

СЕКЦІЯ 3. ЄВРОПЕЙСЬКИЙ СОЮЗ: СУЧАСНІ ЗАГРОЗИ ТА МОЖЛИВОСТІ РЕГІОНАЛЬНОЇ ПОЛІТИКИ



With the support of the
Erasmus+ Programme
of the European Union



*Секція організовується як круглий стіл
в рамках реалізації Модуля Жана Моне
Програми ЕРАЗМУС+ 612067-EPP-1-2019-1-
UA-EPPJMO-MODULE «ЄВРОПЕЙСЬКА
РЕГІОНАЛЬНА ПОЛІТИКА: баланс локальних,
національних і пан'європейських інтересів»*

Ігор ЛИЩИНСЬКИЙ

*д.е.н., професор Західноукраїнського
національного університету*

ЄВРОПЕЙСЬКА ПРАКТИКА СТАЛОГО РОЗВИТКУ МІСТ

Практика впровадження стратегій міського розвитку в ЄС вже давно ґрунтується на принципі сталого розвитку. Проте сучасна Регіональна стратегія України поки що не враховує новітні тренди просторової організації направлені на формування функціональних міських зон та метропольних регіонів, що обумовлено наявністю більш нагальних базових проблем розвитку як природних полюсів, так і економіки загалом.

На нашу думку, варто виокремити низку рекомендацій для розвитку міських територій, які не розглянуті, або слабо висвітлені в Регіональній стратегії із врахуванням в тому числі ідей сталого розвитку:

1. Введення урбаністики як освітньої спеціальності у вітчизняні заклади вищої освіти. Сучасні міста є складними системами, які не можна розглядати лише із перспектив однієї сфери діяльності. Так, типовими для вітчизняної практики є ситуації, коли розбудову міст курують лише архітектори (із акцентом на дизайн споруд без ув'язки із необхідною інфраструктурою) чи транспортники (основна увага при цьому приділяється пропускній здатності доріг, що може негативно позначитись на комфорті пішохідного середовища). Проте сьогодні успішний розвиток міст (насамперед природних полюсів) неможливий без міждисциплінарного підходу із залученням фахівців із різних суміжних галузей науки – економіки, архітектури, транспорту, ІКТ та ін.

2. Організація міст чи окремих міських районів за принципом «компактних міст» (англ. «compact city»). Процеси деіндустріалізації, що спостерігаються в Україні протягом останніх десятиліть, дозволяють плавно відмовлятися від традиційної схеми містозабудови, що передбачає виокремлення житлових, індустріальних і комерційних зон (такий підхід в сучасних умовах переважно

негативно впливає на економічні, екологічні та соціально-культурні аспекти життєдіяльності спільнот), переходячи до змішаного плану районів. Термін «компактне місто» був запропонований Дж. Данцігом і Т. Сааті ще в 1973 р. [1], однак і сьогодні за таким підходом відбувається організація міського планування у багатьох державах Європи (наприклад, у 13 найбільших містах Норвегії була застосована стратегія міської ревіталізації до компактних міст протягом 2008–2014 рр. [2]).

Переваги та недоліки організації забудови за принципом «компактного міста» наведено в табл. 1.

Таблиця 1

Характеристики урбанізації за принципом «компактного міста»

Переваги	Недоліки	Перешкоди сталому розвитку
<ul style="list-style-type: none"> • Скорочення моторизованих поїздок, а відтак збереження енергії і зменшення викидів в атмосферу; • Висока щільність населення стимулює розвиток бізнесу (насамперед сервісного); • Змішане використання пожвавлює територію та робить її більш інтер-активною; • Компактні міста вважаються більш безпечними у порівнянні з околицями чи «закритими комунами» (англ. «<i>gated communities</i>»); • Вища середньої щільності населення, що притаманна компактным містам, актуалізує послуги громадського та шарінгового транспорту; • Міська структура компактного міста є термально адаптованішою до умов сухих гарячих і холодних регіонів. 	<ul style="list-style-type: none"> • Історичні території не завжди легко адаптувати до принципів концепції компактного міста, оскільки відбувається неузгодженість із правовим полем законів про збереження історичного спадку; • Більшості компактних міст, окрім підвищеного шуму, притаманні також брак зелених зон та дефіцит приватності (особливо це стосується надкомпактних міст); • Регенерація міста у некомпактних зонах потребує реінтеграції населення до інфраструктурних мереж при занадто високій вартості такого процесу; • Компактна структура стає невалідною за умов збереження високого рівня залежності від приватного транспорту. 	<ul style="list-style-type: none"> • Брак зелених зон та відкритих територій може стримувати взаємодію серед населення компактних міст та його мотивацію до активності за межами приміщень.

