.1. Схема концентричних зон Е.Берджесса

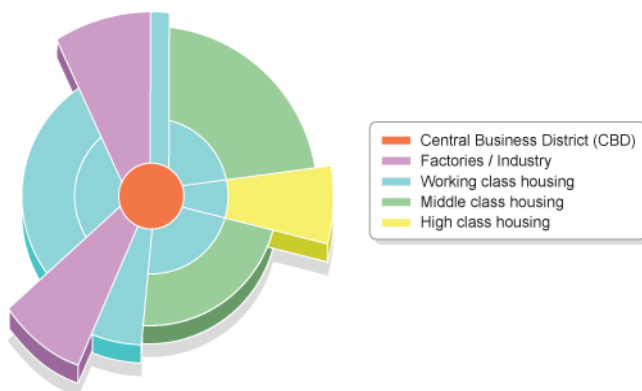


Рис.А.2. Секторальна модель Хойта

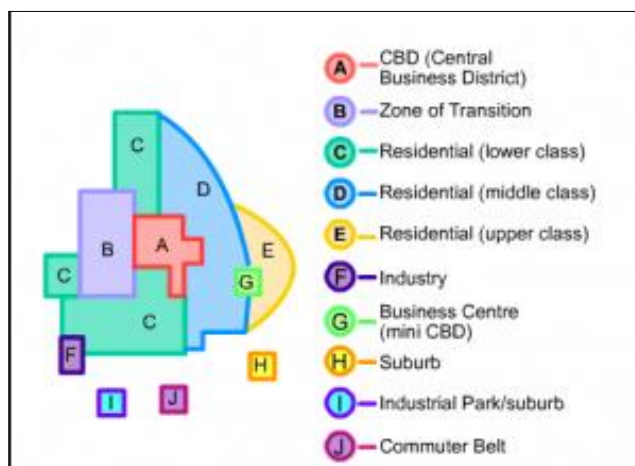


Рис. А.3. Багатоядерна модель Харріса-Ульман

Додаток Б

Таблиця Б.1.

Вимоги до використання території, в залежності від її функцій
(виконано на основі [74])

Функціональне призначення території	Склад та основне призначення території	Вимоги до використання території	
		Допускається розміщення	Не дозволяється розміщення
1	2	3	4
1. Сельбищна зона	Житлової та громадської забудови усіх видів, в тому числі закладів громадського обслуговування населення та інших об'єктів локального мікрорайонного, районного та загальноміського значення; Громадських закладів та установ загальноміського, містоформуючого значення: адміністративно-господарських, ділових, культурно-просвітніх, торгових, спортивних, науково-дослідних та інших закладів, (без дослідних виробництв), вузів, які не потребують значних ділянок територій; Парків, садів, скверів, бульварів та інших об'єктів зелених насаджень локального, районного та загального значення; Внутрішньосельбищної вулично-дорожньої і транспортної мережі.	Окремих промислових виробництв – нешкідливих або V класу шкідливості, робота яких не пов'язана з шумом, вібрацією, виділенням пилу, газу, різкого запаху; Комунальних об'єктів, у тому числі гаражів легкових автомобілів, при дотриманні санітарних вимог; Складів, які не вимагають великих ділянок та улаштування санітарно-захисних зон.	Промислових підприємств I-IV класів шкідливості; Базових складів, залізниць та їх гілок; Великих гаражів та інших споруд, які забруднюють повітря, ґрунт та водойми або є пожежонебезпечними

1	2	3	4
2. Виробнича зона	Промислових та обслуговуючих підприємств та об'єктів, споруд нежитлового призначення, санітарно-захисних зон; Навчальних, проектних, науково-дослідних та ін. закладів з їх експериментальними та дослідними полігонами, комунально-складськими ділянками та об'єктами, обчислювальних центрів, пов'язаних з профілем підприємств, або тих, що входять до складу об'єктів спецпризначення; Підприємств з виробництва та переробки сільськогосподарських продуктів; Об'єктів спецпризначення (для потреб оборони); Закладів обслуговування, громадських та ділових установ, будинків та споруд, об'єктів обслуговування населення, що працює на підприємствах; Внутрішньозональних зелених насаджень; Складів та об'єктів комунального господарства (з дотриманням санітарних розривів поміж окремими видами споруд і відокремленим розміщенням складів міських, державних матеріальних резервів, базисних складів горючих, вибухонебезпечних та отруйних речовин, базисних складів заготівельних організацій, великих перевалочних та базисних складів лісу); Внутрішньозональної вулично-дорожньої та транспортної мереж, трамвайних, автобусних та тролейбусних парків, гаражів; Об'єктів зовнішнього транспорту: залізниць та станцій, портів споруд, аеродромів, автовокзалів, залізничних гілок та інших транспортних споруд; Споруд водопостачання та каналізації	Спільно з промисловими підприємствами – складів, комунальних підприємств та транспортних споруд, які їх безпосередньо обслуговують; Спільно з науково-дослідними інститутами – промислових підприємств нешкідливих або V класу шкідливості, пов'язаних з випуском наукової апаратури, дослідних зразків нової техніки або тих, що входять до об'єктів спецпризначення; Спільно зі складами – промислових підприємств, які не потребують улаштування санітарно-захисних зон, з дотриманням необхідних розривів від продовольчих складів; Транспортних споруд, які не обслуговують внутрішньозональні об'єкти; Спільно з об'єктами зовнішнього транспорту - промислових підприємств та майстерень, що обслуговують транспортні господарства; окремих житлових будинків персоналу, який обслуговує шляхове господарство залізниць та охороняє транспортні споруди; зелених насаджень снігозахисного, санітарно-захисного та культурно-рекреаційного призначення; прирейкових і портів складів; У межах санітарно-захисних зон – виробничих об'єктів меншого класу санітарної шкідливості, пожежо, приміщень охорони, адміністративних, торгових будинків, їдалень, поліклінік, транспортних, комунальних та складських споруд (за умови дотримання санітарних та спеціальних вимог).	Житлової забудови та закладів культурно- побутового обслуговування населення (окрім призначених для обслуговування персоналу); Садів, парків та фізкультурних споруд загальноміського значення; Спільно з промисловими підприємствами – складів державних матеріальних резервів, базисних складів, заготівельних організацій горючих, вибухонебезпечних та отруйних речовин; Промислових підприємств, які можуть шкідливо впливати на людину; Спільно з складами – головних водопровідних та каналізаційних споруд (з порушенням режиму водоохоронних зон); У межах зон повітряних підходів до аеродромів – усіх виді споруд, що не відповідають вимогам Повітряного Кодексу

