

Харківський національний університет міського господарства імені
О.М. Бекетова Міністерства освіти і науки України

Кваліфікаційна наукова праця
на правах рукопису

ГОНЧАРОВА ІННА ВОЛОДИМИРІВНА

УДК 711

ДИСЕРТАЦІЯ


**КОМПОЗИЦІЙНО-ПРОСТОРОВІ ЗАСАДИ ЕКО-РЕВІТАЛІЗАЦІЇ
ІНДУСТРІАЛЬНИХ МОНОМІСТ
(НА ПРИКЛАДІ МІСТ КРАМАТОРСЬКОЇ АГЛОМЕРАЦІЇ)**

Спеціальність 191 «Архітектура та містобудування»

Галузь знань 19 «Архітектура та будівництво»

Подається на здобуття наукового ступеня **доктора філософії**

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


_____ І.В. Гончарова

Науковий керівник (консультант): **Мироненко Віктор Павлович**, доктор
архітектури, професор

Харків – 2023

АНОТАЦІЯ

Гончарова І.В. Композиційно-просторові засади еко-ревіталізації індустріальних мономіст (на прикладі міст Краматорської агломерації). – Кваліфікаційна наукова праця на правах рукопису.

Дисертація на здобуття наукового ступеня доктора філософії за спеціальністю 191 «Архітектура та містобудування». – Харківський національний університет будівництва та архітектури, МОН України, Харків, 2023.

У вступі обґрунтовано актуальність наукового дослідження, визначено його об'єкт, предмет, методи та межі дослідження, сформульовано мету та основні завдання, визначено наукову новизну, теоретичну та практичну цінність дослідження, висунуто гіпотезу, зазначено зв'язок роботи з науковими програмами, планами та темами, наведено форми апробації результатів, кількість публікацій та зазначено структуру та обсяг дисертаційного дослідження.

У першому розділі «СТАН НАУКОВОЇ ПРОБЛЕМИ. ІСТОРИОГРАФІЯ» проаналізовано історію та проблематику виникнення, розвитку та дослідження індустріальних мономіст.

Сформовано періодизацію становлення індустріальних мономіст. Визначено характерологічні ознаки, що окреслюють поняття «Індустріальне місто» в цілому, та «Мономісто» зокрема. Надано приклади таких утворень. Окреслено регіональні особливості формотворення для індустріальних мономіст Донецького регіону. Розглянуто загально-визначену класифікацію та типологію мономіст та порівняно відповідно до класифікації поселень, що створена Законом України. Відповідно до проведеного аналізу розроблено класифікацію міст Краматорської агломерації та виокремлено індустріальні мономіста, які входять до її складу. Відповідно до чого зроблено першочергові висновки з приводу характерологічних, містобудівних та композиційних ознак формування

індустріальних мономіст, зокрема, індустріальних мономіст Краматорської агломерації, на основі чого визначено характерні ознаки мономіст на різних рівнях.

Проаналізовано стан вивченості проблеми та наявні теоретичні дослідження з приводу формування та розвитку індустріальних мономіст в різних галузях, в тому числі архітектурно-урбаністичні, економіко-соціальні, соціально-географічні, історико краєзнавчі сфери досліджень. Фундаментальними для проведеного дослідження є роботи М. Ільченко [8], В. М. Вадімова [115], О. П. Буряка [110], М. Лайдона [15], В. П. Мироненко, С. О. Борознова [36], О.В. Губанова [41], О. Рибчинського [119, 120, 121, 122], Р. Флориди [22], В.Л. Глазичева [23], Б.С. Посацького [25]. В наслідок аналізу та вивчення робіт зроблено висновки щодо розвитку досліджень індустріальних мономіст, та міст Краматорської агломерації.

З огляду на проведені дослідження виявлено існуючі проблеми еко-ревіталізації індустріальних мономіст та їх агломерацій. Визначено фактори, що формують модель виробництва та його оточення. Виявлено складові формування міської тканини індустріального мономіста розташування в системі розселення, планувальна структура, зонування, транспортне забезпечення, композиція забудови, екологія та ландшафти, розселення та етнічний склад, економіка, політика та адміністративний устрій. Внаслідок проведених досліджень визначено проблеми формування середовища індустріальних мономіст Донеччини на різних рівнях.

Виявлено передумови та умови формування композиційно-просторової організації середовища індустріальних мономіст та їх агломерацій на прикладі Краматорської агломерації. Проаналізовано та описано такі складові що формують міське середовище: історичні, містобудівні, економічні, соціальні, урбаністичні, екологічні, транспортні, регіональні. Зроблено висновки з приводу виявлених передумов та умов формування. Визначено кількісні показники розвитку об'ємно – просторового середовища Краматорської агломерації.

У другому розділі «МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ КОМПОЗИЦІЙНО-ПРОСТОРОВИХ ЗАСАД ЕКО-РЕВІТАЛІЗАЦІЇ

ІНДУСТРІАЛЬНИХ МОНОМІСТ (НА ПРИКЛАДІ МІСТ КРАМАТОРСЬКОЇ АГЛОМЕРАЦІЇ)» визначено та класифіковано загальну методологію дослідження та, зокрема, методи, що застосовано в роботі.

За підсумком виявлення та вивчення методів наукового дослідження побудована послідовність роботи. Етапи дослідження засновані на визначенні тематики, формулюванні мети, об'єкту та предмету дослідження та послідовному аналізі зазначених темою територій, що сформовано на основі системного підходу.

Розроблено комплексну методику дослідження з 14 етапів, що орієнтуються на вивчення функціонально-просторових (об'єктивних) та соціологічних (суб'єктивних) факторів формування композиційно-просторових засад.

Дослідження диференційовано за рівнями опрацювання інформації: макрорівень (складова – регіон), мезорівень (складова – агломерація), мікрорівень (складова- місто).

У третьому розділі «КОМПОЗИЦІЙНО-ПРОСТОРОВЕ ФОРМУВАННЯ ТА ЕКО-РЕВІТАЛІЗАЦІЯ АРХІТЕКТУРНОГО СЕРЕДОВИЩА ІНДУСТРІАЛЬНИХ МОНОМІСТ СВІТУ ТА КРАМАТОРСЬКОЇ АГЛОМЕРАЦІЇ» розглянуто та проаналізовано приклади індустриальних мономіст та їх агломерацій, індустриальних районів світу.

Виявлено досвід та тенденції композиційно-просторового формування індустриальних мономіст світу на основі аналізу таких регіонів, як: Метрополійний регіон Рур, Тримісто (Труймясто, Trójmiasto), Регіон Великий Піттсбург, Регіон Нор Па-де-Кале, «Іржавий пояс», та інших окремих індустриальних мономіст.

На основі досліджених моделей-аналогів виявлено та розглянуто теоретичні концепції дослідження просторового розвитку, в тому числі: «Ізольована держава в її відношенні до сільського господарства і національної економіки», Йоган Генриха фон Тюнена; «Штандорт промисловості», Альфреда Вебера; Теорія "центральных місць", Вальтера Кристаллера і Августа Леша; Дифузія нововведень (інновацій), Т. Хагерстранда; Теорія «полюсів зростання»

(галузей) і «центрів розвитку» (міст), Франсуа Перру; Концепція "центр - периферія", Джона Фридманна; «Міста на межі» Т. Джордана; «Методика визначення zdegradованої території міста та локальних потенціалів для її ревіталізації» І. Миронович і Т. Осович; Модель розташування вулиць; Межі зони впливу міста-центра; Розробка моделі управління розвитком мономіст, як елемента промислової політики в умовах економічної кризи на прикладі м. Байкальську О. П. Буряка.

На основі виявлених засад констатовано та описано основні підходи до еко-ревіталізації мономіст, якими є: урбаністичний, містобудівний, регіоналістичний. Визначено необхідність використання комплексного підходу, що складається з розгляду питання на різних рівнях розвитку міських мереж для проведення повноцінного різнобічного дослідження.

Проведено композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації, а саме: досліджено модель розміщення міст; створено ретроспективу розвитку агломерації; констатовано переважаючі вітри, та аерацію; проведено ландшафтний аналіз; зображено функціональне зонування агломерації; проаналізовано розвиток генеральних планів міст; визначено території що деградують; описано транспортну схему; створено модель розташування вулиць; розраховано межі зони впливу міста-центра; виявлено еволюцію ареалу маятникової міграції; констатовано ділянки прогнозованого розвитку та завдання для їх досягнення; проведено графічний аналіз композиційної структури міст (в тому числі Панорами та композиція точок входу-виходу, «кільця розвитку" (висотні піки) – «рельєф забудови", «провали в композиції», пошук домінант, критичні точки»); проаналізовано забудову вулиці Олекси Тихого; проведено морфологічний аналіз композиційної структури міст; описано схему планування на регіональному рівні.

У четвертому розділі «МОЖЛИВОСТІ ВПРОВАДЖЕННЯ КОМПОЗИЦІЙНО-ПРОСТОРОВИХ ЗАСАД ЕКО-РЕВІТАЛІЗАЦІЇ ІНДУСТРІАЛЬНИХ МОНОМІСТ (НА ПРИКЛАДІ МІСТ КРАМАТОРСЬКОЇ АГЛОМЕРАЦІЇ)» детально досліджено Краматорську агломерацію в цілому, та її міста зокрема.

Базуючись на всіх виявлених дослідженням факторах визначено основні положення еко-ревіталізації міст Краматорської агломерації. Створено проєктну модель вирішення проблем агломерацій мономіст на різних рівнях. На її основі визначено методи еко-ревіталізації промислових мономіст. Як результат, визначено основні положення еко-ревіталізації мономіст Краматорської агломерації, концепції їх впровадження, та перспективні задачі на різних рівнях дослідження та в різних предметних галузях.

На основі виявлених суджень визначено композиційно-просторові засади еко-ревіталізації індустріальних мономіст (на прикладі міст Краматорської агломерації), що диференційовано за такими складовими: функціональне зонування, планувальне та транспортне рішення, композиція забудови. Що визначено на різних рівнях дослідження. Проведено соціологічне опитування, де запропоновано шляхи та можливості подальшого розвитку агломерації з визначенням композиційно-просторових засад при використанні кожного з підходів.

Відповідно до проведеного дослідження створено універсальну логічну модель пристосування до умов регіону за радіально-кільцевою схемою, що поділена на чотири сектори: питання, стратегія, пошук, рішення. Внутрішнє кільце кожного сектору відображає вхідні виявлені матеріали, на основі яких за формою віяла розкривається зазначене питання.

Дана модель відображає процес дослідження та може бути основою для подальшого, більш детального вивчення будь-кого з зазначених аспектів, або алгоритмом для проведення еко-ревіталізації індустріальних мономіст в цілому, та Краматорської агломерації зокрема, створення стратегії розвитку індустріальних мономіст та їх агломерацій.

В цілому, роботою визначено напрямки подальших досліджень, які в перспективі повинні привести до більш детального вивчення інших аспектів еко-ревіталізації індустріальних мономіст, проведення теоретичних та практичних експериментів в інших галузях архітектурно-урбаністичних та інших знань.

Ключові слова: архітектура, місто, сталий розвиток, урбаністика, промисловість, індустріальні мономіста, еко-ревіталізація, композиційно-

просторові засади, середовище, агломерація.

СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ

Праці, в яких опубліковані основні наукові результати дисертації: Статті у наукових фахових виданнях України:

1. Гончарова І. В. Аналіз формування та перспектив розвитку композиційно-планувальної структури виробничих районів міст на прикладі забудови селища «Словважмаш» в м. Слов'янську. Архітектурний вісник КНУБА. 2022. – С. 46-56. – Режим доступу: № 24-25. <http://av.knuba.edu.ua/article/view/253046/264059?fbclid=IwAR0OZd27b0DgDapkcWS8hSxgeYGje1uXrQjlA9kyruA9lr9gpFm1r32F9No>

2. Гончарова І.В., Мироненко В.П. Особливості формування центрів розвитку дитини на основі фрактального підходу // Науковий вісник будівництва, ХНУБА– № 4(98). 2019. – С. 5-9. ISSN 2311-725

Статті у наукових періодичних виданнях зарубіжних країн:

3. Problems of Formation of Architectural and Spatial Composition Organization of the Environment of Donbas Mono City I V Honcharova, V P Myronenko and O V Hubanov Innovative Technology in Architecture and Design (ITAD 2020) IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering 907 (2020) 012072 IOP Publishing doi:10.1088/1757-899X/907/1/012072

4. Features of formation of burial areas of historical cities (on the example of the old town cemetery of the city of Sloviansk) I V Honcharova, O V Hubanov Innovative Technology in Architecture and Design (ITAD 2020) AIP Conference Proceedings// Manuscript #AIPCP22-AR-ITAD2021-00093. Decision/ 20-Nov-2022. Decision Letter URL: https://aipcp.peerx-press.org/cgi-bin/main.plex?form_type=view_decision_letter&j_id=150&ms_id=1349385&ms_rev_no=0&ms_id_key=ftdDcAkdFi10pMAk2VdxtgAQ

5. Integration of Natural Elements in Urban Planning and Improvement of Residents' Quality of Life D. Protsenko, I. Honcharova, V. Mironenko and O. Hubanov EasyChair Preprint no. 10093 // 12 pages•Date: May 12, 2023 URL: <https://easychair.org/publications/preprint/9k6D>

Праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації:

Основні положення і результати дисертаційного дослідження доповідались на 8 наукових і науково-практичних та науково-технічних конференціях і семінарах:

1. Гончарова І.В., Мироненко В.П., Губанов О.В. Проблеми формування архітектурно-планувальної та композиційно-просторової організації середовища індустріальних мономіст Донбасу. Тези доповідей IV міжнародної науково-практичної конференції «Інноваційні технології в архітектурі і дизайні. 21-22 травня 2020 р. Харків, ХНУБА

2. Гончарова І.В., Губанов О.В. Композиційно-просторове формування ансамблів в історичних центрах індустріальних мономіст Донбасу (на прикладі м. Краматорськ). Тези доповідей IV міжнародної науково-практичної конференції «Інноваційні технології в архітектурі і дизайні. 21-22 травня 2020 р. Харків, ХНУБА

3. Гончарова І.В., Мироненко В.П. Передумови та умови композиційно-просторового формування архітектурного середовища індустріальних мономіст на прикладі Краматорської агломерації. Тези доповідей V міжнародної науково-практичної конференції «Інноваційні технології в архітектурі і дизайні» 20-21 травня 2021 р. Харків, ХНУБА.

4. Гончарова І.В., Губанов О.В. Особливості формування сакральних територій історичних міст (на прикладі староміського кладовища м. Слов'янська). Тези доповідей V міжнародної науково-практичної конференції «Інноваційні технології в архітектурі і дизайні» 20-21 травня 2021 р. Харків, ХНУБА

5. Науково-технічна конференція студентів, магістрантів, аспірантів та молодих вчених «День науки ДонНАБА» 22 квітня 2021 р. Краматорськ. «Особливості композиційно-планувальної структури міста Краматорськ». Гончарова І.В., Уманська А.О.

6. Науково-технічна конференція студентів, магістрантів, аспірантів та молодих вчених «День науки ДонНАБА» 22 квітня 2021 р. Краматорськ.

«Особливості композиційно-планувальної структури міста Слов'янськ».

Гончарова І.В., Козичева А.В.

7. Гончарова І.В., Губанов О.В. Аналіз композиційно-планувальної структури будинку Александрова (Христова) в місті Слов'янськ. Матеріали ІІ науково-технічній конференції підрозділів Вінницького національного технічного університету (НТКП ВНТУ-2022): збірник доповідей [Електронний ресурс]. – Вінниця: ВНТУ, 2022. – С. 1260–1268. – Режим доступу: <https://conferences.vntu.edu.ua/index.php/allvntu/index/pages/view./zbirn2022>

8. Проценко Д. В., Гончарова І. В., Губанов О. В., Мироненко В. П. Інтеграція природних елементів у містобудування та підвищення якості життя мешканців. 2nd International Conference on Smart Technologies in Urban Engineering (STUE-2023), June 8-10, 2023, Kharkiv, Ukraine

ABSTRACT

Honcharova I.V. Compositional and spatial principles of eco-revitalization of industrial monocities (on the example of the cities of the Kramatorsk agglomeration). – Qualifying scientific work on manuscript rights.

Dissertation for the Doctor of Philosophy degree in specialty 191 "Architecture and Urban Planning". - Kharkiv National University of Construction and Architecture, Ministry of Education and Science of Ukraine, Kharkiv, 2023.

The introduction substantiates the relevance of scientific research, defines its object, subject, methods and limits of research, formulates the goal and main tasks, defines the scientific novelty, theoretical and practical value of the research, puts forward a hypothesis, indicates the connection of the work with scientific programs, plans and topics, forms of approval of the results, the number of publications and the structure and scope of the dissertation research are indicated.

In the first chapter "STATE OF THE SCIENTIFIC PROBLEM. HISTORIOGRAPHY" analyzed the history and problems of the emergence, development and research of industrial monocities.

The periodization of the formation of industrial monocities was formed. Characteristic features defining the concept of "Industrial city" in general and "Monocity" in particular have been determined. Examples of such formations are given. The regional features of formation for industrial monocities of the Donetsk region are outlined. The generally defined classification and typology of monocities were considered and compared according to the classification of settlements created by the Law of Ukraine. According to the conducted analysis, a classification of the cities of the Kramatorsk agglomeration was developed and industrial monocities that are part of it were singled out. In accordance with that, primary conclusions were made regarding the characterological, urban planning and compositional features of the formation of industrial monocities, in particular, industrial monocities of the Kramatorsk agglomeration, on the basis of which the characteristic features of monocities at different levels were determined.

The state of study of the problem and the existing theoretical studies on the formation and development of industrial monocities in various fields, including architectural-urbanistic, economic-social, socio-geographical, historical and local studies, are analyzed. The works of M. Ilchenko [8], V. M. Vadimov [115], O. P. Buryaka [110], M. Laydon [15], V. P. Myronenko, S. O. Boroznova [36], O.V. Gubanova [41], O. Rybchinsky [119, 120, 121, 122], R. Floridy [22], V.L. Glazycheva [23], B.S. Posatsky [25]. As a result of the analysis and study of the works, conclusions were drawn regarding the development of research on industrial monocities and cities of Donbas.