Джерело: сформував автор за А. Хассаном і Г. Лі [3]

Слід відмітити, що у вітчизняних реаліях чи не найбільшою проблемою при застосуванні принципу «компактного міста» буде оновлення житлових комплексів збудованих в 1950–70-х рр. Характеризуючи стан житлових комплексів, слід відмітити, що дві третини основних засобів вичерпали термін експлуатації, втрати теплової енергії та питної води в зовнішніх мережах становлять 30–60%, втрати теплової енергії в житловому фонді перевищують 30%. Питомі витрати енергоресурсів у 2,1–2,7 рази вище, ніж у країнах

Європейського союзу, кількість аварій за останні роки збільшилась майже у 5 разів [4].

3. Облаштування «зелених просторів» в самих містах і на їх околицях. Як відмічають дослідники, при застосуванні принципу «компактного міста» серед населення часто посилюється мотивація покинути місто, поселившись на околицях, що знову ж «розтягує» населений пункт по горизонталі. Для ефективного врахування такої тенденції, вважаємо за доцільне поєднувати «компактність» міста із жорсткою регламентацією зелених просторів як «стоперів» «розповзання» міст. У межах зеленого простору повинно бути заборонено розміщувати будь які житлові чи комерційні комплекси, а їх територія може використовуватись лише для прокладання комунікаційної і транспортної інфраструктури. У Європі набули поширення декілька варіантів урбаністичного просторового ландшафту, які умовно можна розмістити на своєрідній шкалі між двома крайніми сценаріями:

– «зелені пояси», які направлені на стримування поширення міст на навколишню сільську територію;

– «зелені зони» / «зелена інфраструктура», завданням яких є впорядкування міського простору задля його подальшого розвитку та розширення.

4. Сучасні принципи оптимізації трафіку автомобільних, велосипедних та пішохідних переходів. Сучасна практика зонування потоків охоплює грандіозний багаж знань щодо ефективної організації міської мобільності, які можуть виявитись корисними насамперед для благоустрою природних полюсів України. Мова йде про різноманітні підходи до організації безсвітлофорного автомобільного трафіку чи його сповільнення (використання під- чи надземних переходів / переїздів; заміна традиційних перехресть на Y-подібні), вдосконалення системи місць для паркування, створення пішохідних зон та велодоріжок, стимулювання використання громадського (особливо електричного) та шарінгового транспорту та ін.

5. Інформаційна підтримка прийняття містозабудовних рішень. Сьогодні колективи практиків містозабудови активно намагаються алгоритмізувати процеси прийняття рішень, залучаючи т. зв. «системи підтримки планування» (англ. «*Planning Support System; PSS*»), використання яких підказує девелоперам оптимальні місця для забудови, допомагає локальним адміністраторам складати плани розвитку, а також дає змогу місцевим жителям брати участь у процесі урбогенезу і висловлювати свою думку про нього. Окрім більш комплексних *PSS*, які враховують цілу низку факторів (наприклад, наявність локальних ресурсів для забезпечення сталого розвитку, рівень освітлення майбутніх приміщень, транспортні привички місцевих жителів і т. п.), часто існує

доцільність у застосуванні більш вузько спеціалізованих інформаційних інструментів. Серед таких опцій можна вказати:

– аналіз *Big Data* насамперед для вирішення різних транспортних задач, моделювання шляхів міграції жителів, оптимізації міського зонінгу, врахування шаблонів системи комунікацій тощо;

– використання *Google Street View* для кращої візуалізації міського середовища, що може використовуватись, скажімо, для аналізу освітленості вулиць, виявлення нелегальних вивісок і дорожніх вказівників і т. п.;

– застосування окулярів віртуальної реальності для зменшення кількості персоналу, необхідного для оцінки умов на окремих локаціях міського середовища.