1	2	3	4
3.Ландшафтно-рекреаційна зона	Озелених і водних просторів у межах міста та його зеленої зони й інших елементів природного ландшафту районного та загальноміського значення; Парків, лісопарків, міських лісів, охоронних ландшафтів, лісозахисних зон; Земель сільськогосподарського призначення та інших угідь, які формують систему відкритих просторів; Заміських зон масового короткочасного і тривалого відпочинку, курортних зон (у містах і селищах, що мають курортні ресурси); Вулично-дорожньої та транспортної мереж, які пов'язують усі елементи ландшафтно-рекреаційної зони між собою, містом та приміською зоною; Забудови громадських центрів загальноміського значення; Окремих елементів мереж зовнішнього транспорту; Інженерних мереж і ін.	Санітарно-технічних споруд та зон охорони різних видів (окрім тих, що входять до промислових територій); Розсадників, ділянок підсобного господарства; Колективних садів, дач та городів; Джерел водопостачання та округів санітарної охорони, лікувальних закладів тощо.; Житлової забудови, де розселяється обслуговуючий персонал; Окремих промислових, наукових та науково-виробничих підприємств, комунально-складських об'єктів, пов'язаних з обслуговуванням рекреаційних та оздоровчих зон, сільського господарства (які не є джерелом викидів шкідливих речовин).	Масової житлової забудови; Промислових підприємств та комунально-складських об'єктів, не пов'язаних з обслуговуванням ландшафтно-рекреаційних об'єктів.

Додаток В

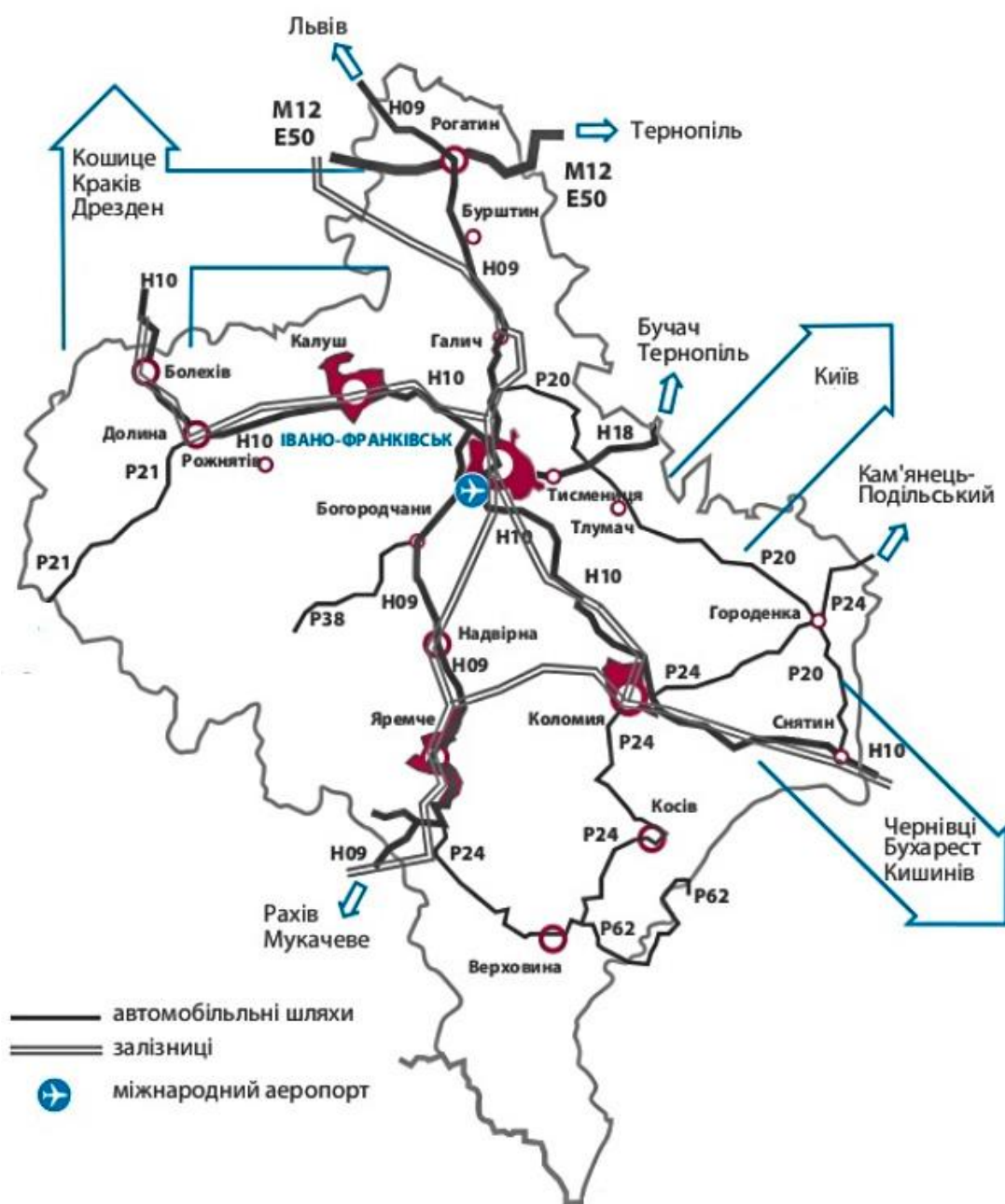


Рис. В.1. Транспортно-географічне положення м. Івано-Франківська
(розроблено на основі [43])