In view of the conducted studies, the existing problems of eco-revitalization of industrial monocities and their agglomerations were identified. Factors shaping the production model and its environment are determined. The components of the formation of the urban fabric of an industrial monocity, location in the settlement system, planning structure, zoning, transportation, building composition, ecology and landscapes, settlement and ethnic composition, economy, politics and administrative system are revealed. As a result of the conducted research, the problems of forming the environment of industrial monocities of Donetsk region at different levels have been identified.

The prerequisites and conditions for the formation of the compositional and spatial organization of the environment of industrial monocities and their agglomerations are revealed, using the example of the Kramatorsk agglomeration. The following components that form the urban environment are analyzed and described: historical, urban planning, economic, social, urban, ecological, transport, regional. Conclusions were made regarding the identified prerequisites and conditions of formation. Quantitative indicators of the development of the volumetric and spatial environment of the Kramatorsk agglomeration have been determined.

In the second chapter "METHODICAL BASIS OF THE RESEARCH OF THE COMPOSITION-SPATIAL PRINCIPLES OF ECO-REVITALIZATION OF INDUSTRIAL MONO-CITIES (ON THE EXAMPLE OF THE CITIES OF THE KRAMATORS AGGLOMERATION)" the general research methodology and, in particular, the methods used in the work are defined and classified.

Based on the result of identifying and studying the methods of scientific research, a sequence of work is built. The stages of the research are based on the definition of the topic, the formulation of the goal, the object and the subject of the research, and the consistent analysis of the territories specified by the topic, which is formed on the basis of a systematic approach.

A comprehensive research methodology has been developed with 14 stages focused on the study of functional-spatial (objective) and sociological (subjective) factors of the formation of compositional-spatial principles.

The research is differentiated by the levels of information processing: macro level (component – region), meso level (component – agglomeration), micro level (component – city).

In the third chapter "COMPOSITION-SPATIAL FORMATION AND ECO-REVITALIZATION OF THE ARCHITECTURAL ENVIRONMENT OF INDUSTRIAL MONO-CITIES OF THE WORLD AND KRAMATORS AGGLOMERATION" examples of industrial mono-cities and their agglomerations, industrial regions of the world are considered and analyzed.

The experience and trends of the compositional and spatial formation of the world's industrial monocities were revealed based on the analysis of such regions such

as: the Ruhr Metropolitan Region, the Tricity (Tricity, Trójmiasto), the Greater Pittsburgh Region, the Nord Pas de Calais Region, the Rust Belt, and other separate industrial monocities.

On the basis of the researched analogue models, the theoretical concepts of the study of spatial development were identified and considered, including: "An isolated state in its relation to agriculture and the national economy", by Johann Heinrich von Tünen; "Standard of Industry", by Alfred Weber; The theory of "central places" by Walter Kristaller and August Lesch; Diffusion of innovations (innovations), T. Hagerstrand; The theory of "poles of growth" (industries) and "centers of development" (cities), Francois Perroux; The concept of "center-periphery" by John Friedmann; "Cities on the Edge" by T. Jordan; "Methodology for determining the degraded area of the city and local potentials for its revitalization" I. Myronovych and T. Osovysh; Street location model; Limits of the zone of influence of the city center; The development of a model for managing the development of monocities as an element of industrial policy in the conditions of the economic crisis on the example of Baikalsk O. P. Buryak.

On the basis of the identified principles, the main approaches to the eco-revitalization of monocities are identified and described, which are: urban, urban, regional. The need to use a comprehensive approach, consisting of consideration of the issue at different levels of development of urban networks to conduct a full-fledged multifaceted study, was determined.

In the fourth chapter " POSSIBILITIES OF IMPLEMENTATION OF COMPOSITION-SPATIAL PRINCIPLES OF ECO-REVITALIZATION OF INDUSTRIAL MONOTOWNS (ON THE EXAMPLE OF CITIES OF THE KRAMATORS AGGLOMERATION)" the Kramatorsk agglomeration as a whole, and its cities in particular, is studied in detail.

A compositional and spatial analysis of the Kramatorsk agglomeration was carried out, namely: the model of the location of cities was studied; a retrospective of the development of the agglomeration was created; the prevailing winds and aeration were ascertained; landscape analysis was carried out; functional zoning of the agglomeration is depicted; the development of city master plans was analyzed; Degrading territories are determined; the transport scheme is described; a street layout

model was created; the limits of the zone of influence of the city center are calculated; the evolution of the area of pendulum migration was revealed; areas of projected development and tasks for their achievement have been ascertained; a graphic analysis of the compositional structure of cities was carried out (including panoramas and the composition of entry-exit points, "development rings" (height peaks) - "building relief", "composition gaps", search for dominants, critical points"); the construction of Oleksa Tyhoho Street was analyzed; a morphological analysis of the compositional structure of cities was carried out; the planning scheme at the regional level is described.

Based on all the factors identified by the research, the main provisions of the eco-revitalization of the cities of the Kramatorsk agglomeration were determined. A project model for solving the problems of single-city agglomerations at different levels has been created. On its basis, the methods of revitalization of industrial cities are defined. As a result, the main provisions of the eco-revitalization of the cities of the Kramatorsk agglomeration, the concepts of their implementation, and promising tasks at various levels of research and in various subject areas have been determined.

On the basis of the identified judgments, the compositional and spatial principles of eco-revitalization of industrial monocities (on the example of the cities of the Kramatorsk agglomeration) were determined, differentiated by the following components: functional zoning, planning and transport solutions, building composition. What is determined at different levels of research. A sociological survey was conducted, which proposed the ways and possibilities of further development of the agglomeration with the definition of compositional and spatial principles when using each of the approaches.

According to the conducted research, a universal logical model of adaptation to the conditions of the region was created according to the radial-ring scheme, which is divided into four sectors: questions, strategy, search, solutions. The inner ring of each sector reflects the input discovered materials, based on which the given question is revealed in a fan shape.

This model reflects the research process and can be the basis for a further, more detailed study of any of the specified aspects, or an algorithm for the eco-revitalization of industrial monocities in general, and the Kramatorsk agglomeration in particular,

creating a strategy for the development of industrial monocities and their agglomerations.

In general, the work defines the directions of further research, which in the future should lead to a more detailed study of other aspects of eco-revitalization of industrial monocities, conducting theoretical and practical experiments in other areas of architectural and urban planning and other knowledge.

Keywords: architecture, city, sustainable development, urban planning, industry, industrial monocities, eco-revitalization, compositional and spatial principles, environment, agglomeration.

LIST OF PUBLICATIONS BY DISSERTATION TOPIC

Works in which the main scientific results of the dissertation are published: Articles in scientific specialized publications of Ukraine:

1. Honcharova I. V. Analysis of the formation and development prospects of the compositional and planning structure of industrial districts of cities on the example of the development of the village "Slovvazhmash" in the city of Slovyansk. KNUBA architectural bulletin. 2022. – P. 46-56. – Access mode: No. 24-25. <http://av.knuba.edu.ua/article/view/253046/264059?fbclid=IwAR0OZd27b0DgDapkcWS8hSxgeYGje1uXrQjlA9kyruA9lr9gpFm1r32F9No>

2. Honcharova I.V., Myronenko V.P. Peculiarities of the formation of child development centers based on the fractal approach // Scientific Bulletin of Construction, KhNUBA– No. 4(98). 2019. – P. 5-9. ISSN 2311-725

Articles in scientific periodicals of foreign countries:

3. Problems of Formation of Architectural and Spatial Composition Organization of the Environment of Donbas Mono City I V Honcharova, V P Myronenko and O V Hubanov Innovative Technology in Architecture and Design (ITAD 2020) IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering 907 (2020) 012072 IOP Publishing doi:10.1088/1757-899X/907/1/012072

4. Features of formation of burial areas of historical cities (on the example of the old town cemetery of the city of Slovyansk) I V Honcharova, O V Hubanov Innovative Technology in Architecture and Design (ITAD 2020) AIP Conference

Proceedings// Manuscript #AIPCP22 -AR-ITAD2021-00093. Decision/ 20-Nov-2022.
 Decision Letter URL: https://aipcp.peerx-press.org/cgi-bin/main.plex?form_type=view_decision_letter&j_id=150&ms_id=1349385&ms_rev_no=0&ms_id_key=ftdDcAkdFi10pMAk2VdxtgAQ

5. Integration of Natural Elements in Urban Planning and Improvement of Residents' Quality of Life D. Protsenko, I. Honcharova, V. Mironenko and O. Hubanov EasyChair Preprint no. 10093 // 12 pages • Date: May 12, 2023 URL: <https://easychair.org/publications/preprint/9k6D>

Works certifying the approval of the dissertation materials:

The main provisions and results of the dissertation research were presented at 8 scientific and scientific-practical and scientific-technical conferences and seminars:

1. Honcharova I.V., Myronenko V.P., Hubanov O.V. Problems of the formation of architectural and planning and compositional and spatial organization of the environment of industrial monocities of Donbas. Abstracts of reports of the 4th international scientific and practical conference "Innovative technologies in architecture and design. May 21-22, 2020. Kharkiv, KhNUBA

2. Honcharova I.V., Hubanov O.V. Compositional and spatial formation of ensembles in the historical centers of industrial monocities of Donbass (on the example of the city of Kramatorsk). Abstracts of reports of the 4th international scientific and practical conference "Innovative technologies in architecture and design. May 21-22, 2020. Kharkiv, KhNUBA

3. Honcharova I.V., Myronenko V.P. Prerequisites and conditions of compositional and spatial formation of the architectural environment of industrial monocities on the example of the Kramatorsk agglomeration. Abstracts of reports of the V international scientific and practical conference "Innovative technologies in architecture and design" May 20-21, 2021. Kharkiv, KhNUBA.

4. Honcharova I.V., Hubanov O.V. Peculiarities of the formation of sacred territories of historical cities (on the example of the old city cemetery of Slovyansk). Abstracts of reports of the V international scientific and practical conference "Innovative technologies in architecture and design" May 20-21, 2021 Kharkiv, KhNUBA

5. Scientific and technical conference of students, masters, postgraduates and young scientists "DonNABA Science Day" April 22, 2021, Kramatorsk. "Features of the compositional and planning structure of the city of Kramatorsk". Honcharova I.V., Umanska A.O.

6. Scientific and technical conference of students, masters, postgraduates and young scientists "DonNABA Science Day" April 22, 2021, Kramatorsk. "Features of the compositional and planning structure of the city of Sloviansk." Honcharova I.V., Kozycheva A.V.

7. Honcharova I.V., Hubanov O.V. Analysis of the compositional and planning structure of the house of Aleksandrov (Hristov) in the city of Sloviansk. Materials LI of the scientific and technical conference of units of the Vinnytsia National Technical University (NTKP VNTU-2022): collection of reports [Electronic resource]. – Vinnytsia: VNTU, 2022. – pp. 1260–1268. – Access mode: <https://conferences.vntu.edu.ua/index.php/allvntu/index/pages/view,/zbirn2022>

8. Protsenko D. V., Honcharova I. V., Hubanov O. V., Myronenko V. P. Integration of natural elements in urban planning and improvement of the quality of life of residents. 2nd International Conference on Smart Technologies in Urban Engineering (STUE-2023), June 8-10, 2023, Kharkiv, Ukraine

ЗМІСТ

АНОТАЦІЯ	1
СПИСОК ПУБЛІКАЦІЙ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ	6
ABSTRACT	8
LIST OF PUBLICATIONS BY DISSERTATION TOPIC	13
ЗМІСТ	16
ВСТУП	18
РОЗДІЛ 1. СТАН НАУКОВОЇ ПРОБЛЕМИ. ІСТОРИОГРАФІЯ	27
1.1. Поняття індустріального мономіста та його характерні ознаки	27
1.2. Стан вивченості проблеми та аналіз теоретичних досліджень формування та розвитку індустріальних мономіст	34
1.3. Існуючі проблеми в еко-ревіталізації індустріальних мономіст та їх агломерацій.....	40
1.4. Передумови та умови формування композиційно-просторової організації середовища індустріальних мономіст та їх агломерацій на прикладі Краматорської агломерації.....	53
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ I	84
РОЗДІЛ 2. МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ КОМПОЗИЦІЙНО-ПРОСТОРОВИХ ЗАСАД ЕКО-РЕВІТАЛІЗАЦІЇ ІНДУСТРІАЛЬНИХ МОНОМІСТ (НА ПРИКЛАДІ МІСТ КРАМАТОРСЬКОЇ АГЛОМЕРАЦІЇ)	88
2.1. Загальне поняття про методи наукового дослідження і їхня класифікація	88
2.2. Спеціальні (внутрішньо дисциплінарні) методи дослідження еко-ревіталізації	91
2.3. Міждисциплінарні дослідження.....	93
2.4. Методика дослідження.....	94
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2	96
РОЗДІЛ 3. КОМПОЗИЦІЙНО-ПРОСТОРОВЕ ФОРМУВАННЯ ТА ЕКО-РЕВІТАЛІЗАЦІЯ АРХІТЕКТУРНОГО СЕРЕДОВИЩА ІНДУСТРІАЛЬНИХ МОНОМІСТ СВІТУ ТА КРАМАТОРСЬКОЇ АГЛОМЕРАЦІЇ	98
3.1. Досвід та тенденції композиційно-просторового формування індустріальних мономіст світу.	98
3.2. Теоретичні концепції дослідження просторового розвитку	113
3.3. Основні підходи до еко-ревіталізації мономіст	126

3.4. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації	132
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 3	132
РОЗДІЛ 4. МОЖЛИВОСТІ ВПРОВАДЖЕННЯ КОМПОЗИЦІЙНО-ПРОСТОРОВИХ ЗАСАД ЕКО-РЕВІТАЛІЗАЦІЇ ІНДУСТРІАЛЬНИХ МОНОМІСТ (НА ПРИКЛАДІ МІСТ КРАМАТОРСЬКОЇ АГЛОМЕРАЦІЇ)	163
4.1. Основні положення еко-ревіталізації міст Краматорської агломерації	163
4.2. Композиційно-просторові засади еко-ревіталізації індустриальних мономіст (на прикладі міст Краматорської агломерації)	167
4.3. Універсальна логічна модель пристосування до умов регіону	170
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 4	172
ВИСНОВКИ ДО ДИСЕРТАЦІЇ	178
СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ	188
ДОДАТОК А Понятійно-термінологічний апарат дослідження.....	220
ДОДАТОК Б Приклад соціологічного опитування містян з приводу напрямку та методу ревіталізації Краматорської агломерації.....	233
ДОДАТОК В. ГРАФІЧНІ МАТЕРІАЛИ	241
ДОДАТОК Г АКТИ ВПРОВАДЖЕНЬ.....	315
ДОДАТОК Д УНІВЕРСАЛЬНА ЛОГІЧНА МОДЕЛЬ ДОСЛІДЖЕННЯ.....	321

ВСТУП

Актуальність теми дослідження:

Донеччина є найбільшим індустріальним районом України, який має великий інтерес з погляду історії і практики містобудування України. Однак, залишається менш дослідженим, а деякі аспекти зовсім не відображені в історії архітектури та теорії містобудування України. Через що втрачається цінність культурного образу Донеччини в уявленнях мешканців інших областей України, та світу вцілому. Через втрату науково - дослідницької бази місцевої архітектурної школи ДонНАБА, та частини архівних джерел області більшість досліджень даної території призупинені, а подекуди взагалі неможливі. А сучасний стан розвитку архітектури та містобудування на звільнених Україною територіях не аналізується.

В роботі розглядаються промислові міста окремо взятої агломерації (Краматорської), які в певний період свого розвитку були (чи є) мономістами, що сформувало відповідну планувальну та композиційну структуру таких міст.

У планувальній структурі і особливостях забудови промислових міст Донбасу простежуються передові містобудівні ідеї ХХ ст., які представляють собою культурну та історичну цінність. На території міст є велика кількість збережених пам'яток архітектури і містобудування, а також об'єктів, які претендують на отримання такого статусу. Донбас відрізняється специфікою формування міст і високим рівнем урбанізації, що історично склалися.

У другій половині ХІХ століття, коли посилювався промисловий розвиток країни, почався перший індустріальний бум на сході (2 пол. ХІХ ст. – 1917 р.). Він був перерваний революцією 1917 року, через що міста втратили іноземний капітал, і активне будівництво Донеччини уповільнилось. Другий індустріальний бум (1945-1970-ті) почався вже після закінчення Другої світової війни, коли були відбудовані пошкоджені та зруйновані заводи, створено благоустрій територій.

Найбільш значними факторами, що вплинули на появу та розвиток міст Донбасу є: 1) наявність корисних копалин; 2) наявність дешевої робочої сили; 3) поява залізниці. Ці фактори сприяли залученню капіталу та зародженню

промисловості у регіоні, а з часом на базі неї була сформована велика система міст та селищ, різних за галузевою ознакою [10].

Квартали історичних центрів міст характеризуються угрупованням об'єктів культурної спадщини навколо не експлуатованих промислових підприємств. Те, що виконувало традиційну для мешканців функцію – істотно видозмінюється (житло, рекреація). Через що середовище стає депресивним (тим що, носить негативний соціально-психологічний посыл для мешканців). Актуальним стає питання в реабілітації забудови таких індустріальних міст, зберігаючи історичні ділянки, та змінюючи території промислових об'єктів.

Більшість таких міст характеризується такими чинниками: наявність малопотужної економічної бази; вузькість промислової сфери; закриття підприємств; відтік населення.

Найбільш важливими композиційно-просторовими проблемами міст є: порушення чіткої планувальної організації всієї території міст; розчленованість планувальної структури; хаотичність розташування функціональних зон; щільність, вік забудови; насиченість антропогенними елементами; розірваність історичних зон та зон охорони (ділянки житлової забудови межують з дисгармонійними просторами вибулих промислових підприємств, що розташовані в центрі); відсутність центруючих об'єктів, що потребують заміщення;

Міста Краматорської агломерації, до якої входять Слов'янськ (1654 р. заснування), Краматорськ (1868 р. заснування), Дружківка (1781 р. заснування), Костянтинівка (1870 р. заснування), Миколаївка (отримало статус міста з 2003), Святогірськ (отримало статус міста з 1964), Лиман (отримало статус міста з 1938) - відображають, та узагальнюють характерні особливості даного регіону. Та можуть бути розглянуті як характерний приклад еко-ревіталізації міст, різних за містобудівними характеристиками, та типами забудови.