6. Ефективне використання енергії задля досягнення принципу сталого розвитку. В умовах обмеженості енергоресурсів, з якими Україна зіткнулася після 2013 р., особливої актуальності для природних полюсів набирає питання енергоменеджменту. Сьогодні серед успішних прикладів успіху у енергозбереженні можна назвати деякі міста середнього розміру, яким вдалось повністю відмовитись від використання централізованого опалення (наприклад, м. Долина) чи суттєво скоротити використання природного газу (Жовква, Миргород). Однак, здебільшого, у містах практикуються більш локальні проекти направлені на утеплення житлових споруд, часткову модернізацію опалювальної інфраструктури, освітлення вулиць з використанням енергії отриманої від сонячних панелей і т. п. Серед природних полюсів можна виділити десяток обласних центрів, які є членами Асоціації «Енергоефективні міста України» та підписали «Угоду мерів» (ініціатива Європейської Комісії, яка має на меті об'єднати європейські місцеві органи влади в добровільне утворення задля спільної боротьби з глобальним потеплінням).

Аспект енергоефективності нерозривно пов'язаний проблемою надмірних викидів в атмосферу. Орієнтиром для сталого розвитку у цьому питанні може бути створення міст з нульовими викидами вуглекислого газу (т. зв. «*zero-carbon eco-city*»).

Список використаних джерел:

1. *Dantzig G. B., Saaty T. L. Compact city: a plan for a liveable urban environment. – WH Freeman, 1973.*
2. *Hofstad H. Compact city development: high ideals and emerging practices. European Journal of Spatial Development. 2012. Vol. 49. P. 1–23.*
3. *Hassan A. M., Lee H. The paradox of the sustainable city: definitions and examples. Environment, development and sustainability. 2015. Vol. 17, No. 6. P. 1267–1285.*

4. Костецький В. В. *Перспективи інвестиційно-інноваційного розвитку житлово-комунального господарства України. Вісник соціально-економічних досліджень. 2014. №2. С. 82–91.*
5. Лизун М. В. *Розвиток процесів регіональної економічної інтеграції: валютний аспект. Галицький економічний вісник. 2016. № 1 (50). С. 155–163*
6. Lishchynskyy I. *Spatial Concentration of Industry and Local Productive Systems in Ukraine. Folia Oeconomica. 2016. No 2 (320). P. 51–63*
7. Ліщинський І. *Стратегія формування полюсів зростання в Болгарії // Вісник Тернопільського національного економічного університету. – 2016. – № 3. – С. 61–71.*

Mariia LYZUN

Doctor of Science (Economics),

*Professor of West Ukrainian National
University*

SUSTAINABLE DEVELOPMENT OF THE PERIPHERAL AREAS

Regional development is becoming increasingly polarized with fewer attractive core regions and a growing number of depressed regions with many economic problems. This explains the uneven economic growth and population growth in different regions of Europe and the world. An important task of regional development of the EU and Ukraine is to find reserves to increase the efficiency of formation and use of the reproductive potential of peripheral territories [1, 2].

The development of peripheral territories is accompanied by a set of negative trends that indicate gaps in economic policy [3]. The main reasons that caused this situation, first of all, should include: crisis in the economy, lack of highly qualified labour; concentration of economic activity in urban areas and, as a consequence, reduction of opportunities for the development of the periphery; high level of differentiation in the socio-economic development of territories; underdeveloped social infrastructure.

However, OECD reports from 2009 show two clear trends:

- a) the share of national and international economic growth generated outside large urban centers ranges from 70 to 80%;
- b) today, the regions that are developing most dynamically in most countries are not large cities, but other types of regions, some of which, in particular, peripheral [4].