Додаток Д

Схема меж міста Івано-Франківська та сіл Івано-Франківської міської ради

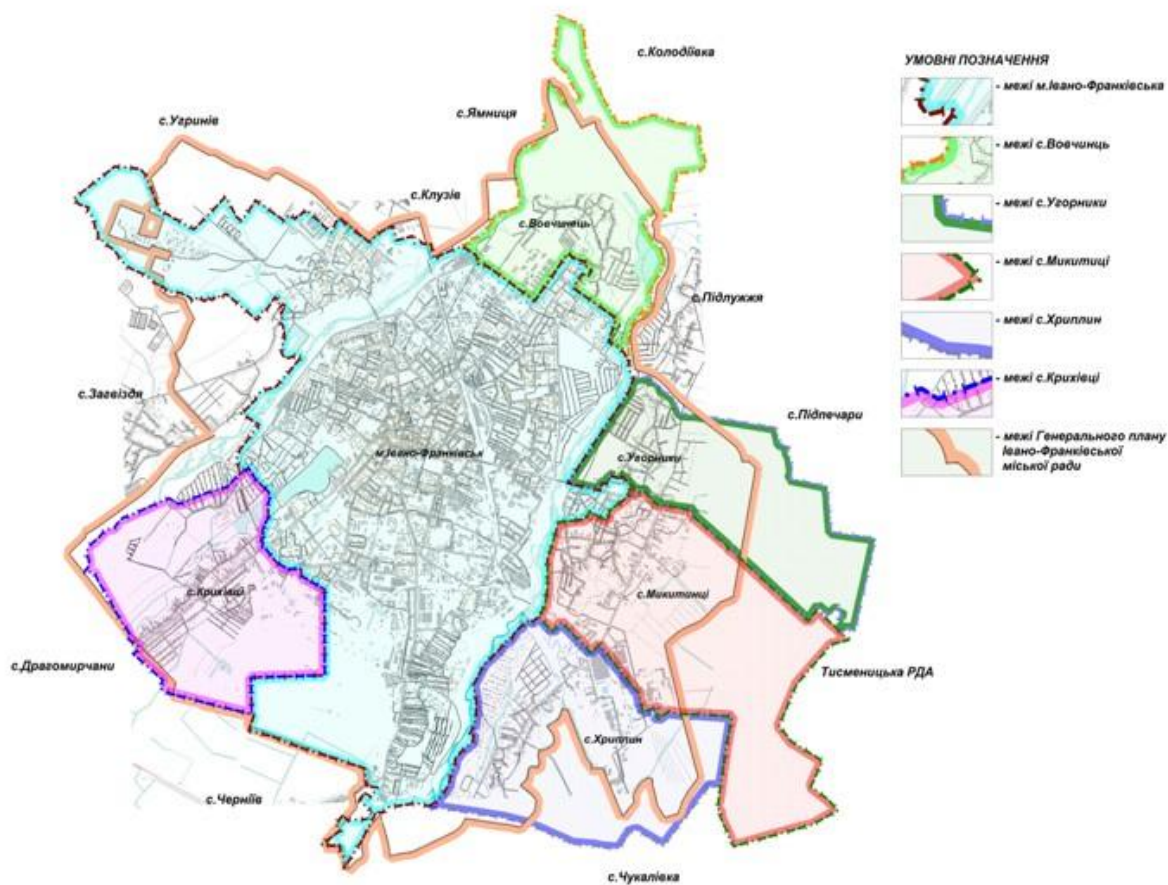


Рис.Д.1. Схема меж міста Івано-Франківська та Івано-Франківської міської ради
(з Генерального плану міста Івано-Франківська)

Додаток Е

Таблиця Е.1.

Мережа тролейбусних маршрутів

№ м-ту	Назва маршруту	Час кола, хв	Оптимальна кількість тролейбусів на маршруті
1	вул. Хіміків - Вокзал	48	8
2	Вокзал - вул. Юності	60	6
3	Вокзал - АТ «Родон»	54	4
4	вул. Дністровська - фірма «Барва»	75	3
6	пл. Європейська - АС-2	72	6
7	м-н «Каскад» - вул. Ак. Сахарова	54	8
9	вул. Ак. Сахарова - АС-4	40	2
10	вул. Симоненка - АС-4	54	3

Таблиця Е.2.

Мережа автобусів великого класу

№ м-ту	Назва маршруту	Час кола, хв	Оптимальна кількість тролейбусів на маршруті
1	вул. Хіміків - Вокзал	48	8
2	Вокзал - вул. Юності	60	6
3	Вокзал - АТ «Родон»	54	4
4	вул. Дністровська - фірма «Барва»	75	3
6	пл. Європейська - АС-2	72	6

Таблиця Е.3.

Мережа автобусів малого класу

№ м-ту	Назва маршруту	Час кола, хв	Оптимальна кількість тролейбусів на маршруті
21	Онкодиспансер - вокзал	60	5
23	вул. Хоткевича - АС-3	64	8
24	с. Хриплин - вул. Б. Хмельницького	96	6
25	Тролейбусне депо - Меблева фабрика	72	12
26	Вокзал - вул. Довженка	48	8
26 А	ЦУМ - вул. Довженка	40	5
29	•Обласна лікарня - АС-3 (по вул. Довгій)»	64	8
30	вул. Хоткевича - АС-3	64	8
31	с. Микитинці - вул. Кармелюка	72	4
32	вул. Симоненка - Обласна лікарня	64	8
33	м-н «Каскад* - АС 2	64	6
34	с. Вовчинець - вул. Тичини	48	6
35	вул. Симоненка - Європейська пл.	60	10
36	АС-2 - АС 3	72	6
37	с. Драгомирчани - Вокзал	64	8
39	с. Угорники - Обласна лікарня	96	6
41	м-н «Каскад -Онкодиспансер	96	8
42	вул. Хоткевича - вул. Тичини	40	5
43	вул. Симоненка - АС-3	70	7
44	Обласна лікарня - вул. Дудасва	80	5
45	вул. Микиїїнецька - вул. Пулюя	60	4
46	АС 4 - АС 3	60	4
47	с. Чукалівка Вокзал (субота, неділя, святкові дні - «Міське кладовище»)	60	5