Сучасні композиції міст Краматорської агломерації сформовані відповідно історичної складової, згідно до чинних генеральних планів, та частково зберегли автентичну структуру забудови. Авторами чинної містобудівної документації є: ДП «НДПМІСТОБУДУВАННЯ», ГАП Швець С.П. –

Миколаївка; «ПРОГРЕСС громадянський проект», ГАП Кочетов А.В. – Краматорськ; «Центр підтримки громадських ініціатив», ГАП Алтухов А.В. – Констянтинівка; «ДІПРОМІСТО», ГАП Купрієнко Д.В. – Дружківка; «ДОНБССГРАЖДАНПРОЕКТ», ГАП Дорохова Н.Ф. – Слов'янськ.

Головна урбаністична трансформація - це перехід від індустріального міста до постіндустріального. Індустріальне місто - продовження заводу, його завдання - створити умови для виробництва та забезпечити рівень життя робочої сили. Постіндустріальне місто виробляє знання і послуги, а «засіб виробництва» - середовище міста. Не якісне середовище вимагає виявлення композиційно - просторових засад еко-ревіталізації, завдяки чому будуть розроблені методи, які приводили б до реабілітації середовища – об'єднанню міської тканини, створенню зелених межуючих зон, визначенню обмежувальних підходів.

Після зробленого аналізу друкованих та електронних джерел інформації, як результат, встановлено, що спеціальної узагальнюючої роботи про розвиток містобудування, та архітектурне середовище Донеччини періоду з поч. ХХ ст. до сьогодні - немає, що обумовлює необхідність проведення цього дослідження. Однак, в джерелах, частково наявна інформація щодо еко-ревіталізації індустріальних мономіст в цілому, та розвитку міст Донбасу загалом.

Таким чином, можна зробити висновок, про необхідність аналізу розвитку архітектурного середовища індустріальних мономіст Донеччини, та дослідження композиційно - просторових засад еко-ревіталізації індустріальних мономіст Краматорської агломерації.

Тема дослідження: композиційно-просторові засади еко-ревіталізації індустріальних мономіст (на прикладі міст Краматорської агломерації)»

Мета дослідження: сформулювати композиційно-просторові засади еко-ревіталізації індустріальних мономіст (на прикладі міст Краматорської агломерації).

Задачі дослідження:

— Узагальнити результати попередніх досліджень еко-ревіталізації індустріальних мономіст на прикладі міст Краматорської агломерації;

- Уточнити архітектурно-містобудівний зміст поняття еко-ревіталізації індустріальних мономіст;
- Виявити проблеми та передумови що впливають на формування індустріальних мономіст на прикладі міст Краматорської агломерації, та провести їх аналіз;
- Виявити різногалузеві теоретичні підходи та передумови еко-ревіталізації індустріальних мономіст в умовах їхнього переходу від монофункційного використання;
- Сформувати методологію дослідження композиційно-просторових засад еко-ревіталізації індустріальних мономіст на прикладі міст Краматорської агломерації;
- Проаналізувати сучасний вітчизняний і зарубіжний досвід еко-ревіталізації індустріальних мономіст з метою дослідження процесів розвитку;
- Розробити графічні схеми та модель щодо методів еко-ревіталізації індустріальних мономіст, та надати пропозиції щодо їх використання
- На основі комплексного аналізу розвитку архітектурних просторів Краматорської агломерації дослідити потенційні можливості розвитку територій та сформулювати композиційно-просторові засади еко-ревіталізації міст.

Об’єктом дослідження є індустріальні мономіста Краматорської агломерації

Предмет дослідження композиційно-просторові засади еко-ревіталізації індустріальних мономіст

Межі дослідження:

- Хронологічні: сучасний період – від другої половини XIX ст. до сьогодення;
- Територіальні: індустріальні мономіста Краматорської агломерації
- Типологічні: індустріальні мономіста
- Наукові: теоретичні моделі еко-ревіталізації, що розглядаються в теорії архітектури;

Методика дослідження:

- Збір та упорядкування літературних і електронних джерел інформації

(історичних матеріалів, статистичних даних, проектної документації; літератури і теоретичних досліджень в області архітектурного проектування, містобудування і ландшафтної архітектури, робота з іноземними джерелами) з метою виявлення структури та планувальних принципів індустриальних мономіст; Проведення соціопитувань і аналіз думки населення; Візуальний огляд та фотофіксації.

- Систематизація отриманих результатів за допомогою графоаналітичного методу, порівняльного аналізу, моделювання і структурування.
- Апробація розроблених методик та порівняльний аналіз результатів.

Наукова новизна одержаних результатів дисертації полягає у:

- Визначенні особливостей композиційно-просторових засад еко-ревіталізації індустриальних мономіст на прикладі міст Краматорської агломерації
- Уточненні методики еко-ревіталізації індустриальних мономіст на прикладі міст Краматорської агломерації;
- Виявленні передумов і проблем формування архітектурно-планувальної та об'ємно-просторової організації середовища індустриальних мономіст, які знаходять реалізацію через універсальну логічну модель;
- Виявленні та дослідженні особливостей організації архітектурного середовища індустриальних мономіст Краматорської агломерації;
- Уточненні методики дослідження композиційно-просторового середовища міст Краматорської агломерації та виявленні закономірностей формування просторів;
- Розвитку наукової бази для вдосконалення нормативних документів щодо формування агломерацій індустриальних мономіст.

Практичне значення одержаних результатів дисертації полягає у:

- Розроблено універсальну логічну модель реалізації композиційно-просторових засад еко-ревіталізації індустриальних мономіст;
- Запропоновано рекомендації з розвитку архітектурного середовища індустриальних мономіст Краматорської агломерації;
- Доповнено наукову базу для складання нормативів і програм на проектування середовища, та еко-ревіталізації індустриальних мономіст Краматорської

агломерації.

Гіпотеза: можна припустити що виявлені композиційно-просторові засади еко-ревіталізації індустріальних мономіст обумовлять перекомпонування просторової структури агломерації індустріальних мономіст задля реабілітації всього середовища внаслідок об'єднання міської тканини, створення зелених межуючих зон, визначення обмежувальних підходів і вироблення планувальних стратегій, які відповідають сучасним екологічним, економічним і соціальним умовам.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.

Дисертаційне дослідження пов'язане з науково-дослідницькою роботою, що виконувалась кафедрою містобудування Донбаської національної академії будівництва та архітектури. Робота виконана в межах держбюджетної теми "Дослідження проблем розвитку містобудування та архітектури Донецького регіону (15-18 АПД).

Особистий внесок здобувача. Усі наукові результати, положення та висновки, які становлять суть дисертації і виносяться на її захист, отримані та сформульовані здобувачкою особисто. У наукових публікаціях в співавторстві [2 - 8] науковий внесок здобувача полягає у створенні загального термінологічного апарату об'єкта дослідження, інформаційному пошуку та систематизації бібліографічних і науково-практичних матеріалів, виявленні проблем формування композиційно-просторової організації середовища індустріальних мономіст, аналізі світового досвіду еко-ревіталізації індустріальних мономіст, розробці ілюстративного ряду аналітичних схем та моделей, загальних висновків. Наукова публікація [1] виконана авторкою одноосібно.

Апробація результатів роботи. Основні положення роботи було оприлюднено в доповідях на наукових, науково-технічних та науково-практичних конференціях, а саме:

— Гончарова І.В., Мироненко В.П., Губанов О.В. Проблеми формування архітектурно-планувальної та композиційно-просторової організації середовища індустріальних мономіст Донбасу. Тези доповідей IV міжнародної науково-

практичної конференції «Інноваційні технології в архітектурі і дизайні. 21-22 травня 2020 р. Харків, ХНУБА

— Гончарова І.В., Губанов О.В. Композиційно-просторове формування ансамблів в історичних центрах індустріальних мономіст Донбасу (на прикладі м. Краматорськ). Тези доповідей IV міжнародної науково-практичної конференції «Інноваційні технології в архітектурі і дизайні. 21-22 травня 2020 р. Харків, ХНУБА

— Гончарова І.В., Мироненко В.П. Передумови та умови композиційно-просторового формування архітектурного середовища індустріальних мономіст на прикладі Краматорської агломерації. Тези доповідей V міжнародної науково-практичної конференції «Інноваційні технології в архітектурі і дизайні» 20-21 травня 2021 р. Харків, ХНУБА.

— Гончарова І.В., Губанов О.В. Особливості формування сакральних територій історичних міст (на прикладі староміського кладовища м. Слов'янська). Тези доповідей V міжнародної науково-практичної конференції «Інноваційні технології в архітектурі і дизайні» 20-21 травня 2021 р. Харків, ХНУБА

— Науково-технічна конференція студентів, магістрантів, аспірантів та молодих вчених «День науки ДонНАБА» 22 квітня 2021 р. Краматорськ. «Особливості композиційно-планувальної структури міста Краматорськ». Гончарова І.В., Уманська А.О.

— Науково-технічна конференція студентів, магістрантів, аспірантів та молодих вчених «День науки ДонНАБА» 22 квітня 2021 р. Краматорськ. «Особливості композиційно-планувальної структури міста Слов'янськ». Гончарова І.В., Козичева А.В.

— Гончарова І.В., Губанов О.В. Аналіз композиційно-планувальної структури будинку Александрова (Христова) в місті Слов'янськ. Матеріали LI науково-технічній конференції підрозділів Вінницького національного технічного університету (НТКП ВНТУ-2022): збірник доповідей [Електронний ресурс]. – Вінниця: ВНТУ, 2022. – С. 1260–1268. – Режим доступу: <https://conferences.vntu.edu.ua/index.php/allvntu/index/pages/view,/zbirn2022>

— Проценко Д. В., Гончарова І. В., Губанов О. В., Мироненко В. П. Інтеграція природних елементів у містобудування та підвищення якості життя мешканців. 2nd International Conference on Smart Technologies in Urban Engineering (STUE-2023), June 8-10, 2023, Kharkiv, Ukraine

Розроблені авторкою рекомендації були впроваджені: при розробці навчальних лекційних курсів Донбаської національної академії будівництва та архітектури (акт №01-05-133 від 14.08.2023 р.), в тому числі: Лекційний курс з навчальної дисципліни «Регіоналістика в архітектурі Донеччини» (для здобувачів вищої освіти денної та заочної форми навчання спеціальності 191 Архітектура і містобудування). / Укл.: Губанов О.В. – Краматорськ, Івано-Франківськ, ДонНАБА, 2022; Лекційний курс з навчальної дисципліни «Історія архітектури і містобудування» Модуль 5 «архітектура і містобудування Донеччини» (для здобувачів вищої освіти денної та заочної форми навчання спеціальності 191 Архітектура і містобудування). / Укл.: Губанов О.В. – Краматорськ, Івано-Франківськ, ДонНАБА, 2022; Лекційний курс з навчальної дисципліни «Містобудування» (для здобувачів вищої освіти денної та заочної форми навчання спеціальності 191 Архітектура і містобудування). / Укл.: В'язовський В.Є. – Краматорськ, Івано-Франківськ, ДонНАБА, 2022. Також, результати дисертаційного дослідження було впроваджено в практичну архітектурну діяльність, та при участі в розробці стратегії розвитку середовища міст Краматорської агломерації в складі фахових робочих груп разом з громадськими організаціями та у роботі над волонтерськими проєктами ГО «Спадщина та сучасність» (місто Слов'янськ). Розробка туристичної стратегії розвитку м. Слов'янська. Про що надано акт впровадження відділом культури Слов'янської міської військової адміністрації (акт №01-28/218 від 23.08.2023 р.). Матеріали дослідження також були впроваджені в межах роботи управління містобудування та архітектури Донецької обласної державної адміністрації (УМА ДонОДА), про що надано акт впровадження №372/0/131-23 від 30.08.2023 р.

Публікації за темою дослідження. Основні положення, результати й висновки дисертації викладені в 12 наукових працях, 2 публікації у наукових фахових виданнях України, 3 у закордонних фахових виданнях, 2 з них у

виданнях, що входять до наукометричної бази Scopus, 8 тез наукових доповідей.

Структура й об'єм роботи. Дисертація містить анотації, вступ, чотири розділи з висновками до них, загальні висновки, список використаних джерел з 340 найменувань та додатки. Загальний обсяг роботи складає 323 сторінки, в тому числі: 169 основного змісту, 101 сторінку додатків (з них 74 сторінок ілюстрацій), 32 сторінки списку використаної літератури.

РОЗДІЛ 1. СТАН НАУКОВОЇ ПРОБЛЕМИ. ІСТОРИОГРАФІЯ

1.1. Поняття індустріального мономіста та його характерні ознаки

За час існування суспільства людство пережило кілька етапів становлення. Це було пов'язано з розвитком науки, техніки, культури в цілому. Перехід від однієї сходинки розвитку до іншої визначає сутність цивілізаційних перетворень, як процесу переходу до нової стадії еволюції цивілізації. В історії людства можна виділити два таких етапи. Перший – перехід від первісного стану (збиральництва) до більш складних аграрних відносин (виникнення держав). Другий – перехід аграрних суспільств до індустріальних. Наразі відбувається третій етап – перехід від індустріальних суспільств до постіндустріальних. Перехід до нового етапу завжди супроводжується змінами як у соціальній сфері, так і в цілому у світосприйнятті людини. Що, безумовно, впливає й на середовище, яке формується суспільством [1, с. 18-19].

Американський філософ та футуролог Елвін Тофлер в своїй роботі «Третя хвиля» [2] виділяє три стадії розвитку суспільства: аграрна, індустріальна, постіндустріальна.

Термін «Аграрна економіка» є багатозначним. Він застосовується в науці, трактується як галузь господарства, тип економічної системи. Аграрною цивілізацією (економікою) є форма організації економічної системи, де провідною є аграрна галузь. За цієї системи промисловість є малорозвиненою та, в основному, слугує для задоволення власних потреб, а не на продаж [1, с. 19-25; 3; 4].

З початком промислової революції у XVIII—XIX ст. почався масовий перехід від ручної до машинної праці. Як наслідок – індустріалізація – перехід від аграрної цивілізації (економіки) до промислової (індустріальної). Відсоток промисловості в економіці зростав. Почав превалювати видобуток природних ресурсів та виробництво товарів. Цей етап також характеризувався значним зростанням міського населення. Розвивалися та будувалися нові промислові міста.

Постіндустріальною є та стадія розвитку, за якої рушійною силою в

економіці стає наука. В результаті науково-технічної революції пріоритет зміщується від виробництва товарів, до виробництва послуг, а знання стають виробничим ресурсом [1, с. 19-25; 3; 4]. Посилюються процеси урбанізації. Змінюється функціональне значення суспільних просторів (Рис.1.1.1).

Сьогодні, більшість розвинутих країн світу має індустріальну економіку. В них відсоток сільгосп виробництва не перевищує 15 % від ВВП [4] (Румунія 6.4%, Болгарія 6.7%, Білорусь 9.2%, Україна 10.43%, Молдова 13.8%) [89].

Виникнення в науковій літературі терміну «промислове», або «індустріальне» місто пов'язано саме з індустріальним етапом розвитку суспільства, та визнанням промисловості в якості однієї з містотвірних об'єктів.

Індустріальне місто - місто особливого типу, що має свою господарську спеціалізацію та пов'язану з нею специфіку розвитку.

Індустріальні міста почали формуватися в кін. XVIII поч. XIX ст. Цьому передувало розвиток науково-технологічного прогресу, що стало поштовхом до стрімкого розвитку виробництва. З'явилося перше масове виробництво, і, як наслідок, запит на персонал.

Пришвидшилися процеси урбанізації¹. З різкою зміною пріоритетів, міста виявились не готовими до такого стрімкого зростання. Результатом цього став брак житлового фонду, та поява робітничих селищ. Такі «житлові комплекси» були не комфортними для проживання. Індустріальне житло було, і залишається стандартизованим зразком споруди для типового працівника, без врахування індивідуальних потреб людини. Так само, як і середовище, в якому це житло розташовано. Простір індустріального міста було розраховано на задовільнення мінімальних фізичних та культурних потреб працівників, що видно з типових споруд забудови.

Також, однією з головних умов існування промислового міста стає транспортне сполучення. Поява залізниці в 1825 році [7] дала можливість швидко та безперешкодно доставляти товари та сировину на виробництво. Наявність

¹ Населення Нью Йорку в 1840 становило 313,000 людей. У 1910 це число зросло до 4,767,000. Населення Чикаго зросло з 4,000 до 2,185,000 за той же період. Лондон показав ще більше зростання - з 225,000 в 1605 році до 500 000 в 1700, потім до 2,000, 000 в 1830 і до 4-6,000,000 1900-тому [6].

залізничних шляхів стає ключовою у обранні місця забудови нових промислових зон. Поява громадського транспорту дала поштовх до розділення вулиць за категоріями руху – тротуари для пішоходів, дороги для транспорту. З цього ж періоду середньовічні в'їзні брами остаточно втрачають свою функцію, а основною транспортною візитівкою міста стає вокзал. Панорама міста, та всі транспортні зв'язки формуються, виходячи з розташування вокзалу, та його зорового сприйняття.

Таким чином, індустріальними є всі міста, основним процесом життєдіяльності яких є промислове виробництво, а результатом – фізично осягаєма продукція таких виробництв (видобуток природних копалин, виробництво матеріалів та виробів - повного та неповного циклу).

Розрізняють індустріальні поліміста та мономіста.

Індустріальними полімістами є ті, які мають дві та більше основних виробничих функцій, які не пов'язані одним виробничим процесом (циклом).

Мономісто¹ – це місто особливого типу, що має свою виробничу спеціалізацію, та пов'язану з нею специфіку розвитку [8, с. 8-10]. В індустріальних мономістах містоутворюючим є підприємство, навколо якого розбудовується інфраструктура. Промислові мономіста є поширеним явищем у всіх країнах світу що починали індустріалізацію.

Такими містами є: Пульман, Іллінойс, США (засн. Дж. Пульман, вироб. залізничних вагонів); Бурнвіль, Англія (род. Кедбері, вироб. шоколаду); Нью-Ланарк, Шотландія (засн. Р. Оуен, вироб. текстилю); Вольфсбург, Німеччина (засн. Ф. Порше, автомобілі «Фольксваген»); Тойота, Японія (род. Тойота, автомобілі), Баренцбург, Норвегія (шахт. посел.), Прип'ять, Україна (АЕС), Краматорськ, Україна (важке машинобудування), Юзівка (Донецьк), Україна (засн. Дж. Юзом, шахт. посел.).

Часто, такі міста розташовані дуже щільно, що є однією з ознак високо-урбанізованих територій. Такими територіями є Рурський регіон, Донецько-Криворізький басейн, Регіон Нор Па-де-Кале, Силезія, «Іржавий пояс» на

¹ «Індустріальні колонії» - в Іспанії; «фабричні (робітничі) поселення» - в Німеччині та Нідерландах; «корпоративні міста» («міста, що належать компанії») - в США та Британії; «промислові мономіста» («заводські/шахтарські поселення») - у Східній Європі [8, с. 8].

Середньому Заході США.

Мономіста, що розташовані близько один до одного можуть бути пов'язані за виробничими, економічними, культурними, адміністративними, та ін. чинниками, формуючи міські агломерації¹.

Особливістю Донецького регіону (Донецько-Криворізький басейн) стало злиття близько розташованих поселень. Більшість великих міст утворилися через об'єднання раніше розрізнених робітничих селищ. Це впливало як на міське районування, так і на самоідентифікацію мешканців. З кінця 1940-х рр. «зливатися» стали близько розташовані міста, формуючи міські агломерації [8, с. 59] (Рис. 1.1.2.).

Кожне окреме мономісто має свою унікальну структуру. Економічні, історичні, географічні, та культурні особливості. Через що існує багато варіантів визначення самого поняття «мономісто», наведених авторами з різних країн. Приклади таких тлумачень наведено в таблиці 1.1.1. [9]

Різні фахівці, які звертаються до проблематики мономіст, виділяють різні підстави для типологізації і, відповідно, різні набори типів мономіст (Таб. 1.1.1.).

У своїх працях І. Д. Турель вивчав траєкторії життєвого циклу спеціалізації монопоселення, але він не пов'язував всі фактори, що впливають на траєкторію життєвого циклу монопрофільних міст. Для повноти дослідження життєвий цикл мономіст необхідно розглядати з позиції трьох підходів: з позиції циклічності монопрофільного виробництва і з позиції циклу мономіста як населеного пункту в структурі регіону, а також з позиції самозабезпечення на відповідному етапі життєвого циклу. Класифікація мономіст за концепцією їх життєвого циклу наведена на схемі 1.2 [9] (Таб. 1.1.2.).

Фахівці Інституту світової економіки та інформатизації будують типологію мономіст, виходячи з галузевої приналежності підприємств, що діють на їх території [10] (Рис. 1.1.3.): монопрофільні міста легкої промисловості, монопрофільні міста вугільної спеціалізації, монопрофільні міста машинобудування, монопрофільні міста чорної металургії, монопрофільні міста

¹ Міською агломерацією (лат. *agglomerare* – нагромаджувати, приєднувати) називають компактне скупчення поселень, переважно міст і селищ міського типу, що місцями територіально злилися, об'єднаних у складну динамічну систему інтенсивними виробничими, транспортними та культурними зв'язками [12, с. 29].

кольорової металургії, монопрофільні міста нафтогазового комплексу, монопрофільні міста хімічної промисловості, монопрофільні міста лісової промисловості, монопрофільні міста харчової промисловості, наукові містечка, інші монопрофільні міста (міста, що спеціалізуються на промисловості буд. матеріалів, селища, які обслуговують залізничні станції, виправні установи і ін.).

Також, виділяють різні типи мономіст, виходячи із структурних особливостей їх зв'язків з підприємствами, що діють на їх території і їх власного розташування [11]: монопрофільні міста - супутники великих міст, монопрофільні міста з декількома містоутворюючими підприємствами, монопрофільні міста з одним містоутворюючим підприємством.

В Україні міські поселення класифікуються [12, с. 40-55; 13]:

- за кількістю мешканців – найзначніші міста (понад 1000 тис. осіб), значніші міста (500–1000 тис. осіб), великі міста (250–500 тис. осіб), середні міста (100–250 тис. осіб, 50–100 тис. осіб), малі міста (10–50 тис. осіб та до 10 тис. осіб).
- за походженням (генетичною ознакою) – міста, що виникли на торгових і транспортних шляхах; міста, що розвинулися на базі родовищ корисних копалин; міста-курорти.
- За характером основних функцій – столиця Держави, багатофункційні міста, багатогалузеві промислові осередки, одногалузеві промислові осередки, транспортні вузли, міста-осередки локального (місцевого) значення, міста-курорти, міста туризму

З огляду всіх вищеназваних типологічних ознак можна класифікувати міста Краматорської агломерації за такими критеріями (Таблиця 1.1.3.): за кількістю мешканців, за походженням, за характером основних функцій, за структурними особливостями. Таким чином:

- Лиман: малі міста (21691); Міста, що виникли на торгових і транспортних шляхах; міста-осередки локального значення; міста туризму.
- Слов'янськ: середні міста (109812); Міста, що виникли на торгових і транспортних шляхах, міста-курорти. Історичне місце; одногалузеві промислові осередки, міста-курорти; монопрофільні міста з декількома містоутворюючими підприємствами.

- Святогірськ: малі міста (4395); Міста-курорти. Історичне місце; міста туризму; міста туризму.
- Миколаївка: малі міста (14724); Міста, що виникли на торгових і транспортних шляхах; одногалузеві промислові осередки; монопрофільні міста з одним містоутворюючим підприємством (пром.зоною).
- Краматорськ: середні міста (153911); Міста, що виникли на торгових і транспортних шляхах. Історичне місце; одногалузеві промислові осередки; монопрофільні міста з одним містоутворюючим підприємством (пром.зоною).
- Дружківка: середні міста (66096); Міста, що виникли на торгових і транспортних шляхах. Історичне місце; одногалузеві промислові осередки; монопрофільні міста з одним містоутворюючим підприємством (пром.зоною).
- Костянтинівка: середні міста (72888); Міста, що виникли на торгових і транспортних шляхах. Історичне місце; одногалузеві промислові осередки; монопрофільні міста з одним містоутворюючим підприємством (пром.зоною).

Узагальнюючи, можна сказати, що Краматорська агломерація в цілому є поліпрофільною, такою, що об'єднує окремі мономіста різного промислового та туристичного профілю. В дослідженні відокремлено, та розглянуто лише промислові мономіста даної агломерації.

За містобудівними, та композиційними ознаками мономістом є поселення, забудова якого орієнтована на завод. Зокрема, виробнича зона зумовлює розташування громадського центру, орієнтацію трасування вулиць, напрямки основних пішохідних шляхів, розташування зеленої зони і т. п. Взаємозв'язок промислової і житлової зон здійснюється за допомогою формування системи зв'язків – «шляхів і засобів сполучення», при обов'язковій наявності «достатньої зеленої смуги». Композиція планувальної структури поселення визначається розташуванням промислової зони по відношенню до сельбищної, та «точки» входу-в'їзду в неї [66, 67].

Однак, визначальну роль відіграють просторові настанови: орієнтація міського простору на завод, організація життя міста з урахуванням потреб підприємства, можливість розселення якомога більшої кількості мешканців [8, с.

84-90, 67].

На рисунку 1.1.5. [9] наведено схему моноцентричної системи розселення, яка ілюструє взаємозв'язок внутрішніх систем мономіста.

У випадку поліцентричної агломерації окремих індустріальних мономіст подібна схема має розгалужену, відкриту композицію, що складається з окремих моноцентричних систем розселення, які пов'язані в загальну структуру (Рис. 1.1.6.).

Таким чином, можна виділити ряд ознак, які характерні для більшості індустріальних мономіст світу (Таб. 1.1.4.):

Містобудівні: Розташовано на високо - урбанізованій території. Ізольованість від великих населених пунктів. Розвинута транспортна мережа, та взаємозв'язок з іншими містами. Амбівалентність форм просторів Утворення міст внаслідок об'єднання розрізаних робітничих селищ Об'єднання в агломерації.

Композиційні: Розбудова інфраструктури навколо містоутворюючого підприємства. Естетизація промислових об'єктів. Об'єкти промисловості - візуальна домінанта забудови. Орієнтованість міського простору на завод. Композиція визначається розташуванням пром. зони по відношенню до сельбищної, та «точки» входу-в'їзду в неї.

Об'ємні: Компактне розселення якомога більшої кількості мешканців. Активне освоєння вертикального простору. Антропогенні ландшафти. Монотонність забудови. Угруповання об'єктів культурної спадщини навколо промислових підприємств.

Функціональні: Має свою виробничу спеціалізацію, та пов'язану з нею специфіку розвитку. Має траєкторію життєвого циклу і спеціалізацію. Підприємства мають галузеву приналежність. Існує задля отримання прибутку від підприємства

Соціальні: Корпоративний патерналізм. Належність компанії. Залежність більшої (значної) частини населення від містоутворюючого підприємства. Підприємство визначає практично всі економічні і соціальні процеси. Поповнення населення внаслідок трудових міграцій, а не природно

Економічні: Домінування одного підприємства або однієї індустрії. Низький рівень диференціації галузевої структури виробництва і зайнятості. Всі підприємства, що з'являються у мономісті після містотвірного – економічно з ним пов'язані. Організація життя міста з урахуванням потреб підприємства.

Екологічні: Забруднення навколишнього середовища промисловими викидами. Промислові пустирі – яка окремий вид місцевих ландшафтів. Потреба в рекультивациі покинутих промислових територій

Регіональні (для Донбасу): Близьке розташування міст, які переходять одне в одне. Брак води. Ідеологія озеленення – «міста-сади». Сусідство важкої індустрії та ідеології (в період СРСР). Створення великих промислових комплексів повного циклу, для групового розміщення декількох суміжних галузей промисловості.

1.2. Стан вивченості проблеми та аналіз теоретичних досліджень формування та розвитку індустріальних мономіст

Вивчення індустріальних мономіст світу є актуальною проблемою, однак, все ще не досить вивченою в Україні. Найбільш урбанізованим є схід України, а, отже, проблема індустріальних мономіст саме тут є найактуальнішою. Таким чином, до виявлення стану вивченості проблеми формування та ревіталізації індустріальних мономіст (на прикладі Краматорської агломерації) дотичні такі теми, як: урбаністика; містобудування; регіоналістика; ревіталізація та реконструкція міських просторів; дизайн міського середовища; критика архітектурних процесів; теорія архітектури; історія забудови міст та селищ світу загалом, та Донбасу зокрема; краєзнавство; благоустрій; глобалізація; соціологія.

Було розглянуто джерела, де могла міститись інформація за даними темами – збірки статей, періодичні видання, фундаментальні труди, наукові та науково-популярні видання. Після зробленого аналізу друківаних та електронних джерел інформації, як результат, встановлено, що спеціальної узагальнюючої роботи про розвиток містобудування, та архітектурне середовище Донеччини періоду з поч. ХХ ст. до сьогодні - немає, що обумовлює необхідність проведення цього дослідження.

Однак, в джерелах частково наявна інформація щодо ревіталізації індустріальних міст вцілому, та розвитку міст Донбасу загалом.

Варто звернути увагу на роботи з урбаністики таких авторів, як Д. Брук [14], М. Лайдон [15], М. Стопер [16], К. Роу [17], Benjamin H. Bratton [18], М. Вебер [119], В. Рибочинський [20], Л. Вірт [21], Р. Флорида [22], В.Л. Глазичев [23,26], А.В. Іконніков [24], Б.С. Посацький [25], Ж. Лернер [27], О. П. Буряк [110] та ін.

Тактичний урбанізм [15] - це теорія малих справ в сфері міського розвитку, яка описуючи різні підходи до дизайну міського середовища, доводить, що для того, щоб розвиватися місту потрібно діяти невеликими «кроками».

«Місто-колаж» [17] розкриває ідеологію утопії архітектурного модернізму ХХ століття. Ідеї тотального міського планування протиставляються реабілітації історичного, природно сформованого міста -колажу, де будівлі та містобудівні рішення різних епох поєднуються, створюючи складну міську тканину.

Щодо економічного та соціального розвитку міст написано роботи щодо здатності громадян самотійно брати участь у вирішенні суспільних проблем – соціальний капітал міст. Яким чином міське середовище впливає на психо - емоційний стан людини. Вивчення розвитку людських суспільств. Історія промисловості та створення заводів і фабрик. Крім того, основними економіко-соціальними галузями є: промисловість; сільське господарство; будівництво; транспорт і зв'язок; торгівля; фінанси; освіта та наука; охорона здоров'я; культура та мистецтво. Дана тематика відображена у працях Л. Поліщука [28], Ф. Фукуями [29], К. Еларда [30], Ясь О.В. [61], *та інших*

Соціальна географія вивчає взаємозв'язки між людиною та її оточенням. До галузей вивчення соціальної географії можна віднести: демографію (дослідження розподілу населення за статтю, віком, освітою, професійним складом, етнічними та іншими ознаками); географію населення (вивчення місця проживання населення, його розподілу, руху та міграції); соціальну структуру (дослідження класової та професійної структури населення, його соціальної мобільності); географію здоров'я (дослідження здоров'я населення, включаючи

інфекційні та неінфекційні захворювання, забруднення довкілля, медичну допомогу та інші аспекти); географію освіти та культури (дослідження системи освіти, культурних інституцій та процесів, культурних звичаїв та традицій); географію економіки (дослідження розподілу економічних ресурсів та їх використання, розвитку виробництва та ринків); географію політики (дослідження впливу політичних процесів та управління на розвиток соціально-економічних систем). Вивчення соціальної географії дозволяє зрозуміти взаємозв'язки між соціальними процесами та географічним середовищем, що є важливим у розвитку соціально-економічної стратегії регіону.

Матеріали щодо забудови центральних частин міст Донбасу відображено в роботах А.Д. Іванової [31], А.І. Станіславського [32], в статтях С.А. Шнейдерова и М.І. Волоцького [33], І. Кріксунової, З. Чечика [34].

Проблема мономіст Донбасу описана в роботі М. Ільченко [8], де розглядається історія виникнення та формування мономіст Донбасу через призму життя мешканців міст. Процеси, що передували виникненню та становленню індустріалізації Донбасу. Розглянуто містобудівні, композиційні та ландшафтні особливості індустріальних міст загалом. Однак, не розглянуто можливі шляхи ревіталізації таких територій в умовах сучасності. В книзі наведено багато цікавих фото та креслень з приводу історичної планувальної структури мономіст.

Також, містобудування Донбасу розглядалось у статтях та дисертаціях К. В. Павлова, В. І. Ляшенко, Є. В. Котова, І. В. Митрофанова [35], В. П. Мироненко, С. О. Борознова [36], Н. І. Коніщева, В. Н. Воропаєва [37], Є. О. Гайворонського, А. М. Югова [38], Шолуха Н. В., Черниш М.А. [39], Таболіної Т.В. [40], Губанова О.В. [41], Лобова І.В. [42], Вергеліса А.В. [43], В.А. Аверкиєв [293, 298], І.Г. Балюба [297, 299], Р.Н. Липуга [294, 300], А.А. Поліщук [297, 301], Т.А. Проляка [294, 302], Т.В. Радіонов [296, 303], О.В. Рябова [304], О.В. Чемакіна [293, 305], Н. І. Коніщева [296, 306], В. Н. Воропаєв [295, 307], М.І. Курінний [295, 308].

Цікавими є ілюстративні матеріали періодичних видань та збірок [44, 45, 46], та ін.

З переліку краєзнавчої літератури потрібно виділити «Історію міст та сіл Української СРСР» [47], де викладено дати та події в будівництві регіону. Також,

таких авторів, як Віхров М. [48], Кульчицький Г. [49], Студенна-Суркова М. [50], Федорчук С. [51], та ін. Та книги та брошури про міста Краматорської агломерації – Слов'янськ [52, 53, 54], Краматорськ [55, 56, 57], Дружківка [58, 59], Костянтинівка [60].

Про благоустрій Донбасу писали такі автори, як Т.Г. Гузенко [61], А.Л. Липа [62], В.М. Свідерський [63], В. Скороход і М. Макаров [64].

Теорія та історія вітчизняної і зарубіжної архітектури та містобудування: І. Лупулюк [207], Д. Ваткін [208], Л. Мойер [209], Е. Манфредіні [210], К. Александер, С. Ішікава, М. Сільверстейн [211], Л.Н. Авдот'їн [212, 213], А.В. Бунін [214, 215, 216], М.Я. Гінзбург [217], В.Л. Глазичев [218], Є.Н. Глухова [219, 220], А.В. Крашенинніков [221, 222], К.С. Рождествінська [223], Е. Говард [224, 225], Ле Корбюзьє [226], П. Вигано [227, 228], А. Корбо [229], А. Коп [230], О. І. Ремізової [231], В.П.Мироненко [232], О.О.Фоменко [233, 234];

Теорія та історія ландшафтної архітектури: Д.С. Лихачев [235, 236], Л.Б. Луниц [237, 238], В.А. Нефьодов [239, 240], А.І. Соколов [241], Ю.Б. Хромов [242], Ф.Л. Олмстед [243], Ч. Валдхейм [244, 245], Г. Доерти [246], П. Латц [247, 248], А. Берке [249], М. Куражо [250], У. Вейлахер, Л. Марголіс, А. Робінзон;

Теорія і парадигма «місто-природа» розробляється І.А. Яковлівим [251, 252, 253], Ж.С. Каван [254, 255], К. Маумі [256, 257, 258], Т. Пако [259], Ф. Пусаном [260, 261], І. Шаласом [262, 263], К. Янесом [264, 265];

Питання градоекології і формування градоекологічного каркаса описані в працях Е.А. Ахмедової [266], О.Н. Вороніної [267, 268], і.М. Георгіца [269], Н. Блан [270], Д.В. Литвинова [271], Е. Бутафо [272];

Перетворення постіндустріальних зон під озеленені території: Г.В. Міц [273], К. Мішина [274], С.С. Фролов [275], К. Шалін [276], Н.В. Лазарева, К.В. Лазарев [277], А. Бергер [278], А. Шеметов [279];

Питання еко-реурбанізації міст: А.В. Вороніна [280], Л. Н. Медведєва [281], М. К. Старовойтов [282], Є. В. Гончарова [283], О. А. Гаврилова [284];

Архітектурна реабілітація недіючих промислових підприємств: Д.А. Джерелей [285], О.В. Кравченко [286], І.М. Лобов [287], Ю.В. Лубенченко [288], А.А. Мураенко [289], Т.В. Таболін [290], О. В. Чемакіна [291], Г. Н. Школяренко

[292].