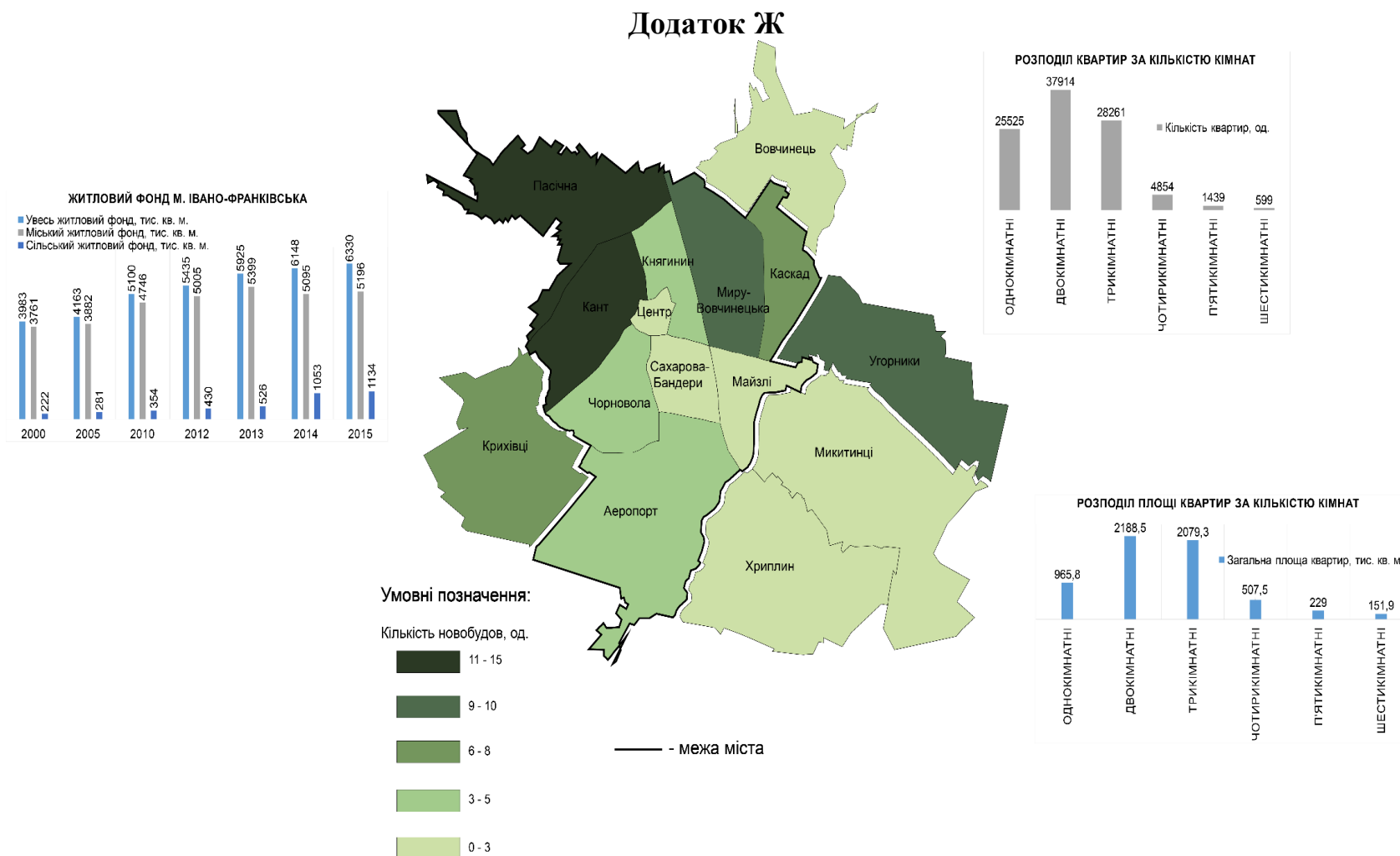


Рис.Ж.1. Житловий фонд міста Івано-Франківська

Продовження додатку Ж

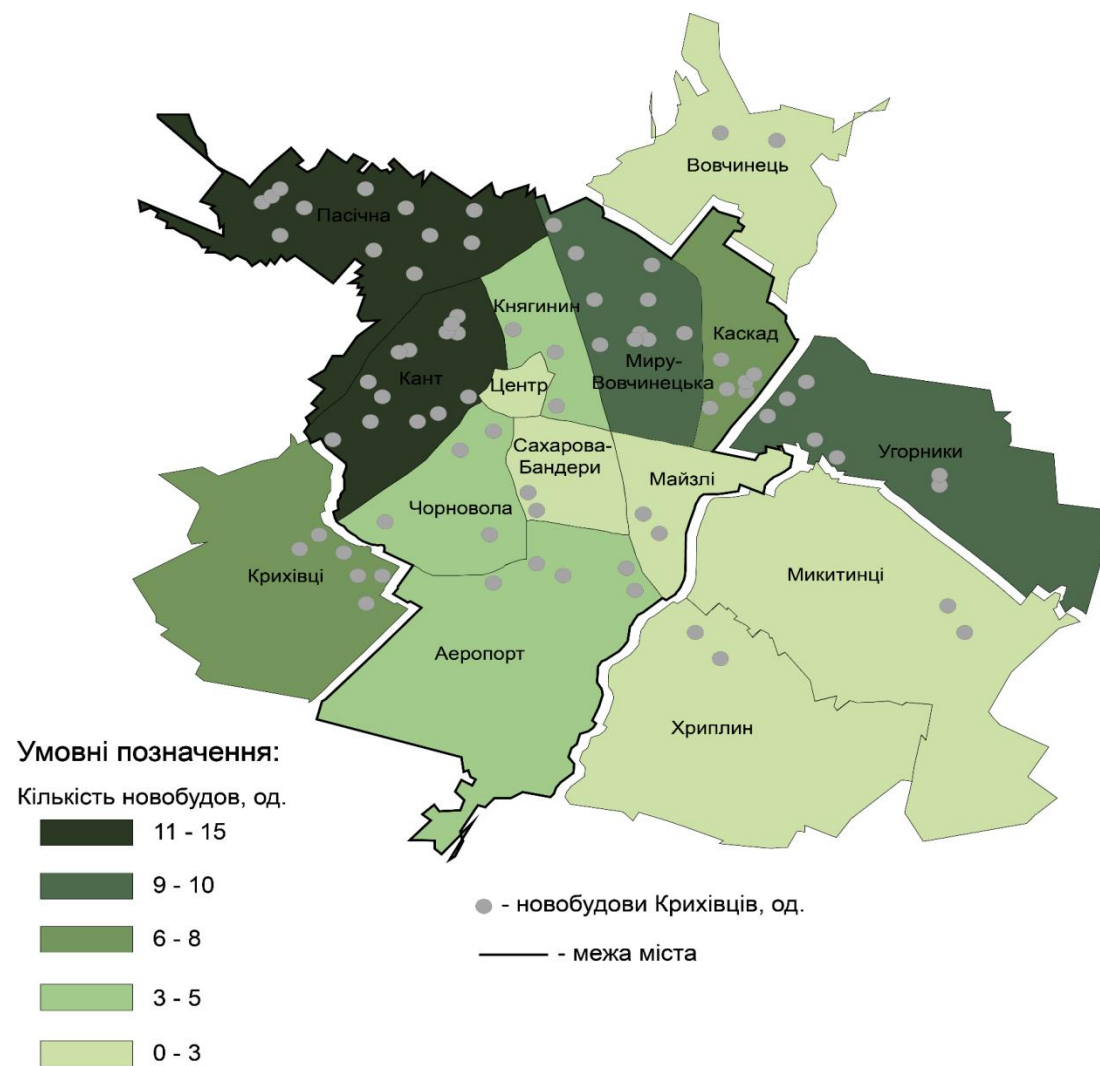


Рис.Ж. 2 Новобудови м. Івано-Франківська

Додаток 3

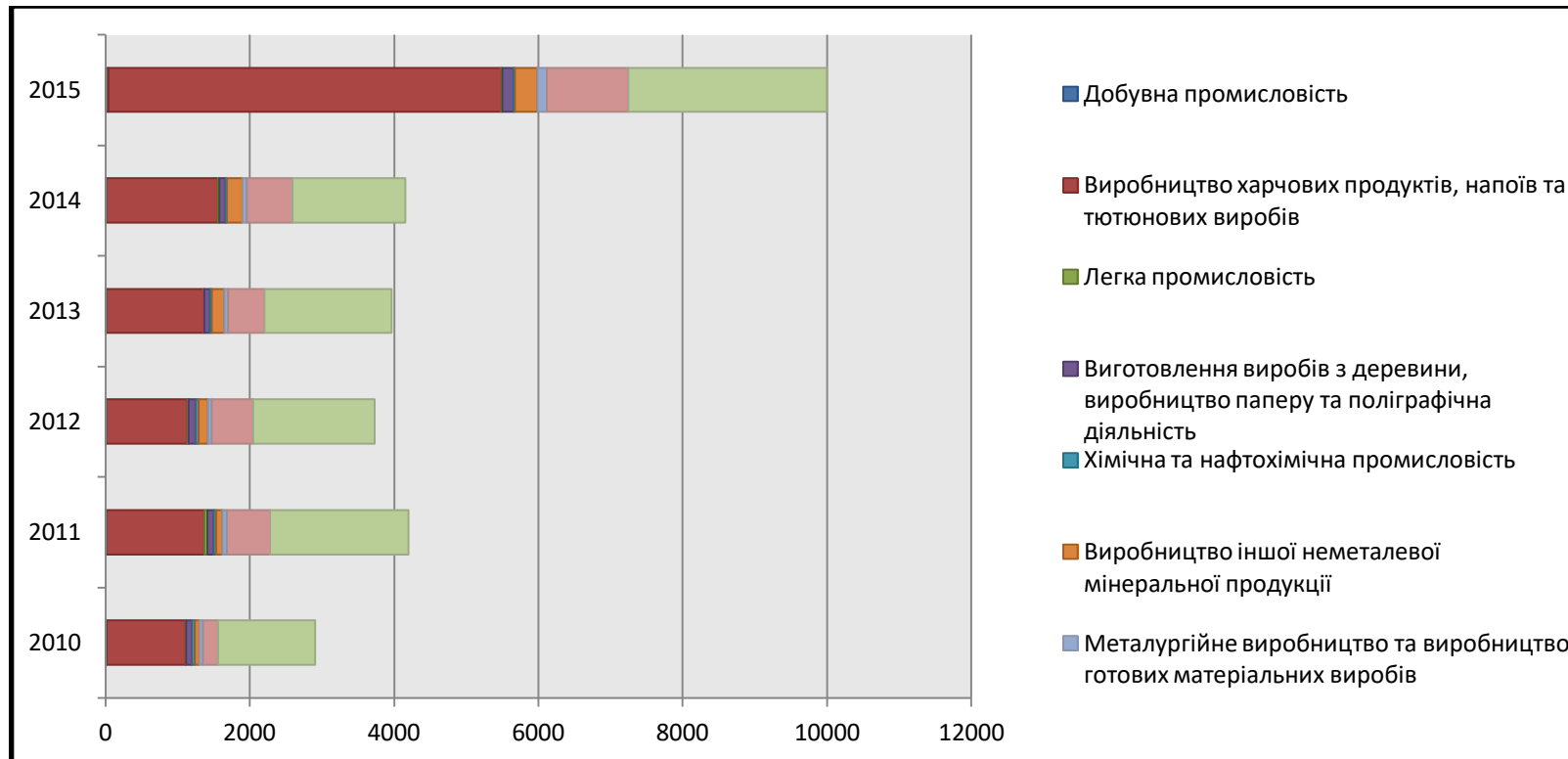


Рис. 3.1. Структура обсягу реалізованої промислової продукції за основними видами діяльності м. Івано-Франківськ, млн.грн.

(на основі даних Івано-Франківського обласного управління статистики)

Додаток И

Таблиця И.1.

Мережа ринків м. Івано-Франківська

№ п/п	Назва ринку	Адреса розташування ринку	Керівник	Телефон	Спеціалізація ринку	Кількість торгових місць
м. Івано-Франківськ						
1.	ТзОВ “Карбон”	вул. Довженка, 25	Гринчак І. І.	715422, 776030	запчастини	109
2.	ТзОВ “Траян”	вул. Старозамкова, 2	Васковець С. І.	777582	непродовольчий	411
3.	ПП Фірма “Вотум”	вул. Хотинська, 18	Калин Р. Я.	44044	будматеріалів і сантехніки	393
4.	ПП Фірма “Вотум”	вул. Привокзальна	Калин Р. Я.	44044	змішаний	76