Соцміста, їх композиційно-планувальна структура розглядаються в таких роботах: М. Нельсон [202], К. М. Jefferys [203], Л. Лебедевої [204], О. Воробйова [205], І. Кузнецова [206], та ін.

Питаннями розвитку агломерацій в різний час займалися такі автори, як Т. В. Дробишевська [90], М. Д. Лесечко [91], А. А. Нещадин [92], Е. Н. Перцік [93], Н. В. Петров [94], П. М. Полян [95], Ю. В. Макогон [96], З. С. Сіройч [97], І. А. Коршикова, Е. А. Плужникова [98] і інші.

Дослідження питання ревіталізації є недостатньо вивченим. Відомості з цього приводу можна поділити на такі групи:

- В теоретичних дослідженнях ревіталізації розглядається її значення для збереження культурної спадщини. О. Рибчинський у своїх роботах [119, 120, 121, 122] проаналізував містобудівний контекст ревіталізації на прикладі історичних поселень Великої Британії та Польщі. Проте у дослідженні не згадується Закон про ревіталізацію, що набув чинності в Польщі у 2015 р. [123]. У роботі Бернацької І., Брух О., Погорецького М. [125] вказано, що ревіталізація міста передбачає економічні, технічні та соціальні складові, спрямовані на відновлення та розвиток історичної ділянки міста. Автори виділяють кілька видів ревіталізації, зокрема, просторову, соціальну, культурну та економічну, та вказують на необхідність переоснащення та перепланування просторів для додавання нових функцій до туристичних об'єктів [125; 126].

- Практичні дослідження та аналіз проєктів ревіталізації архітектурних об'єктів [124] визначають ревіталізацію як процес, що має на меті повернення історичних об'єктів до суспільного життя та їх функціональну адаптацію з використанням різноманітних засобів. Ревіталізація має на меті відновлення первісного архітектурного образу об'єкту або надання йому нового, найбільш перспективного функціонального призначення. Проте, дослідники зазначають, що наразі неможливо чітко виокремити поняттєву базу ревіталізації від інших напрямків, оскільки використовуються різноманітні засоби для досягнення спільної мети.

Підсумовуючи, можна виділити теми, та питання, які опрацьовано

авторами.

Щодо реабілітації та ревіталізації виявлено такі розробки: 1) сформульовано теоретичні положення та принципи еко-ревіталізації в архітектурному просторі міст на етапі постіндустріального розвитку; 2) проаналізовано основні тенденції у використанні порушених територій; 3) вироблено комплексну стратегію освоєння прибережних зон великих міст з чіткою концепцією функціонального зонування і розміщення урбанізованих містобудівних ансамблів і природно-ландшафтних «коридорів»; 4) вироблено нові теоретичні принципи градоекологічного і архітектурного формоутворення в ландшафті територій контактних зон, що розуміються як цілісний ландшафтний, архітектурно-просторовий і функціонально-планувальний комплекс; 5) розроблено рекомендації щодо оптимізації землекористування урбогеосистем з урахуванням регіональних природно-ландшафтних особливостей; 6) виявлено принципи перетворення міського ландшафту для створення середовища, що відповідає новим умовам і характеру використання історичної частини на прикладі Новгороду; 7) розроблено наукову концепцію, що включає принципи, методи, засоби та прийоми архітектурного формування виробничого середовища в місті з позиції екології, як одного з головних критеріїв оцінки якості будь-якого проектного рішення.

Щодо розвитку міст Донбасу виявлено такі розробки: 1) вирішення науково-практичної проблеми теоретичного і експериментального обґрунтування концепції регіональних особливостей формування і розвитку архітектури будівель, споруд, їх комплексів в містах Донбасу; 2) розроблено концептуальні засади і прийоми архітектурно-планувальної організації для використання в архітектурному проектуванні, при розробці та вдосконаленні нормативно-методичної бази, а також в системі підготовки архітектурних кадрів для регіону; 3) розроблено концепцію та науково-обґрунтовану методіку реєстрації та моніторингу порушень міського середовища, методичні рекомендації по їх реабілітації (на прикладі порушених територій Донецько-Макіївської агломерації); 4) виявлено принципи формування ансамблів 1930 – 1950-их рр. в історичних центрах міст Донбасу; 5) проведено аналітичний огляд

сформованих підходів і напрямків в плані збереження і регенерації культурно-історичного середовища у великих і найбільших промислових містах і їх агломераціях у вітчизняній і зарубіжній практиці; 6) вивчено особливості типології і архітектури об'єктів забудови териконів вугільних шахт. Розглянуто соціально-культурне значення териконів, сучасні напрями їх використання в будівництві, роль в архітектурі і містобудуванні Донецького регіону; 7) розглянуто проблему вивчення архітектури кінця XIX - початку XX ст. в Донецькому регіоні та вплив архітектурних шкіл і авторство об'єктів, стилістичні риси окремих будівель.

Розглянуті літературні джерела стануть основою для виявлення особливостей забудови індустріальних мономіст Краматорської агломерації, та методів еко-ревіталізації архітектурного середовища індустріальних мономіст.

1.3. Існуючі проблеми в еко-ревіталізації індустріальних мономіст та їх агломерацій

Головною характеристикою кожного окремо взятого індустріального мономіста є орієнтація міського простору на завод, та залежність всіх сфер життя – соціальної, економічної, екологічної, культурної – від існуючого виробництва.

Першочергово, основною метою існування мономіст було створення спеціалізованих промислових поселень, мешканці яких є високопрофесійними вузькоспеціалізованими робітниками містоутворюючого підприємства. Головною метою самого ж підприємства є прибуток, який дозволяє розвивати виробництво та примножувати статки за допомогою отриманих ресурсів. Підприємство, як головуючий формотворчий об'єкт, створює запит на необхідні йому ресурси. Такими ресурсами виступають як сировина для виробництва товарів так і людські ресурси. Задаючи тон, та диктуючи потрібні умови, підприємство формує ідеальну для виробництва модель оточення. Факторами, що формують дану модель, є (Рис. 1.3.1.):

- Логістика. Зручна транспортна схема, яка дозволяє мінімізувати затрати на перевезення – доставку сировини, збут готової продукції, забезпечення необхідними кадрами.

- Ресурсозабезпеченість. Наближеність до корисних копалин, та інших джерел якісної сировини, що необхідна для виробництва. Забезпечення кадрами.

- Спеціальна система розселення – похідна від економічної моделі. За рахунок максимальної наближеності виробничого житла до виробництва мінімізується час, який робітники витрачають на дорогу.

- Типологізація життя. Створення уніфікованої моделі життя робітника підприємства, що орієнтована на роботу. Будівництво визначеного переліку споруд для «замкненого циклу перебування» для задовільнення мінімальних потреб - житло, дитячий садок, школа, технічний ліцей (коледж) з виробничою спеціалізацією підприємства, підприємство (як кінцева ланка освіти), лікарня, будинок культури.

- Орієнтація на підприємство. Завод є центральним, та домінуючим об'єктом забудови. Як композиційно, так і економічно, та соціально.

- Гегемонія. Оточення формується таким чином, що більша частина мешканців міста залежить від виробництва. Як матеріально, так і морально. При вилученні заводу, як ланки міста, мешканці втрачають сенс життя на цій території через втрату роботи як місця заробітку, та місця спілкування. Ще більша проблема стає перед агломераціями, мономіста яких не пов'язані між собою. Сусідні міста не можуть перебрати функцію та трудові ресурси через не співпадіння профілів. Територія мономіста розвивається, в більшій мірі, за рахунок грошових надходжень до місцевого бюджету від домінуючого підприємства.

Розглянемо складові формування міської тканини індустріального мономіста більш детально (Рис. 1.3.2.).

Розташування в системі розселення

Велика концентрація мономіст на окремо-визначених територіях обумовлена географічними чинниками (розташування копалин). Так, індустріальні міста формують окремі високо-урбанізовані промислові зони - конурбації¹ (Рурський регіон, Донецько-Криворізький басейн, Регіон Нор Па-де-Кале, Сілезія, «Іржавий пояс» на Середньому Заході США). Це дає можливість

¹ Конурбаціями називаються складні і великі за територією і кількістю населення системи розселення, які складаються з кількох агломерацій, розташованих по сусідству [12, с. 31].

простіше забезпечити виконання всіх вищеназваних факторів, які формують теоретичний успіх функціонування великого підприємства.

Для окремих промислових регіонів, таких як Донбас, в тому числі, характерним є створення великих промислових комплексів повного циклу, для групового розміщення декількох суміжних галузей промисловості. Таким чином, продукція, що виробляється одним мономістом, є сировиною для вироблення продукції сусіднім мономістом. Утворюючи «ланцюжки» залежних (економічно, ресурсно, географічно, культурно) один від одного міст – агломерацій¹.

При розвитку агломерації таких міст, пов'язаних між собою культурними чи економічними зв'язками, і вибутті одного – сусідні міста не можуть перебрати на себе всю функцію та трудові ресурси, та втрачають одну з необхідних ланок, що руйнує систему взаємозв'язків всіх міст (Рис. 1.3.3.).

Зонування

Як правило, всі мономіста мають схожу структуру. Поглянувши на генеральний план міста – чітко прослідковується центруюча промислова зона, навколо, чи біля, якої розташована адміністративна та сельбищна зони.

Адміністративна зона міста зазвичай має прямий просторово-планувальний зв'язок з адміністративною зоною самого виробництва, утворюючи загальний ансамбль забудови центральної частини міста.

Сельбищні території, зазвичай, розташовані на околиці заводських територій

Через те, що основною функцією мономіста є виробнича – саме виробничій зоні й віддавалась найзатребувана територія. Потреба виробництва у водних, чи інших природних ресурсах, передувала, та була першорядна, за потребу міста у рекреаційній зоні.

Також, досить зрозумілим є розташування зон охорони архітектурної спадщини. Первинним об'єктом забудови є виробнича зона, від розташування та точок входу до якої залежала вся композиційно-планувальна структура, та

¹ Міською агломерацією (лат. agglomerare – нагромаджувати, приєднувати) називають компактне скупчення поселень, переважно міст і селищ міського типу, що місцями територіально злилися, об'єднаних у складну динамічну систему інтенсивними виробничими, транспортними та культурними зв'язками [12, с. 29].

забудова адміністративних та сельбищних зон. Таким чином, можна чітко побачити межування зон, які вже мали завершену композиційно-просторову та планувальну структуру, та нових, (часто - висотних житлових районів), які добудовувались пізніше.

У загальній композиції агломерації - міста з часом «зросталися», утворюючи хвилеподібну композицію, де чергується забудова (за функціональними та типологічними ознаками), та невеликі межувальні зони міст (1.3.4.).

Планувальна структура

Промислові міста розвивалися таким чином, що житлова забудова формувалася в міру розширення великих виробничих комплексів. Квартали історичних центрів промислових міст характеризуються угрупованням об'єктів культурної спадщини навколо окремих (як правило, найбільш потужних) промислових підприємств, найчастіше вугільних шахт, металургійних і коксохімічних підприємств [68].

Сьогодні квартали історичних центрів міст характеризуються угрупованням об'єктів культурної спадщини навколо не експлуатуємих промислових підприємств. Те, що виконувало традиційну для мешканців функцію – істотно видозмінюється (житло, рекреація). Через що, середовище стає депресивним (тим що, носить негативний соціально-психологічний посил для мешканців) [68].

Розміщення підприємств і житлових будинків цілком визначалося інтересами підприємців та інших приватних осіб, які прагнули захопити найбільш зручні і вигідні ділянки. Житлова забудова була переважно типовою, такою що виконувала лише свою основну функцію. Однак, зовнішня монотонність повною мірою відповідала передовим містобудівним тенденціям свого часу – кероване та контрольоване місто [68].

На початку ХХ ст. міста Донеччини вже мали більш упорядковану планувальну структуру. Центри забудовувались професійними архітекторами та містобудівниками, в т.ч. тими, що були запрошені власниками підприємств з-за кордону (сел. Ново-Чайкіне – арх. В.І. Пушкарьов, сел. Жовтневе – арх. В.

Троценко, сел. Радіальне – арх. О. Бекетов, соцмісто Макіївка – арх. Е. Май, М. Стам). З цієї причини можна простежити контрастне поєднання хаотичної забудови периферії та чітких кварталів центру. Що, в свою чергу, формувало чітку соціальну структура розселення – багатші мешканці (керівництво, службовці) мешкали в центральних упорядкованих районах; бідніші (робітники та їх сім'ї) на периферії у робітничих бараках або землянках зі здебільшого хаотичною забудовою. Однак, вся розрізнена структура поєднувалась заводом, як центром тяжіння, а орієнтація міського простору виконувалась на завод [68].

На початку 1930-х в СРСР починає активно розвиватися концепція соціалістичного міста, як засіб швидкого вирішення низки невідкладних проблем – розселення стрімко зростаючого населення промислових районів, забезпечення виробничого процесу необхідними ресурсами та впровадження практик «нового побуту» [8, с. 84-87]. Забудова нових соцміст починалась віддалік від вже наявних поселень, через що споруди були позбавлені містобудівного контексту. Вже наприкінці 1930-х років територія Донбасу стала регіоном УРСР із найбільшою площею ландшафтів, змінених внаслідок людського втручання (від 1970-х у радянській літературі їх називатимуть антропогенними ландшафтами) [8, с. 54, 68].

Забудова нових міських районів була віддалена від історичного центра. Внаслідок чого вона ставала все більш невпорядкованою та розрізненою. У дискусіях про майбутній розвиток Донбасу почали лунаати заклики про слідування забобонам про особливий побут шахтарських поселень (близькість житла до виробництва, садибна забудова) [68].

Сьогодні, розробка генеральних планів міст продовжує здійснюватися з розрахунку орієнтації на працюючі виробничі зони. Альтернативних, же, стратегій розвитку генеральних планів міст, з урахуванням децентралізації міського простору не передбачається.

У загальній структурі агломерації проглядається певна залежність. Як і хвилеподібне зональне розшарування планувальну структуру агломерації можна представити як концентричні кола, «нанизані» на загальну транспортну магістраль. Де центральний круг – це умовний міський центр, а концентричні

кола, подібні до вікових кілець дерева – історичні етапи розвитку міст, які формують певну планувальну структуру, що формувалась у напрямку від заводу до передмістя. На сучасному етапі такі замські зони можуть максимально наближатися або перетинатися, що скорочує міжміські смуги озеленення та транспортне сполучення міст агломерації (Рис. 1.3.5.).

Транспортне забезпечення

Одним з основних рушіїв індустріалізації в світі стала залізниця, як головний метод транспортного сполучення.

В Україні особливого розмаху капіталістичне підприємництво також набуло у зв'язку з будівництвом залізниць на Півдні. Через що міста формувались доволі компактно, створюючи велику кількість агломерацій (що характерно для всіх найбільш урбанізованих районів світу).

Так як виробничій зоні віддавалась найзатребувана територія, часто підприємства будувались на березі водойм. Тому, задля організації зручної для виробництва транспортної схеми, шляхопровід проектувався на березі водойм – паралельно узбережжю. Без урахування зон охорони, відсікаючи зону рекреації від житлової частини міста.

Так, природнім чином, міста сформувались такими, що розташовані на одній планувальній транспортній вісі (Рис. 1.3.6.).

Композиція забудови

Як і планувально, композиційно домінантою забудови індустріального мономіста є промислова зона. Промисловий ландшафт та промислова архітектура займають домінуючу висоту на панорамі мономіста. Просторові форми історичних мономіст є амбівалентними, поєднуючи риси передових промислових міст та забудови селянського житла.

Так, внаслідок розвитку таких міст, часто можна спостерігати проблему композиційного сприйняття та втрати просторових домінант.

Степова частина України набула індустріальних рис за кілька років. Природний ландшафт почав заступати індустріальний – сформований виробничою діяльністю людини і підпорядкований потребам промисловості. Промисловість стали сприймати як візуальну «родзинку» регіону [8, с. 44].

Очевидним є домінування промислових об'єктів в якості просторових домінант [68].

Цей процес підкріплюється зростанням міст, які за структурою вже мали завершену композиційно-просторову та планувальну структуру. Таким чином, кожен новий район мав центруючий промисловий об'єкт, навколо якого розбудовувалась вся інфраструктура, об'єкти соціального забезпечення та житлові квартали. Ці райони, в свою чергу, розміщувались за межами історично покладених кордонів міст зі своїм (часто, наразі вже не експлуатуємим) центруючим промисловим об'єктом. Як наслідок, утворення в центрах історичних міст промислових пустирів – великих територій, завалених промисловим сміттям [68]. На панорамі міста – «провалів» у забудові. А у об'ємно-просторовій композиції – втрати просторових домінант, та зорових орієнтирів. Що, також, ускладнює орієнтацію у місті для мешканців та туристів.

На схематичній панорамі агломерації черговість таких міст має хвилеподібну фрактальну будову (Рис. 1.3.7.).

Екологія та ландшафти

Індустріальні міста мають низку негативних чинників, що шкодять екології. Найгостріше це питання стоїть в історичних містах, виробничі підприємства в яких потребують заміни та модернізації устаткування. Та містах, які знаходяться в економічному занепаді, через що проблеми екології не розглядаються як першочергові. Також, проблемою є рекультивация покинутих промислових зон в постіндустріальних та індустріальних містах.

Існують і регіональні проблеми, які залежать як від географічних чинників, так і від типологічних ознак самого мономіста.

Донеччина є степовою зоною. І, хоча тут розташована велика кількість корисних копалин, спостерігається, також, деякий дефіцит питної води, невелике розмаїття рослин.

Глибокі шахтні розкопки часто перетинали підземні водоносні шари. Так, у 1920-х на загальнодержавному рівні була прийнята ідеологія озеленення. Поширені ідеї «міста-саду». У 1960-70-х роках було розпочато спеціальну програму із озеленення териконів. Ідеологія озеленення закладалася у проекти

розбудови нових міст. Міста зобов'язали оточувати зеленими зонами – від 5 до 30 км. Була розвинута і втілена ідея перекидання «зайвої» води між річковими басейнами. Побудовано канал Сіверський Донець-Донбас, своєрідна штучна річка, що покращила водопостачання ряду міст, та вичерпала сам Сіверський Донець. Створено водосховища, що використовувались для зрошення та відпочинку. Завдяки втіленим проектам Донбас, крім промислового, став доволі успішним сільськогосподарським регіоном [8, с. 61-69]. Однак, первинний природний ландшафт та екосистема зазнали значних не природніх змін. Промислові ландшафти та сама праця робітників набувала ідеологічних ознак. Індустріальні ландшафти стали об'єктом естетизації.

У 1970-х рр. було вперше проведено ряд досліджень, результатом яких, попри всі еко-проекти СРСР, було визнано негативний вплив місцевої промисловості, та деградацію ґрунтів, рослинності, тваринного світу, забруднення води та повітря. Порушено проблему техногенних бедлендів¹, що потребують рекультивації. Промислові пустирі почали виділяти як окремий різновид ландшафтів. За підрахунками фахівців 1975 року, такі землі охоплювали понад 13% усіх земель Донбасу. [8, с. 61-69] (Рис. 1.3.8).

Розселення та етнічний склад

Зазвичай, промислові регіони, та мономіста зокрема, формувалися через міграцію та переселення мешканців, та робітників і їх родин, з різних регіонів та міст світу. Таким чином, утворювався унікальний культурний осередок, де змішувались як національні, так і запозичені традиції.

Так, і в Донеччині в другій половині 1860-х рр. ХІХ ст. почалося швидке зростання фабрично-заводської промисловості. Селянська реформа сприяла появі дешевої робочої сили, що спричинило до надзвичайно високої норми її експлуатації. Швидкий темп урбанізації приваблював до країни іноземний капітал, який скуповував акції російських компаній, фінансував вітчизняні підприємства [68].

¹ Техногенні бедленди – (з англ. букв. «погані, зіпсовані землі) - землі, цілковито вилучені із продуктивного використання через техногенні забруднення, і такі, що потребують спеціальної рекультивації.

Завдяки подібному різноманіттю культур було запозичено не мало рис архітектури та містобудування, характерних для інших культур. Так, поляки, англійці, французи, росіяни, та ін., приїжджаючи в Україну, часто запрошували до співпраці «рідних» для себе архітекторів – співвітчизників.

Прояв традиціоналізму та історичної легітимації проявився у повоєнних пошуках «національного» в архітектурі (у специфічно сталінському розумінні). Саме в індивідуальній садибі шукали елементи національних українських рис архітектури регіону. Селищне житло Донбасу своїм архітектурно-художнім образом ближче до міського житла, ніж селянська хата історично сформованого типу. Це підкреслюється наявністю веранди, збільшеною висотою приміщень підвищеними розмірами вікон, вживанням заводських покрівельних матеріалів та ін. (Проте, у зовнішньому вигляді є багато характерних рис українського народного житла) [8, с. 90; 68].

Структура агломерації вцілому являє собою систему міст, що перемежуються. Ця особливість створює складну багаторівневу систему розселення, та формує певний «візерунок» за класовими ареалами розселення.

Р. Флорида в своєму дослідженні «Криза урбанізму» [22, с. 146-175]. Розглядає теорію клаптикових міст, де пропонує типізовану систему розселення за рівнем доходів населення. Згодом, ця теорія була доповнена Р. Парком, Г. Гойтом, Ч. Гаррісом, Е. Уллманом [22, с. 152]. Таким чином, було виділено та сформовано схеми міст чотирьох типів: місто концентричних кіл, місто секторів, місто з кількома центрами (Рис. 1.3.9.).

Географія розглянутих типів формується внаслідок вимог успішного креативного класу, члени якого притягуються і скупчуються у місцях залежно від чотирьох ключових чинників [22, с. 149]:

- близькість до міського ядра (тенденція «назад у місто» за прикладом Нью-Йорку, Лондону, Бостону, та ін.)
- близькість до громадського транспорту (скупчення членів креативного класу навколо зупинок метро, ліній транспорту задля економії часу)
- близькість до основних університетів та інтелектуальних інституцій

- близькість до природних об'єктів (скупчення біля естетично найпривабливіших місць, за прикладом прибережних Лос-Анджелесу, Маямі, та ін.)

Промислові мономіста мають доволі просту планувальну структуру, що відповідає запиту виробництва, за аналогією до планувальних та композиційних систем. Дана структура безумовно формувала схему розселення за типом міста концентричних кіл без урахування вимог креативного класу або інших соціальних передумов, відштовхуючись виключно від виробничих запитів. Для агломерації така схема являє собою систему міст концентричних кіл, що сформовані за лінійною структурою.

На сьогодні, в умовах розвитку таких міст, та деколи, зміни містотвірних підприємств з перебудовою на нових ділянках, можна констатувати, що в містах Краматорської агломерації природнім шляхом було змінено та ускладнено схему розселення. Миколаївка – місто концентричних кіл, Слов'янськ – місто з кількома центрами, Краматорськ – місто секторів, Дружківка – місто секторів, Константиївка – місто секторів (Рис. 1.3.10).

Економіка

Економічно, будь-яке окреме мономісто є залежним від свого містотвірного підприємства. Всі інші підприємства, що з'являються, є економічно пов'язаними з містотвірним, або працюють для обслуговування потреб робітників.

За радянської окупації містотвірні підприємства забезпечували робітників всім необхідним. Більша або принаймні значна частина населення міста залежала від містотвірного підприємства, у всіх аспектах [17, с. 10; 67]. Наслідком абсолютної влади підприємств у місті була необхідність брати на себе витрати зі створення соціальної інфраструктури. Соціальна відповідальність містотвірного підприємства зберіглась як в імперську добу, так і в добу радянської окупації, тільки тоді її вже реалізовували державні підприємства, а не особисто власники. Промислові підприємства будували помешкання для робітників, рекреаційну інфраструктуру [67].

Оскільки для Донеччини, як уважає дослідник В. Рафеєнко, містоутворюючим був не національно-культурний, а економічний (із

підприємством – центром спільноти) чинник, людина як особистість тут ніколи нікого особливо не цікавила. Головним і визначальним фактором була її професійна й ділова придатність. [2; 9], що характерно для більшості індустріальних міст світу [68].

За часів Незалежності більшість підприємств стали приватними організаціями, які не зобов'язані підтримувати благоустрій міста чи містян. Була змінена як економічна, так і, частково, функціональна складова містотвірних підприємств [67]. Однак, в більшості випадків, містотвірні підприємства все ще залишаються найбільшими платниками податків до міських бюджетів. Тобто, хоча система й була офіційно змінена, і власники підприємств не керують благоустроєм особисто, такі підприємства залишаються головними інвесторами міста.

Таким чином, абсолютна більшість мономіст напряду залежить від виробництва, яке в ньому розташоване. У разі, якщо моно-функція міста змінюється, зміщується й економічний, та соціально-психологічний вектор розвитку міського населення.

Політика та адміністративний устрій

Політико-адміністративний устрій регіонів та міст є важливою складовою їх існування. Саме ним визначається кількісний та якісний склад міст, міського середовища, економічна складова, добробут населення (Рис. 1.3.11.).

Політико-адміністративний устрій можна умовно розділити за рівнями – локальний (на рівні громад, мерів міст), регіональний (на рівні областей, голів обл. держ. адміністрацій), глобальний (на рівні внутрішньої та зовнішньої політики країни, Президента, Верховної Ради). На кожному з рівнів працює перелік правил, відповідних до законодавства країни. Таким чином, кожен «політичний рівень» несе відповідальність за свій аспект розвитку: локально – стратегія розвитку міста, благоустрій, розвиток громади; регіонально – соціально-економічна структура, транспортна мережа; глобально – адміністративний устрій.

Адміністративний устрій, та зміни в ньому, залежить від багатьох внутрішніх та зовнішніх чинників, що мають вплив на містобудівний контекст,

транспортне сполучення, функціональну приналежність, та ін.

Зміна адміністративного устрою може бути самовільною або примусовою.

Самовільною є та, що створена з дотриманням Закону, та не всупереч бажанням місцевої влади та громад (Про внесення змін до деяких законів України щодо впорядкування окремих питань організації та діяльності органів місцевого самоврядування і районних державних адміністрацій № 1009-IX від 17.11.2020 – щодо реорганізації ряду районів міст, в т.ч. Слов'янського району, та утворення Краматорського району). Примусовою є зміна адміністративного устрою через силові або насильницькі методи (окупація частини Донеччини та Луганщини військами рф в 2014 року, в наслідок якої регіон втратив метрополію (Донецьк), повномасштабна війна 2022 року, через яку міста та регіон вцілому зазнали значних руйнувань). З точки зору архітектури війна є загрозою як для населення, так і для міського середовища.

Зміна пріоритетів розвитку та адміністративно-територіального устрою викликає низку проблем та перетворень, які ми можемо простежити та припустити в майбутньому.

Отже, можна виділити ряд специфічних проблем, властивих містам різних категорій. Найактуальнішими серед них слід вважати ті, які викликані найзначнішою розбіжністю між реальним станом міського середовища та її необхідним станом [10; 68].

Виявлені проблеми можна структурувати на прикладі Донеччини, та Краматорської агломерації зокрема, за такими групами: містобудівні (ті, що виникли внаслідок містобудівного та архітектурного розвитку міського середовища), регіональні (ті, що виникли внаслідок формування історичних регіональних особливостей), функціонально – об'ємні (ті, що виникли внаслідок об'ємно просторового розвитку), соціально-економічні. Також кожна виявлена проблема має свій вплив на архітектурно-планувальну та композиційно-просторову організацію середовища індустріальних мономіст. Проблеми та рівень впливу визначені в табл. 1.3.1. [68]:

- Містобудівні: Зовнішня монотонність раціонального планування. Ідеологія озеленення. Орієнтація міського простору на завод. Розрізнений міський простір. Домінування промислових об'єктів в якості просторових домінант. Соцміста без містобудівного контексту. Втрата індивідуальності образу міського середовища. Використання історичної та регулярної сітки вулиць, що не відповідають рельєфу місцевості.
- Регіональні: Велика кількість агломерацій. Промислові пустирі. Поєднання хаотичної та чіткої забудови. Національні риси – переважно в садибній забудові. Забобони про потребу робітників в особливому побуті, і, як наслідок, уникання нових тенденцій в архітектурі. Підпорядкованість ідеологічним поглядам періоду забудови. Вплив екології на здоров'я населення. Мультикультурність. Переважно вузькогалузева фахова освіта. Безальтернативна економічна структура. Заангажованість і великий вплив бізнесу на політику.
- Функціонально – об'ємні: Амбівалентність форм просторів. Антропогенність ландшафтів. Відсутність ієрархічної тканинної структури за поверховістю та масштабом. Наявність порушених територій що межують з забудовою або включені в її структуру. Не досить розвинена соціальна інфраструктура що відповідає часу будівництва, але не відповідає сучасності
- Соціальні: Соціальна структура розселення. Відображення всього життєвого циклу в районній та міській забудові. Відмінність у впорядкуванні центральної, середньої і периферійної зон. Низький рівень якості життя та висока соціальна конфліктність. Погіршення екологічної ситуації.
- Економічні: зменшення кількості робочих місць та збільшення безробіття внаслідок занепаду виробництва. погіршення здоров'я, втрати родючості ґрунтів та забруднення повітря та води через загрозливу екологічну ситуацію. Нестача інвестицій у дослідження та розробку нових технологій та продуктів. Потреба реорганізації, для збільшення ефективності, рентабельності та конкурентоспроможності.
- Історичні: Зміни культурних практик та цінностей у місцевого населення. Національні та культурні відмінності між місцевими жителями та іноземними

працівниками. Використання територій після припинення промислової діяльності.

- **Культурологічні:** Руйнація історичної архітектури та інших культурних пам'яток промислового мономіста. Потреба в культурних центрах, які відображають історію та культуру міста та його жителів. незнання історії промислового розвитку міста та його впливу на формування культури та ідентичності. відсутність культурно-освітніх програм, що залучають місцевих жителів до вивчення та збереження спадщини міста. занепад культурно-туристичної індустрії, яка сприяє популяризації індустріального мономіста

1.4. Передумови та умови формування композиційно-просторової організації середовища індустріальних мономіст та їх агломерацій на прикладі Краматорської агломерації

Складові формування міського середовища: історичні, екологічні, містобудівні, економічні, транспортні, урбаністичні, соціальні, регіональні (Рис. 1.4.1.).

Історичні передумови

Загальні відомості про початок заселення регіону

Донеччина - історико-географічна область у великих межах (басейн річки Сіверський Донець і Донецький вугільний басейн), середніх межах (середня течія річки Сіверський Донець і межі Донецького кряжа), і в малих межах (територія кряжа), що утворилася в результаті загального історичного розвитку і тісного переплетення економічної діяльності ряду промислових міст на сході України.

Регіон є одним з найбільш урбанізованих регіонів світу і найурбанізованішим регіоном України, в містах і селищах міського типу якого проживають близько 90% мешканців. На території регіону знаходиться так званий Великий Донецьк (Донецько-Макіївська агломерація) - третя за величиною міська агломерація України¹.

¹ Основне місто агломерації – Донецьк. Населення агломерації — 1 560 000 чол. (2014 рік) До складу входять міста: Донецьк, Макіївка, Харцизьк, Авдіївка, Ясинувата, Мар'їнка, Красногорівка, Іловайськ, Зугрес, Моспине,. Селища Донецького, Макіївського, Харцизького міськрад, крім того: Старомихайлівка, Олександрівка, Новий Світ. Села Донецької, Макіївської, Харцизької міськрад.

Перші поселення на території регіону, в східній частині Приазовської височини належать до епохи раннього палеоліту, а безліч поселень пізнього палеоліту, відкритих археологами, покривають берега долин Сіверського Дінця та його притоків.

Активне заселення краю почалося після початку Хмельниччини (1648-1654 роки). Відмежовуючи себе від набігів, Московська держава на початку XVI ст. організовує в Дикому полі¹ станично – сторожеву службу. З 1637 року починається масове будівництво укріплень, які згодом склали Белгородську оборонну лінію. У її складі (280 км) було зазначено 12 фортець, в тому числі придонецькі: Салтів, Чугуїв, Зміїв, Царево-Борисів, Тор (Слов'янськ). В 1653-1654 роках додано Ахтирку, Суми, Лебедин, Харків [52, с. 6].

З часом біля цих фортець виникають слободи (поселення) служивих та приходящих під захист фортець. Ця територія отримує назву Слобідської України [52, с. 7].

Економічний розвиток Донецького регіону пов'язано з відкриттям родовищ вугілля в 1721 році Микитою Вепрейським, який представляв в Бахмутській окрузі цивільну владу, і Семеном Чирковим, командиром сторожового батальйону Бахмутської фортеці [5].

Найстарішим містом Краматорської агломерації є Слов'янськ (Тор, Торська фортеця). Перша, історично-датована згадка про Тор зустрічається в документі 1625 року – «Доклад государю одного из станичников, ездивших в Тор в числе других «охочих» людей, прибывших сюда из Валуек, Оскола, Ельца, Курска, Ливен и Воронежа». З 1625 року в районі нинішнього Слов'янська вже добували сіль.

Торський острожок було збудовано в 1645 році. Схема фортеці була типовою на той час – з відсипаним по периметру земляним валом, увінчаним дубовими, загостреними колодами, замкненими на чотири кутові башти [52, с. 13]. У 1650 році почали діяти приватні соляні заводи острожка Тора [69].

В 1668 році, після нападу, Торська фортеця була повністю спалена

¹ 12 травня 1185 року сталась битва князя Ігоря з половецьким ханом Кончаком на Дикому полі (імовірно, поблизу нинішнього Слов'янська, Донецька область), відома нині по пам'ятника давньоруської літератури «Слово о полку Ігоревім».

Гетьманом Брюховецьким. І відбудована тільки в 1676 році за наказом царя Олексія. Цей рік є офіційною датою заснування міста [52, с. 14]. Тривала забудова міста носила хаотичний характер.

У 1676 році уздовж Сіверського Дінця оселилися «черкаси» (українці які пішли з-під ярма польської шляхти) [69]. У козацьких поселеннях та містечках уздовж Сіверського Дінця і Дону було налагоджено металургійне, гірське і ковальське виробництво. Ізюмські і донські козаки стали варити сіль і на Бахмутці, притоці Сіверського Дінця [69].

Первісно Слов'янськ було засновано як соляне місто при Торській фортеці із черкасами на поселені, що займалися солеварінням, рибальством, бортництвом, садівництвом. Забудовувалось місто хаотично вздовж сучасної вулиці Сільзаводській, яка переходить у Центральну.

Після будівництва собору на площі у 1830-х роках сформувався центр міста із торговими рядами, гостинними дворами та готелями, купецькими будинками та конторами. Одноповерхові будинки, побудовані з дерева, мали опорядження, що імітувало тектоніку кам'яного будинку. Мали складний різьблений дерев'яний декор, та білені фасади.

Після, у 1781 році було засноване козацьке поселення, яке має назву Дружківка. Краматорськ, історично, як місто почав формуватися з 1868 р. на лівому березі р. Казенний Торець, після прокладання гілки Курсько-Харківсько-Азовської залізниці [75].