5.	ПП Фірма “Вотум”	вул. К. Данила	Калин Р. Я.	44044	змішаний	47
6.	ПП Фірма “Вотум”	вул. Пулюя	Калин Р. Я.	44044	змішаний	24
7.	ТзОВ “Мальва”	вул. Новгородська, 39	Безмутько Я. Р.	778796	речовий	1466
8.	ПП “Керен”	вул. Тролейбусна, 2	Кравчук Н. Р.	43267	змішаний	55
9.	ПП “Керен”	вул. Хотинська, 16	Кравчук Н. Р.	43267	непродовольчий	79
10.	Центральний ринок ТзОВ “Торговий сервіс”	вул. Дністровська, 5	Ковальчук С. Д.	559405, 43337	змішаний	1244
11.	ТзОВ “Аксіома”	вул. Коновальця, 100	Остап’юк І. М.	717049	змішаний	99
12.	Ринок “Східний” ТзОВ Будівельна компанія “Галицька”	вул. Стуса, 17	Бородайко С. М.	776510	змішаний	324
13.	Підприємець Павлюк Я. І.	вул. С. Петлюри, 2	Павлюк Я. І.	779651	змішаний	54
14.	Підприємець Шкорути І. В.	вул. Г. Хоткевича, 65 а	Шкорути І. В.	0504334389	змішаний	47
15.	Ринок “Новгородський” Підприємець Шкварок Г. В.	вул. Новгородська, 49	Шкварок Г. В.	715515	речовий	272