Перша згадка про Дружківку датується роком («Відомості про землі Катеринославського намісництва»).

Раніше на цьому місці було робітниче селище, яке виникло в 70-х р.р. XIX ст. при станції Дружківка Курсько-Харківсько-Азовської залізниці. Назвали станцію так само, як і село, розташоване за 6 км (нині селище міського типу Олексієво-Дружківка). Ще в 1892 році тут стояли лише станційні будинки. Єдиним промисловим підприємством була невелика цукроварня графа Борисова, збудована в 1873 році.

Місто Костянтинівка виникло в 70-х роках дев'ятнадцятого століття. в зв'язку з будівництвом Курсько - Харківсько - Азовської залізниці.

Таким чином, міста Краматорської агломерації були закладені як козацьки фортеці на березі річки Казений Торець, або ділянки поміщицьких земель – через зручне ландшафтно-планувальне розташування земель.

Відомості про взаємозв'язок формування промисловості міст та дорадянських політичних реформ

XVIII століття пройшло в численних війнах, які вела Російська імперія з Османською імперією за вихід до південних морів. Війни привели до поступового заселення регіону східнослов'янським населенням (селянами з центральної Росії, Правобережної України та Слобожанщини), а також вихідцями з Балкан (сербами і румунами), християнським населенням Криму (греками і вірменами).

З початком реформ Олександра II починається активне освоєння краю. Реформи дали потужний поштовх соціально-економічному розвитку як всієї імперії, так і окремих її регіонів. Розклад натурального господарства у пореформений період створював ринок збуту для капіталістичного виробництва. У другій половині 1860-х рр. XIX ст. почалося швидке зростання фабрично-заводської промисловості. Селянська реформа сприяла появі дешевої робочої сили, що спричинило до надзвичайно високої норми її експлуатації. Це приваблювало до країни іноземний капітал, який скуповував акції російських компаній, фінансував вітчизняні підприємства. З кінця 1860-х рр. розпочалося інтенсивне піднесення вугільної промисловості Донбасу. Через швидкий розвиток металургії та будівництва залізниць у регіоні розпочалася справжня підприємницька лихоманка. Вітчизняні й іноземні капіталісти намагалися у всякий спосіб захопити родовища вугілля і будувати шахти. Особливого розмаху капіталістичне підприємництво набуло у зв'язку з будівництвом залізниць на Півдні України. На початку 1870-х рр. англійський капіталіст Дж. Хьюз (Юз) збудував у Донецькому басейні великий металургійний завод. У другій половині 1880-х - на початку 1890-х рр. в Україні було збудовано нові металургійні заводи, в т.ч. завод Донецького товариства у Дружківці [70]. Почався перший індустріальний бум на сході (2 пол. XIX ст. – 1917 р.) (Рис. 1.4.2.).

У 1893 році Донецьке товариство залізобного і сталеливарного виробництва, засноване французькими капіталістами, розпочало в Дружківці будівництво чавуноливарного і сталеливарного заводів.

Успіхи Донецького товариства привабили до Дружківки бельгійських промисловців. Навесні 1898 року вони створили Торецьке сталеливарне і механічне анонімне товариство

У 1897р. в Костянтинівці зводяться корпус залізопрокатного заводу, який згодом освоїв повний металургійний цикл і став називатися металургійним. У 1899р. на лівому березі Кривого Торця споруджується великий, добре оснащений на ті часи, завод дзеркального (полірованого) скла і дзеркал. У напівверсті на південь від залізничної станції, поряд з цегляним заводом і паровим млином, з'явився керамічний завод. Одночасним будівництвом промислових підприємств поблизу від них в заплаві річки виникли робітничі селища скляного, металургійного, пляшкового і дзеркального заводів.

Головний поштовх у розвитку Слов'янська стався у другій половині XIX ст. у зв'язку з відкриттям залізниці до міста. Завдяки якій стало можливим великий приплив відпочиваючих на місцевому курорті, що дало можливість йому швидко розвиватися й модернізуватися згідно до вимог свого часу. У цей період споруджуються корпуси курорту, залізнична гілка зі станціями, парк. Паралельно наявність залізничної дороги робить зі Слов'янська транспортний вузол й дає поштовх першій хвилі індустріалізації. Будуються ще більше солеварних заводів, нові заводи з виготовлення керамічної цегли, черепиці, керамічної плитки, фаянсу та порцеляни. Відкриваються навчальні заклади, що готують фахівців для підприємств. У цей час місто розширюється й з'являються будинки що побудовані з високоякісної червоної цегли, та мають високий рівень естетичної цінності що безпомилково ідентифікує місто як таке, що розвивалось у добу першої хвилі індустріалізації. На початку XX ст. із розвитком залізниці починається активний розвиток виробництва. Місто стає індустріальним. В місті працюють чавуно – ливарні, цегляно – черепичні, скляні, миловарні, пивоварні та інші виробництва.

Степова частина України за кілька років набула індустріальних рис.

Природний ландшафт почав заступати індустріальний – сформований виробничою діяльністю людини і підпорядкований потребам промисловості. Промисловість стали сприймати як візуальну «родзинку» регіону [8, с. 44].

Формування первинних історичних зон міст, економічної складової

Розміщення підприємств і житлових будинків цілком визначалося інтересами підприємців та інших приватних осіб, які прагнули захопити найбільш зручні і вигідні ділянки. Міста характеризуються амбівалентністю форм просторів – поєднанням технічного прогресу та звичайного сільського побуту. Житлова забудова була переважно типовою, такою що виконувала лише свою основну функцію. Однак, зовнішня монотонність повною мірою відповідала передовим містобудівним тенденціям свого часу – кероване та контрольоване місто.

З другої половини XIX століття, коли посилювався промисловий розвиток країни, міста починають рости швидше. У центрах з'являється багато нових кам'яних будівель - магазини, особняки купців.

Розвиток міст в період радянської окупації

Після перевороту 1917 року активне будівництво Донеччини уповільнюється. Міста втрачають іноземний капітал, зупиняються та націоналізуються чисельні виробництва. На відновлених виробництвах знижується якість продукції, виникає відтік розуму, втрачаються технології.

Слов'янськ на момент подій 1917 року мав потужну транспортну, індустріальну та оздоровчу, комерційну інфраструктуру. Таким чином на момент відновлення виробництва й будівництва нового у 20-30 роки місто мало все необхідне. Новий віток й спроби розвивати місто за регулярною структурою можна спостерігати по забудові кварталів що зберегли свою планувальну структуру й дух міста (межі сучасного центра міста).

В 1930-х роках набуває популярності концепція соціалістичного міста, покликана дати втілення ідеї індустріального поселення – зробити його максимально функціональним, впорядкованим, стандартизованим та самодостатнім. Як правило, соцміста починали забудовувати на пустому просторі, у віддалені від старої частини міста [67].

Містотвірне промислове підприємство не тільки визначало «сенс» існування соціміста, але і, як правило, задавало планувальну композицію поселення, так само як і у його попередника в містобудівній теорії і практиці – соціалістичному робочому селищі. Зокрема, зумовлювало розташування громадського центру, орієнтацію трасування вулиць, напрямки основних пішохідних шляхів, розташування зеленої зони і т. п. Взаємозв'язок промислової і житлової зон здійснювалася в соцімісті за допомогою формування системи зв'язків – «шляхів і засобів сполучення», при обов'язковій наявності «достатньої зеленої смуги» [13, 67].

Принцип позиціонування містотвірного підприємства в планувальній структурі в цілому залишався незмінним, навіть коли масштаб виробничого об'єкта кардинально виростав і з окремої будівлі або комплексу будівель перетворювався в відокремлену виробничу зону. В цьому випадку композицію планувальної структури поселення визначало розташування промислової зони (по відношенню до сельбищної), а також «точки» входу-в'їзду в неї [13, 67].

Визначальну роль відігравали просторові настанови: орієнтація міського простору на завод, організація життя міста з урахуванням потреб підприємства, можливість розселення якомога більшої кількості мешканців [17, с. 84-90, 67].

Другий індустріальний бум починається вже після закінчення Другої світової війни, коли відбудовують пошкоджені та зруйновані заводи. Створюється благоустрій територій. Реконструюються шахтарські селища.

Розробляються нові генплани міст за якими їх відбудовують й планують нові райони з регулярним плануванням. У історичному центрі з'являються структури вже притаманні другій половині ХХ ст.

Промислові ландшафти та сама праця робітників набуває ідеологічних ознак. Індустріальні ландшафти стають об'єктом естетизації [8, с. 54].

Узагальнюючи, інформацію з приводу створення визначених міст Краматорської агломерації можна відобразити у таблиці (табл. 1.4.1) за такими критеріями: Назва, Заснування, Статус міста, S/насел, Походження, Містобудівні особливості.

Костянтинівка 1870; 1932; 66,04 км² / 72 т. (2017); Індустріальне

місто; Засновано поміщиком на честь сина Костянтина. Мало статус селища міського типу. Спершу забудовано лівий берег річки, та пром. зону на березі. З часом виробництво та житлову забудову «віддзеркалено» на інший бік річки, через що промислова зона опиняється в географічному центрі міста, розділяючи його навпіл.

Дружківка 1781; 1938; 6.03 км² / 58 т. (2017); Робітниче селище. Історичне місце; Сформовано об'єднанням козацьких земель та поселень в робітниче селище при виробництві. Має центруючу промислову територію.

Краматорськ (Краматорівка) 1868; 1932; 77,36 км² / 153 т. (2019); Індустріальне місто. Історичне місце; Сформовано об'єднанням поміщицьких земель та поселень. Промисловість більш локалізована на окремій ділянці, та відділена невеликою розмежувальною зоною. Розділене пром. зоною на т.з. «Старе місто», та Соцмісто.

Слов'янськ (Тор, Соляний) 1676; 1794; 60,8 км²/109 т. (2019); Козацька фортеця. Купецьке місто. Індустріальне місто. Туристичне місто. Історичне місце; Перша забудова тягнеться до фортеці біля солончаків. В подальшому забудовуються зручні для промисловості території (за територією історичної забудови міста), та робітниче житло поблизу пром. зон. З часом забудовуються розмежувальні ділянки, поглинаючи промислові зони. Таким чином промислові території опиняються в центральних зонах міста. Історична забудова межується з більш новою забудовою розмежувальних зон. Яка, в свою чергу, межує з історичною промисловою забудовою та робітничим житлом.

Миколаївка (сел. Червоний Бик) XVIII ст.; 2003; 6.5 км² / 15 т. (2017); Індустріальне місто; Було володінням обозного Ізюмського полку. Мало статус селища. Входило до Слов'янського району. 1954 р. побудована Слов'янська ТЕС. Разом із електростанцією збудовано селище Біляївку, згодом приєднане до міста.

Розвиток міст у період Незалежності

На межі 1990-2000-х років були збанкрутовані, та розформовані значна частина містотвірних заводів та фабрик регіону. А, як наслідок, при демонтажі виробничих будівель та устаткування – було поступово втрачено композиційні,

та планувальні просторові орієнтири.

На момент 2014 року, до розв'язання росією війни на території України, Донеччина була одним з найбільш економічно розвинених регіонів України. Основні міжгалузеві комплекси: енергетичний, металургійний, машинобудівний, хіміко-індустріальний. Переважає приміський тип сільського господарства. Добре розвинені транспортний та рекреаційний комплекси.

В складі Донецької області 8 міст, які мають статус історично населеного місця¹: Донецьк (1869), Бахмут (1571), Горлівка (1779), Краматорськ (1860-і), Макіївка (кін. XVII ст.), Маріуполь (1780-і), Святогірськ (1538-39), Слов'янськ (1654).

Підсумовуючи, можна виділити такі історичні передумови формування композиційно-просторової організації середовища індустріальних мономіст на прикладі Краматорської агломерації (Рис. 1.4.3.):

- Розрізненість забудови за планувальною та композиційною структурою
- Орієнтованість простору на містотвірний об'єкт, та втрата просторових домінант при виключенні виробничих зон
- Амбівалентність просторів за типом забудови – сільський та міський тип
- Розташування промислових об'єктів у рекреаційних зонах
- Розрізнена історична забудова – житлова та промислова
- Радіальна черговість нової (багатоповерхової) та історичної (малоповерхової) забудови

Економічні передумови

Індустріальне мономісто є «містом-заводом», яке створено задля забезпечення потреб виробництва у людських ресурсах та їх обслуговуванні для залучення та збереження більш кваліфікованого та затребуваного персоналу. Найціннішим продуктом такого міста є грошовий прибуток, як сенс існування виробництва (Рис. 1.4.4.).

Перші індустріальні мономіста зараз можна охарактеризувати, як великі

¹ Історичне місце- місце, яке зберегло повністю або частково історичний ареал і занесено до Списку історично населених міст України [13]

приватні підприємства повного замкненого циклу. Головною функцією такого виробництва був прибуток, який власник міг направляти на розвиток, або залишати як особисте надбання. Таким чином місто могло розвиватися за рахунок людських або виробничих ресурсів, чи зазнавати стагнації. Тобто, індустріальне мономісто було особистісним бізнес-проектом власника заводу (фабрики), розвиток якого повністю залежав від особистих орієнтирів. Керівництво могло вкладатись у підвищення рівня життя працівників задля збереження кваліфікованих кадрів та залучення нових, створення тематичних освітніх закладів – з часом формуючи вузько–професійне місцеве населення, та професійні родинні династії, якісно розвиваючи виробництво. Або навпаки – підтримувати посередній чи низький рівень життя населення, направляючи кошти в інші сфери, та залучаючи менш кваліфікованих чи тимчасових працівників, які не потребують постійного житла та розвинутої сфери послуг, соціального забезпечення (Рис. 1.4.5.).

Так само, за часів УРСР, містотвірні підприємства залишались основним замовником проектів та забудовником. Однак, розпорядником прибутків вже була окупаційна радянська влада, як власник будь-якого майна.

В Україні, за часів Незалежності, як і в більшості світу, підприємства стали приватними організаціями, які не зобов'язані підтримувати благоустрій міста чи містян. Була змінена як економічна, так і, частково, функціональна складова містотвірних підприємств. Благоустрій та розвиток громадських просторів відбувається за рахунок бюджетних коштів, які поповнюються податками мешканців та підприємств міста.

Історично, в центрах міст розташовувались «багатші» споруди для керівництва – індивідуальні, висотні, виразніші за архітектурно-композиційним рішенням. А ближче до заводу – житло для робітників – типова, малоповерхова забудова. З часом, подібні при-заводські житлові райони отримали назву «Спальні» - ті, які забудовані, переважно, житловими будинками, і не мають іншої суспільної функції. Після вибуття містотвірних підприємств, які забезпечували місцевих мешканців роботою – такі райони почали зазнавати стагнації, а нерухомість – дешевшати. Таким чином здешевлення, та

маргіналізація таких районів стають причиною якісних змін в архітектурі, та благоустрою районів – історичні будівлі не реконструюються, нова забудова не виконується. У найбільш віддалених від центру районах спостерігаються процеси реурбанізації.

Розглянемо окремо міста Краматорської агломерації.

Краматорськ

Вигідне географічне положення поблизу родовищ кам'яного вугілля, зручний транспортний зв'язок з іншими районами зумовили розвиток міста як одного з великих центрів машинобудування.

Поряд з машинобудуванням згодом отримали розвиток металургія, промисловість будівельних матеріалів та інші галузі. До складу історично сформованого промислового району входять: ЗАТ «Новокраматорський машинобудівний завод», ВАТ «Старокраматорський машинобудівний завод, ВАТ «Краматорський завод важкого верстатобудування», ВАТ завод «Енергомашспецсталь», завод «Фурландер віндтехнолоджі» з виробництва вітроелектростанцій, ТОВ «Краматорський феросплавний завод» , ВАТ «Цементний завод «Пушка», ТОВ «Краматорський шифер», ЗАТ «завод металокопирів».

Костянтинівка

Основні промислові підприємства: хімічний завод (працює не на повну потужність); металургійний завод; завод скловиробів ім.13-ти розстріляних робітників (в даний час не функціонує); заводи Спецтехскло, Будскло - Тейдінг, Megateks, Цинк, Свинець, Втормет, завод металургійного устаткування підприємства легкої та харчової промисловості. Багато підприємств переживають спад виробництва, втративши колишні ринки збуту продукції. Більшість підприємств змінили форму власності, прагнучи адаптуватися до ринкових умов. У місті функціонує науково-дослідний інститут «Скло», а також кілька вищих і середніх спеціальних учбових закладів.

Дружківка

В галузевій структурі промисловості визначальне місце належить машинобудуванню та металообробці – 50% і добувній промисловості - 30%. В

місті діють 6 великих промислових підприємств та понад 300 підприємств малого та середнього бізнесу. Кількість інноваційних активних підприємств у м. Дружківка у 2015 році складає 16,7% від загальної кількості промислових підприємств.

Підприємства здійснюють видобуток глини і поставляють її, як для українських споживачів, так і до ближнього та далекого зарубіжжя.

Перспективи розвитку промисловості міста пов'язані з оздоровленням та відродженням існуючих підприємств і створення на цій основі умов для виконання соціальних програм та формування промислового комплексу, який відповідатиме ресурсному та виробничому потенціалу і соціальним завданням розвитку міста.

Виробничі програми підприємств міста передбачають технічне переоснащення і реконструкцію виробництв із упровадженням передової техніки і прогресивних технологій, освоєння нових ринків збуту продукції.

Слов'янськ

Зараз у місті понад семисот підприємств середнього, малого та мікро виробництва, в яких працює від 5 до 160 осіб. Великі підприємства на території міста Слов'янськ - відсутні.

Миколаївка

Миколаївка знаходиться в зоні впливу великого промислового та адміністративного центру Донецького індустріального регіону м. Слов'янськ та входить до складу Слов'янської агломерації, що безумовно, позитивно впливає на її економіко-географічне положення.