Додаток К

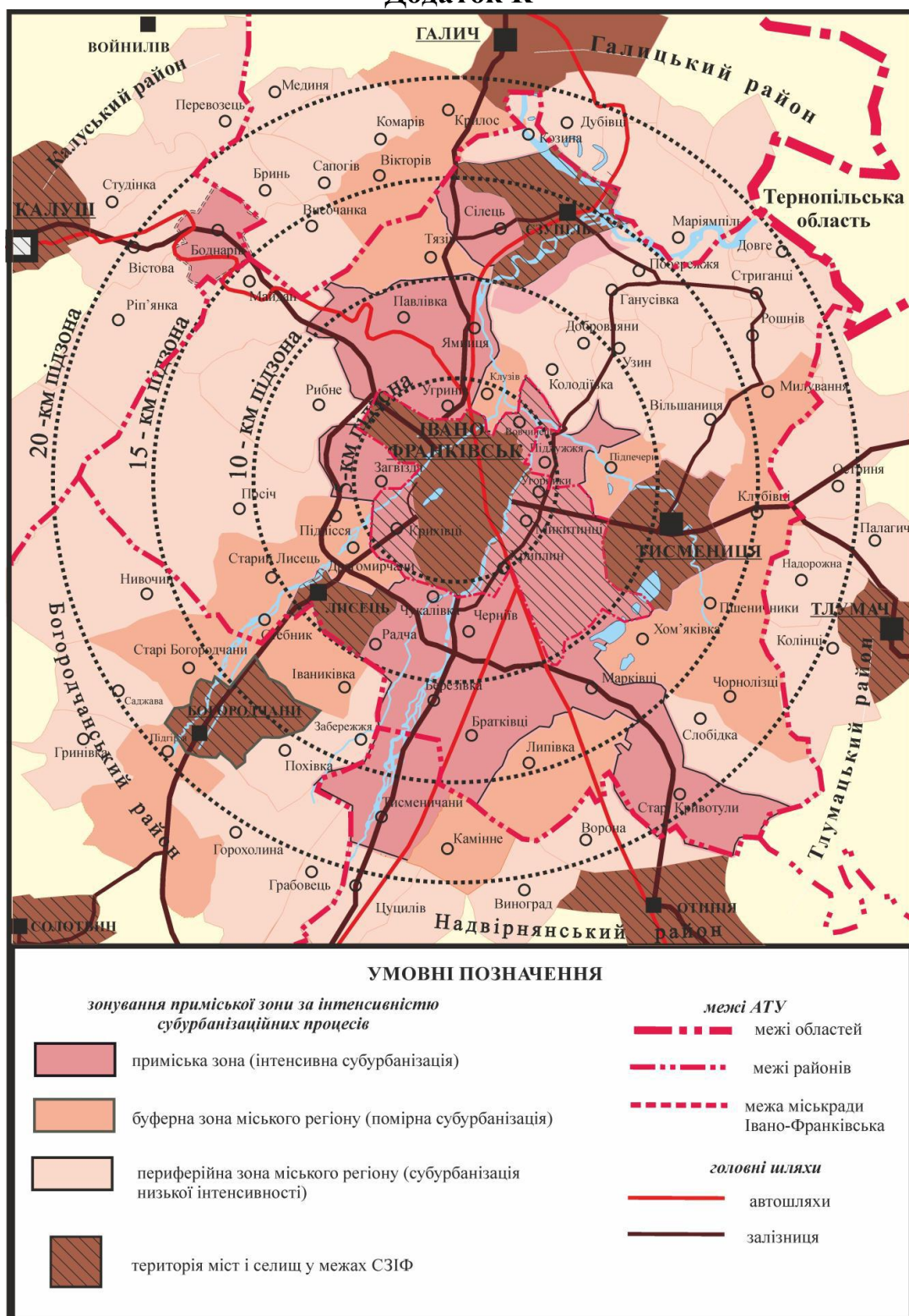


Рис.К.1. Зонування приміської зони Івано-Франківська за І.Закутинською [38]

Додаток Л

Зразок анкети, що використовувався для опитування населення м. Івано-Франківська щодо містобудівного розвитку

Анкета

1. Стать :

- ☐ чол. ☐ жін.

2. Вік :

- ☐ Менше 18 ☐ 35-60
☐ 18-35 ☐ 60 і вище

3. Ваш рівень освіти :

- ☐ Середня або неповна середня ☐ Науковий ступінь
☐ Незакінчена вища
☐ Вища

4. Ваш соціальний статус

- ☐ Працюючий/повна зайнятість ☐ Непрацюючий пенсіонер
☐ Працюючий/неповна зайнятість ☐ Безробітний, тимчасово не працюю
☐ Працюю сам на себе ☐ Студент, курсант
☐ Зайнятий домашнім господарством ☐ Інше: _____

5. Сектор зайнятості

- ☐ Органи державної влади та органи місцевого самоврядування ☐ Промисловість, будівництво, транспорт, зв'язок
☐ Правоохоронні органи, дорожня поліція ☐ Сільське господарство
☐ Фінанси і страхова діяльність ☐ Торгівля та сфера послуг
☐ Освіта, наука, культура, охорона здоров'я ☐ Інше: _____

6. Чи володієте Ви автомобілем ?

- ☐ Так ☐ Ні

7. Рівень задоволеності умовами проживання в місті:

	абсолютно задовільняє	скоріше задовільняє	скоріше не задовільняє	абсолютно не задовільняє
Стан будинку	☐	☐	☐	☐
Стан вулиці	☐	☐	☐	☐
Стан мікрорайону	☐	☐	☐	☐
Стан міста Івано-Франківська	☐	☐	☐	☐

8. Як Ви оцінюєте комфортність проживання в місті щодо даних сфер? :

	Дуже погано	Погано	Задовільно	Добре	Відмінно
Географічне положення	☐	☐	☐	☐	☐
Екологія	☐	☐	☐	☐	☐
Транспортна доступність	☐	☐	☐	☐	☐
Благоустрій і архітектурний вигляд	☐	☐	☐	☐	☐
Доступність і якість медичного обслуговування	☐	☐	☐	☐	☐
Наявність добре оплачуваних робочих місць	☐	☐	☐	☐	☐
Можливість прикладання праці в малому і середньому бізнесі	☐	☐	☐	☐	☐
Забезпеченість об'єктами соціальної інфраструктури (школи, дошкільні установи, поліклініки, лікарні та ін.)	☐	☐	☐	☐	☐
Умови для спорту і відпочинку	☐	☐	☐	☐	☐
Можливість вибору житла	☐	☐	☐	☐	☐
Доступність, зручність придбання споживчих товарів	☐	☐	☐	☐	☐
Банківське обслуговування	☐	☐	☐	☐	☐
Рівень доходів населення	☐	☐	☐	☐	☐
Безпека проживання. рівень злочинності	☐	☐	☐	☐	☐
Рівень розвитку житлово-комунального господарства	☐	☐	☐	☐	☐

9. В якому районі міста Ви проживаєте:

- | | |
|--------------------------------|--|
| ☐ центр | ☐ район вул. Набережної |
| ☐ Каскад | ☐ район вул. Чорновола |
| ☐ Пасічна | ☐ територія приміських сіл |
| ☐ БАМ | ☐ Інше: _____ |
| ☐ ПОЗИТРОН | |

10. Чи можете Ви назвати Ваш район міста переважно: (може бути кілька варіантів)

- | | |
|---|---|
| ☐ Житловим | ☐ Транспортним |
| ☐ Промисловим | ☐ Освітньо-науковим |
| ☐ Центром розваг і відпочинку | ☐ Культурним |

11. Як Ви оцінюєте комфортність проживання в Вашому мікрорайоні міста щодо даних сфер? :

	Дуже погано	Погано	Задовільно	Добре	Відмінно
Географічне положення	☐	☐	☐	☐	☐
Екологія	☐	☐	☐	☐	☐
Транспортна доступність	☐	☐	☐	☐	☐
Благоустрій і архітектурний вигляд	☐	☐	☐	☐	☐
Доступність і якість медичного обслуговування	☐	☐	☐	☐	☐
Наявність добре оплачуваних робочих місць	☐	☐	☐	☐	☐
Можливість прикладання праці в малому і середньому бізнесі	☐	☐	☐	☐	☐
Забезпеченість об'єктами соціальної інфраструктури (школи, дошкільні установи, поліклініки, лікарні та ін.)	☐	☐	☐	☐	☐
Умови для спорту і відпочинку	☐	☐	☐	☐	☐
Можливість вибору житла	☐	☐	☐	☐	☐
Доступність, зручність придбання споживчих товарів	☐	☐	☐	☐	☐
Банківське обслуговування	☐	☐	☐	☐	☐
Безпека проживання. рівень злочинності	☐	☐	☐	☐	☐

12. Чого не вистачає у Вашому мікрорайоні?

13. Чи бажаєте Ви змінити місце проживання?

- | | |
|---|--|
| ☐ не бажаю переїжджати | ☐ бажаю переїхати в інший мікрорайон міста |
| ☐ бажаю переїхати до іншого будинку в цьому мікрорайоні | ☐ бажаю переїхати в інше місто |
| | ☐ бажаю переїхати в іншу країну |

14. Де Ви найчастіше проводите своє дозвілля? (може бути кілька варіантів)

- ☐ Вдома
- ☐ В центрі міста
- ☐ В торгових центрах
- ☐ У Вашому мікрорайоні
- ☐ В парках і біля природних водойм міста
- ☐ За містом
- ☐ Інше: _____

15. Чи знаєте Ви, що таке Генеральний план міста і чи брали Ви участь в його обговореннях?

- ☐ Знаю, але в обговореннях участі не брав (-ла)
- ☐ Знаю і в обговореннях брав (-ла) участь
- ☐ Не цікавить

16. Ваша позиція щодо розвитку промислових територій в місті?

- ☐ потрібно відродити промисловість, тим самим забезпечуючи нові робочі місця
- ☐ знести повністю всі споруди і побудувати на їх місці або нові будинки, або паркові зони тощо
- ☐ провести реконструкцію будівель даних територій і використати їх як культурні, житлові і ін. простори
- ☐ не чіпати дані території
- ☐ Інше: _____

17. Як Ви ставитесь до винесення речового ринку з центру міста на одну з його околиць?

- ☐ позитивно
- ☐ байдуже
- ☐ негативно

18. Чи вважаєте Ви, що більше вулиць в центральній частині міста потрібно зробити пішохідними? Якщо так, то які саме?

- ☐ Так
- ☐ Ні
- ☐ Інше: _____

19. Чи задоволені Ви роботою та сполученням міського транспорту в місті?

- ☐ Так
- ☐ Ні
- ☐ Інше: _____

20. Які проблеми в міському плануванні міста Івано-Франківська Ви вважаєте найбільш суттєвими?

21. До яких дій Ви готові вдатись за умови порушення Ваших прав при перетворенні міського середовища у місці Вашого проживання (можна обрати декілька варіантів)

- ☐ зміню місце свого проживання
- ☐ не буду вдаватись ні до яких дій – все марне, справедливості досягнути неможливо
- ☐ скаржитимусь до органів державної/місцевої влади
- ☐ сприятиму розголосу та збуренню громадської думки
- ☐ пропагуватиму необхідність широкого залучення громадськості до участі у прийнятті рішень щодо перетворення міського простору
- ☐ звернусь до суду
- ☐ підтримаю акції громадської непокори

ДОДАТОК М

Зведені дані опитування населення м. Івано-Франківська щодо містобудівного розвитку

Таблиця М.1.

Результати опитування населення м. Івано-Франківська щодо містобудівного розвитку

Кількість респондентів- 150 осіб

Показники	Кількість осіб (з них у %)
1. Стать	
- жіноча	95 (63,3%)
- чоловіча	55 (36,7%)
2. Вік опитуваних	
- Менше 18	0 (0%)
- 18-35	92 (61,3%)
- 36-60	49 (32,7%)
- 61 і вище	9 (6 %)
3. Ваш рівень освіти :	
- Середня або неповна середня	43 (28,7%)
- Незакінчена вища	25 (16,7%)
- Вища	77 (51,3%)
- Науковий ступінь	5 (3,3%)
4. Ваш соціальний статус	
- Працюючий/повна зайнятість	98 (65,3%)
- Працюючий/неповна зайнятість	5 (3,3%)
- Працюю сам на себе	14 (9,3%)
- Зайнятий домашнім господарством	2 (1,3%)
- Непрацюючий пенсіонер	7 (4,7%)
- Безробітний, тимчасово не працюю	10 (6,7%)
- Студент, курсант	6 (4%)
- Інше	8 (5,3%)
5. Сектор зайнятості	
- Органи державної влади та органи місцевого самоврядування	8 (5,3%)
- Правоохоронні органи, дорожня поліція	5 (3,3%)
- Фінанси і страхова діяльність	2 (1,3%)
- Освіта, наука, культура, охорона здоров'я	58 (38,7%)
- Промисловість, будівництво, транспорт, зв'язок	20 (13,3%)
- Сільське господарство	2 (1,3%)
- Торгівля та сфера послуг	46 (30,7%)
- Інше	9 (6%)
6. Чи володієте Ви автомобілем ?	
- Так	54 (64%)
- Ні	96 (36%)

Показники	Кількість осіб (з них у %)
7. Рівень задоволеності умовами проживання в місті:	
- Стан будинку	абсолютно задовольняє 13 (8,7%) скоріше задовольняє 75 (50%) скоріше не задовольняє 34 (22,7%) абсолютно не задовольняє 28 (18,7%)
- Стан вулиці	абсолютно задовольняє 19(12,7%) скоріше задовольняє 54 (36%) скоріше не задовольняє 34 (22,7%) абсолютно не задовольняє 43 (28,7)
- Стан мікрорайону	абсолютно задовольняє 27 (18%) скоріше задовольняє 33 (22%) скоріше не задовольняє 69 (46%) абсолютно не задовольняє 21 (14%)
- Стан міста Івано-Франківська	абсолютно задовольняє 54 (36%) скоріше задовольняє 53 (35,3%) скоріше не задовольняє 28 (18,7%) абсолютно не задовольняє 15 (10%)
8. Як Ви оцінюєте комфортність проживання в місті щодо даних сфер? :	
- Географічне положення	Дуже погано 2 (1,33%) Погано 7 (4,7%) Задовільно 25 (16,7%) Добре 65 (43,3%) Відмінно 51 (34 %)
- Екологія	Дуже погано 23 (15,3%) Погано 19 (12,7%) Задовільно 39 (26%) Добре 44 (29,3%) Відмінно 25 (16,7%)
- Транспортна доступність	Дуже погано 29 (19,3%) Погано 25 (16,7%) Задовільно 47 (31,3 %) Добре 31 (20,7%) Відмінно 18 (12%)
- Благоустрій і архітектурний вигляд	Дуже погано 18 (12%) Погано 24 (16%) Задовільно 61 (40,7%) Добре 38 (25,3%) Відмінно 9 (6%)
- Доступність і якість медичного обслуговування	Дуже погано 24 (16%) Погано 29 (19,3%) Задовільно 73 (48,7%) Добре 24 (16%) Відмінно 0 (0%)
- Наявність добре оплачуваних робочих місць	Дуже погано 37 (24,7%) Погано 69 (46%) Задовільно 27 (18%) Добре 3 (2%) Відмінно 2 (1,3%)
- Можливість прикладання праці в малому і середньому бізнесі	Дуже погано 39 (26%) Погано 37 (24,7%) Задовільно 51 (34%) Добре 20 (13,3%) Відмінно 3 (2%)
- Забезпеченість об'єктами соціальної інфраструктури (школи, дошкільні установи, поліклініки, лікарні та ін.)	Дуже погано 33 (22%) Погано 31 (20,7%) Задовільно 67 (44,7%)

	Добре 15 (10%) Відмінно 4 (2,7%)
- Умови для спорту і відпочинку	Дуже погано 7 (4,7%) Погано 21 (14%) Задовільно 73 (48,7%) Добре 34 (22,7%) Відмінно 15 (10%)
- Можливість вибору житла	Дуже погано 4 (2,7%) Погано 12 (8%) Задовільно 53 (35,3%) Добре 65 (43,3%) Відмінно 16 (10,7%)
- Доступність, зручність придбання споживчих товарів	Дуже погано 23 (15,3%) Погано 19 (12,7%) Задовільно 39 (26%) Добре 44 (29,3%) Відмінно 25 (16,7%)
- Банківське обслуговування	Дуже погано 2 (1,33%) Погано 7 (4,7%) Задовільно 25 (16,7%) Добре 65 (43,3%) Відмінно 51 (34 %)
- Рівень доходів населення	Дуже погано 39 (26%) Погано 67 (44,7%) Задовільно 39 (26%) Добре 3 (2%) Відмінно 2 (1,3%)
- Безпека проживання. рівень злочинності	Дуже погано 15 (10%) Погано 27 (18%) Задовільно 73 (48,7%) Добре 34 (22,7%) Відмінно 15 (10%)
- Рівень розвитку житлово-комунального господарства	Дуже погано 29 (19,3%) Погано 31 (20,7%) Задовільно 57 (38%) Добре 40 (26,7%) Відмінно 3 (2%)
9. В якому районі міста Ви проживаєте:	
- центр	35 (23,3%)
- Каскад	20 (13,3%)
- Пасічна	39 (26%)
- БАМ	9 (6%)
- ПОЗИТРОН	2 (1,3%)
- район вул. Набережної	11 (7,3%)
- район вул. Чорновола	14 (9,3%)
- територія приміських сіл	16 (10,7%)
- Інше	4 (2,7%)
10. Чи можете Ви назвати Ваш район міста переважно: (може бути кілька варіантів)	
- Житловим	Центр 28 (80%) Каскад 20 (100%) Пасічна 37 (94,9%) БАМ 9 (100%) ПОЗИТРОН 2 (100%) район вул. Набережної 11 (100%) район вул. Чорновола 14 (100%) територія приміських сіл 16 (100%)
- Промисловим	Центр 0 (0%)

	Каскад 0 (0%) Пасічна 11 (28,2%) БАМ 1 (11,1%) ПОЗИТРОН 2 (100%) район вул. Набережної 0 (0%) район вул. Чорновола 1 (7%) територія приміських сіл 2 (12,5%)
- Центром розваг і відпочинку	Центр 34 (97,1%) Каскад 9 (45%) Пасічна 3 (7,7%) БАМ 0 (0%) ПОЗИТРОН 0 (0%) район вул. Набережної 5 (45,5%) район вул. Чорновола 12 (85,7%) територія приміських сіл 3 (18,8%)
- Транспортним	Центр 30 (85,7%) Каскад 12 (60%) Пасічна 25 (64,1%) БАМ 0 (0%) ПОЗИТРОН 0 (0%) район вул. Набережної 0 (0%) район вул. Чорновола 0 (0%) територія приміських сіл 0 (0%)
- Освітньо-науковим	Центр 21 (60%) Каскад 0 (0%) Пасічна 12 (30,7%) БАМ 0 (0%) ПОЗИТРОН 1 (50%) район вул. Набережної 8 (72,7%) район вул. Чорновола 10 (71,4%) територія приміських сіл 0 (0%)
- Культурним	Центр 35 (100%) Каскад 4 (20%) Пасічна 0 (0%) БАМ 0 (0%) ПОЗИТРОН 0 (0%) район вул. Набережної 0(0%) район вул. Чорновола 5 (35,7%) територія приміських сіл 0 (0%)
11. Як Ви оцінюєте комфортність проживання в Вашому мікрорайоні міста щодо даних сфер?	Пункт 3.2.
12. Чого не вистачає у Вашому мікрорайоні?	Пункт 3.2.
13. Чи бажаєте Ви змінити місце проживання?	
- не бажаю переїжджати	86 (57,3%)
- бажаю переїхати до іншого будинку в цьому мікрорайоні	29 (19,3%)
- бажаю переїхати в інший мікрорайон міста	15 (10%)
- бажаю переїхати в інше місто	6 (4%)
- бажаю переїхати в іншу країну	14 (9,3%)
14. Де Ви найчастіше проводите своє дозвілля? (може бути кілька варіантів)	
- Вдома	80 (53,3%)
- В центрі міста	105 (70%)
- В торгових центрах	21 (14%)
- У Вашому мікрорайоні	42 (28%)
- В парках і біля природних водойм міста	58 (38,7%)

- За містом	30 (20%)
- Інше	19 (12,7%)
15. Чи знаєте Ви, що таке Генеральний план міста і чи брали Ви участь в його обговореннях?	
- Знаю, але в обговореннях участі не брав (-ла)	102 (68%)
- Знаю і в обговореннях брав (-ла) участь	1 (0,7%)
- Не цікавить	47 (31,3%)
17. Ваша позиція щодо розвитку промислових територій в місті?	
- потрібно відродити промисловість, тим самим забезпечуючи нові робочі місця	40 (26,7%)
- провести реконструкцію будівель даних територій і використати їх як культурні, житлові і ін. простори	82 (54,7%)
- знести повністю всі споруди і побудувати на їх місці або нові будинки, або паркові зони тощо	11 (7,3%)
- не чіпати дані території	10 (6,7%)
- Інше	7 (4,7%)
18. Як Ви ставитесь до винесення речового ринку з центру міста на одну з його околиць?	
- позитивно	130 (86,7%)
- негативно	15 (10%)
- байдуже	5 (3,3%)
19. Чи вважаєте Ви, що більше вулиць в центральній частині міста потрібно зробити пішохідними? Якщо так, то які саме?	
- Так	96 (64%)
- Ні	46 (30,7%)
- Інше	-
20. Чи задоволені Ви роботою та сполученням міського транспорту в місті?	
- Так	63 (42%)
- Ні	87 (58%)
- Інше	-
21. Які проблеми в міському плануванні міста Івано-Франківська Ви вважаєте найбільш суттєвими?	Пункт 4.3.
22. До яких дій Ви готові вдатись за умови порушення Ваших прав при перетворенні міського середовища у місці Вашого проживання (можна обрати декілька варіантів)	
- зміню місце свого проживання	15 (10%)
- скаржитимусь до органів державної/місцевої влади	57 (38%)
- сприятиму розголосу та збуренню громадської думки	30 (20%)
- пропагуватиму необхідність широкого залучення громадськості до участі у прийнятті рішень щодо перетворення міського простору	42 (28%)
- звернусь до суду	23 (15,3)
- підтримаю акції громадської непокори	57 (38%)
- не буду вдаватись ні до яких дій – все марне, справедливості досягнути неможливо	14 (9,3%)