Тут основною галуззю є переробна промисловість, де зайнято 3 тисячі осіб (63,8% від кількості зайнятих у виробничій сфері). Проте слід зазначити що основна частка працюючих міста зайнято на СО ПАТ «Донбасенерго» «Слов'янська ТЕС» – 1539 осіб, яке знаходиться на території Райгородської селищної ради. Чисельність фізичних осіб-підприємців становить 268 осіб. В тому числі, по місту нараховується близько 0,35 тис. осіб зайнятих у малому підприємстві.

Характерною особливістю розвитку малого підприємництва міста є його

орієнтація на торгівельну діяльність. Значна роль в забезпеченні життєдіяльності міста належить промислового комплексу. Основними напрямками промислового виробництва міста є виробництво та розподіл тепла, гумова і пластмасова промисловість.

Містоформуючими підприємствами Миколаївки є СО ПАТ «Донбасенерго», «Слов'янська ТЕС», КП «Сервіскомуненерго», ООО «ПАОК»

Кошторисну вартість землі у місті, а, як наслідок, і нерухомості, визначають за певним переліком факторів, визначеним Держгеокадастром [76], та за допомогою коефіцієнтів:

- регіональний коефіцієнт, який характеризує залежність рентного доходу від місцеположення населеного пункту у загальнодержавній, регіональній і місцевій системах виробництва і розселення, що враховує:
 - чисельність населення, географічне положення, адміністративний статус населеного пункту та його господарські функції
 - входження в приміську зону міст с чисельністю населення 100 тис. чол. і більше
 - наявність у населеного пункту статусу курорту
 - входження до зон радіаційного забруднення
- зональний коефіцієнт, який характеризує містобудівну цінність території в межах населеного пункту (економіко-планувальної зони)

Згідно до показників нормативної грошової оцінки земель населених пунктів можна розглянути кошторисну вартість землі міст Краматорської агломерації, та порівняти зі схожим за структурою, сумарною кількістю мешканців, площею, та впливом зовнішніх факторів містом Донецької області – Маріуполем. Таким чином можна зробити приблизні висновки про економічну ефективність розвитку мономіст та поліміст (Таб.1.4.2.) [76].

Основною метою розвитку території міста є створення нових підприємств, які можуть замінити старі спеціалізовані виробництва, що пройшли кризу. Але досвід інших регіонів показує, що проста заміна одного монопрофілю на інший не є ефективним рішенням. Для того, щоб вийти з кризи та забезпечити економічну стабільність, необхідно диверсифікувати підприємництво та

зайнятість у цій сфері. Проте, заміна одного традиційного промислового виробництва іншим може бути складною задачею. Навчити робітників працювати на іншому типі промисловості та відновити припинене виробництво є досить простим завданням. Але виникнення кризи у монопрофільних промислових містах має свої корені у входженні розвинених країн у постіндустріальну епоху, коли традиційна промисловість переходить на дешеві ринки праці. Більшість галузей машинобудування (зокрема складання) та виробництво товарів народного споживання походять з розвинених країн, а первинна та вторинна промисловість (видобуток та переробка) також. Однак, залучення високотехнологічних компаній у постіндустріальне місто може призвести до складних викликів і не завжди є оптимальним рішенням для поліпшення соціально-економічної ситуації. Навчання колишніх працівників виробництва у сфері інформаційних технологій та інших нових технологій може бути надзвичайно складним. Часто працівники виробничої сфери змушені перейти до сфери обслуговування, що може призвести до зниження рівня доходів та втрати соціального статусу. Іншою альтернативою є виїзд з маленького містечка у пошуках роботи у своїй колишній професії [110] (Рис. 1.4.6.).

Отже, можна виділити такі економічні передумови формування композиційно-просторової організації середовища індустріальних мономіст на прикладі Краматорської агломерації:

- здешевлення землі внаслідок відсутності робочих місць, та відтоку населення
- особлива професійна спрямованість населення та виробництва
- розшарованість міських просторів за класовою структурою, та статками населення
- наявність одного основного платника податків до міського бюджету, за рахунок якого виділяються кошти в тому числі на благоустрій міста
- маргіналізація, та стагнація житлових районів вибулих підприємств

Урбаністичні передумови

Урбаністика є наукою, що вивчає взаємодію людини з міським простором, елементами міського середовища, та один з одним, визначаючи яким повинно бути місто відповідно до потреб містян. Основною рушійною силою процесів

розвитку міського простору є процес урбанізації.

Урбанізація розглядається як процес швидкого зростання чисельності міського населення, збільшення концентрації населення, робочих місць, виробництва, сфери послуг в головному місті (метрополісі), в той час як довколишні населені пункти втрачають населення. Цей процес традиційно пов'язаний з індустріалізацією, переселенням сільських жителів у міста внаслідок кращих можливостей працевлаштування, умов життя, більш високого рівня доходів [77].

Проте, розвиток міст характеризується не лише процесом урбанізації. Л. Ван ден Берг [77], враховуючи міграційні тенденції та ті процеси, які відбуваються в міському ядрі та на міських околицях виділяє чотири стадії розвитку міст: урбанізація, субурбанізація, дезурбанізація, реурбанізація [77, 78, 79] (Табл. 1.4.3.).

Субурбанізація – процес «якісного вдосконалення» урбанізації, що призводить до переселення міських жителів в менші поселення поруч з мегаполісом з кращими умовами життя (чистіше довкілля, більш низька щільність населення, приватний будинок тощо). При цьому жителі субурбії тісно пов'язані з мегаполісом, продовжують працювати і отримувати більшість послуг в ньому [77].

Дезурбанізація – процес переселення міських жителів за межі субурбії в невеликі міста і сільські населені пункти. Поступово в них створюються нові робочі місця, розвивається власна сфера послуг. Як наслідок, мегаполіс, а іноді й субурбія втрачають населення [77].

Реурбанізація – повернення населення передмість в мегаполіси в результаті джентрифікації і ревіталізації індустріальних зон в центральній частині міста, наближення місця проживання до місця роботи [77].

Таким чином можна визначити залежність названих процесів один від одного, що визначено в таблиці 1.4.4.

Від визначеної стадії залежить якість та стан міського середовища. Так, наприклад, субурбанізація сприяє розвитку агломераційного типу поселення через розширення території міського простору [77].

В містах і селищах міського типу Донецького регіону проживають близько 90% мешканців, через що він є одним з найбільш урбанізованих регіонів світу і найурбанізованішим регіоном України. Через ряд зовнішніх чинників, недосяжність мегаполісу (Донецьк) мешканці агломерації вимушено перейшли до третьої стадії розвитку міст – дезурбанізації. Коли частина мешканців мегаполісу переселилися в невеликі міста і сільські населені пункти регіону, поступово евакуюючи, та відновлюючи, малий та великий бізнес до цих міст. Таким чином, Донецька агломерація зараз є дезурбанізованим районом, а Краматорська агломерація, в наслідок неможливості продовження циклу розвитку Донецької агломерації, потребує джентрифікації¹ одним з можливих методів реорганізації міських промислових та громадських зон, що знаходяться в занепаді внаслідок попереднього етапу маятникової міграції до метрополії, та зневажання проблемами на місцях.

Отже, можна виділити такі урбаністичні передумови формування композиційно-просторової організації середовища індустріальних мономіст на прикладі Краматорської агломерації:

- втрата взаємозв'язку віддалених районів міста та центру;
- соціальне та економічне розшарування частин міст та агломерації в цілому;
- потреба у ревіталізованих та джентрифікованих просторах міст;
- штучний, вимушений перехід до іншої стадії розвитку агломерації через втрату метрополісу, що не підкріплений природними процесами;

Містобудівні передумови

Одним з містоутворюючих факторів розвитку Донбаського регіону є створення великих промислових комплексів повного циклу, що представляють собою групове розміщення декількох суміжних галузей промисловості. Це дозволяє економно витратити міські землі і відкриває широкі можливості при досягненні технологічної і композиційно - просторової цілісності промислових комплексів.

¹ Джентрифікація (англ. gentrification) — реконструкція і оновлення будівель в раніше непривабливих частинах міста та асоційований з ними переїзд до району багатших мешканців.

Промислові міста розвивалися таким чином, що житлова забудова формувалася в міру розширення великих виробничих комплексів. Квартали історичних центрів промислових міст характеризуються угрупованням об'єктів культурної спадщини навколо окремих (як правило, найбільш потужних) промислових підприємств, найчастіше вугільних шахт, металургійних і коксохімічних підприємств.

В планувальній структурі й особливостях забудови промислових міст Донбасу найбільш повно відбилися передові містобудівні ідеї 20-30 х. років ХХ ст., які нині становлять особливу культурно-історичну цінність. Багато збережених і частково втрачених пам'яток промислової архітектури, а також ті, які можуть претендувати на отримання такого статусу - особливий предмет охорони історико-культурної спадщини, характерний для міст промислового типу [8].

В період радянської окупації міста, як і все, що належало державі, керувалися і забезпечувалися централізованою системою планового управління, що складалася з Держплану і галузевих міністерств і відомств. Суть цієї централізації визначило характер управлінського (і, відповідно, проектного) мислення в СРСР, що, в тому числі призвело до появи мережі індустріальних поселень при великих промислових підприємствах, які отримали пізніше назву «монопрофільних міст». У централізованій галузевій системі з виключно державною власністю існує можливість детального і довготривалого планування вкладень в будівництво. Державне замовлення дозволяло здійснювати спеціалізацію будівництва на рівні центру [110].

Донбас відрізняється специфікою формування міст і високим рівнем урбанізації, що історично склалися. Великі міста є поліфункціональними промислово-адміністративними центрами з розвиненими функціонально-планувальними зв'язками, середні і малі міста сформовані, як правило, на базі розвитку монофункціонального виробництва (виробничого комплексу) [9].

Міста Донбасу умовно діляться на кілька груп з точки зору особливостей їх планувального розвитку:

- міста - великі адміністративно-промислові центри (Донецьк, Горлівка,

Маріуполь, Краматорськ) - є центрами агломерації, характеризуються розвиненим промисловим комплексом, досить високим рівнем розвитку соціальної сфери, складною планувальною структурою, несприятливим екологічним середовищем. Ці міста в умовах ринкової економіки є основою стабільного розвитку регіону;

- міста - індустріальні центри - великі і середні міста, які входять до складу агломерації, мають розвинений промисловий потенціал, транспортну інфраструктуру, стабільну соціальну сферу (Макіївка, Єнакієве, Слов'янськ, Алчевськ і ін.);
- малі промислові міста - з обмеженою промисловою орієнтацією, нерозвиненою соціальною сферою, низьким рівнем розвитку інфраструктури (Торез, Сніжне, Шахтарськ, Зугрес, Соледар і ін.).

Індустріальні мономіста Краматорської агломерації належать до другої групи – міста-індустріальні центри. Однак, за містобудівними особливостями мають свої відмінності.

Краматорськ

Місто обласного підпорядкування, великий промисловий центр. Краматорськ розташований в північній частині Донецької області, на правій притоці Сіверського Дінця - р. Казенний Торезь, на відстані 95 км від обласного центру (Рис. 1.4.7.).

В адміністративному і містобудівному відношенні Краматорськ являє собою агломерацію населених пунктів, що включають в себе власне місто і прилеглі до нього території селищних та міських рад.

Загальна площа міста в його планувальних межах становить 12231 га.

Існуючу планувальну структуру міста визначило його історичне минуле. Забудова міста складалася поступово, починаючи зі старої частини.

Краматорськ наразі є індустріальним мономістом машинобудівного профілю. Однак, набуває рис адміністративного центру, перебравши на себе функції обласного центру. Що, також, впливає й на зміну планувальної, та композиційно-просторової структури міста.

Костянтинівка

Костянтинівка - місто обласного підпорядкування, центр Костянтинівського адміністративного району, розташований в північній частині Донецької області на річці Кривий Торець 72км від обласного центру Донецька (Рис. 1.4.8.).

Розвиток м. Костянтинівки передбачався в основному на базі існуючих підприємств шляхом модернізації і зростання виробництва без значного розширення займаної території і збільшення чисельності працівників.

Місто Костянтинівка в різний час змінювало напрямок свого розвитку – від індустріального мономіста скловиробничого профілю, до поліміста, та наразі є індустріальним мономістом з загальною частково - неексплуатуємою промисловою зоною, та зазнає стагнації. Що впливає, в тому числі, на зміну планувальної, та композиційно-просторової структури міста.

Дружківка

Дружківка - місто обласного значення (Рис.1.4.9.).

Особливість планувальної структури визначило історично сформованою забудовою, яка розміщувалась безпосередньо навколо великих промислових підприємств. В процесі територіального розвитку відбувалось поступове злиття сельбищних зон, внаслідок чого промислова зона опинилась в центральній частині міста в оточенні сельбищної зони, тобто без умов для її подальшого розвитку. Поєднання східної та Західної частини міста здійснюється шляхопроводом та пішохідним мостом через залізницю.

Таким чином, можна побачити, що місто Дружківка в різний час змінювало напрямок свого розвитку – від індустріального мономіста металооброблювального профілю, до поліміста, та наразі є індустріальним мономістом видобувного профілю з загальною, частково - неексплуатуємою промисловою зоною. Що, впливає, в тому числі, на зміну планувальної, та композиційно-просторової структури міста.

Слов'янськ

Архітектурно-планувальна структура м. Слов'янськ склалася з

врахуванням існуючої системи розселення, транспортних і інженерних комунікацій, природних умов і господарської діяльності (Рис. 1.4.10.).

Місто Слов'янськ в різний час змінювало напрямок свого розвитку – від індустріального мономіста хімічного профілю, до поліміста, та наразі, де-юре, є туристичним мономістом з кількома частково - неексплуатованими промисловими зонами, та зазнає стагнації. Однак, планувальна структура міста має цікаві особливості, через періодичність забудови нових, та «відмирання» старих містотвірних промислових зон, що в різний час формували навколо себе житлові райони. Таким чином, кожен окремий промисловий район міста за планувальною та композиційно-просторовою структурою має всі визначені раніше риси, притаманні індустріальним мономістам. Так, на прикладі окремих районів міста можна побачити подальший розвиток чи деградацію території у різних напрямках.

Миколаївка

Миколаївка входить до складу Слов'янської районної системи розселення, яка, в свою чергу, входить до Краматорської міжрайонної системи розселення (Рис. 1.4.11.).

Наразі Миколаївка є індустріальним мономістом, що перебуває на стадії активного розвитку, та зростання. Формується нове, та реконструюється старе міське середовище (Рис. 1.4.12.).

Отже, містобудівними передумовами формування є:

- історичність періодів забудови
- підлаштування міської тканини під історичні райони забудови відповідно до рельєфу
- відповідність ландшафту
- регулярна забудова
- принципове визначення домінант забудови
- відсутність місць розвитку
- ефективне планування, скорочення часу переміщення
- наближеність до ресурсів, зон природокористування
- зручні транспортні розв'язки

Транспортні передумови

Транспортне сполучення промислового регіону є історично-обумовленим формотворчим елементом загальної структури, що є необхідним для забезпечення нормального функціонування виробничих комплексів (Рис. 1.4.13.).

Через дану особливість транспортна мережа індустріальних регіонів, зазвичай, є дуже щільною та розвиненою. Має велику кількість зовнішніх зв'язків з іншими регіонами.

Високо-щільна система транспортної мережі забезпечує швидке безперепонне пересування по всій території регіону як для громадського, індивідуального, та виробничого транспорту, так і для пішоходів та велосипедистів. Подібна транспортна структура дає змогу повністю забезпечити існуючі та перспективні потреби регіону. Формує розгалужену систему планувальних та просторових зв'язків.

Передумовами формування транспортної мережі є:

- потреба в обслуговуванні промисловості та виробничих зон
- розгалужена система взаємо-пов'язаних виробничих комплексів
- потреба у забезпеченні високого рівня логістики для залучення людських та сировинних ресурсів

Соціальні передумови

Соціальними передумовами є процеси становлення, зростання населення, динаміки його кількості. Питання якості та розвитку життя на заданій території (Рис.1.4.14.).

На 2021 рік територія Донеччини залишається одним з найбільш щільно-населених регіонів України. За даними міських рад агломерації визначено дані кількісного складу населення.

Згідно даних Державної служби статистики України [201] визначено кількість та динаміку кількості населення індустріальних мономіст Краматорської агломерації (Табл. 1.4.5.).

Миколаївка

Дослідження кількості населення м. Миколаївка останній раз проводилось у 2010 році. Згідно до нього кількість мешканців скоротилась на 4,21 % відносно 1991 року.

За даними розрахункових прогнозів генерального плану м. Миколаївка¹ [195] до 2035 року сальдо міграції повільно зменшуватиметься та буде зберігати від'ємне значення. Показник стабілізується на рівні -0,04 тис. осіб на рік. Реалістичний варіант прогнозу передбачає зниження кількості населення, на кінець прогнозованого періоду чисельність мешкаців зменшиться на 28% і складатиме майже 11 тис. осіб. В середньому чисельність жителів міста буде зменшуватися протягом прогнозного періоду на 0,21 тис. осіб щорічно [195].

Загальна кількість працюючих у галузях народного господарства міста Миколаївка 2,4 тис. осіб. Біля 63 % зайнятого населення міста працюють в галузях невиробничої сфери, в основному це оптова та роздрібна торгівля (31,8% від загальної кількості зайнятих в невиробничій сфері), освіта (30,6%), охорона здоров'я (32,8%) У виробничій сфері зайнято 394 особи (25,7 % від загальної кількості усіх зайнятих) [195].

Слов'янськ

Згідно дослідження кількісного складу населення м. Слов'янськ за 2021 рік кількість мешканців скоротилась на 4,74 %. відносно 2010 року².

Краматорськ

Згідно дослідження кількісного складу населення за 2021 рік кількість мешканців скоротилась на 11,66 % відносно 2010 року. Однак, Краматорськ так і залишається найбільшим містом агломерації за кількістю населення.

При цьому, станом на 01.01.2013 р. населення Краматорська за даними обласного статистичного управління, становило 197,7 тис.чол., у тому числі: міське населення – 197,0 т. чол., сільське – 0,7 т. чол. . Із загальної чисельності населення у м. Краматорську проживало 164,3 т. чол. Середня забезпеченість міськради досягла 24,5 м² загальної площі на людину [192].

Дружківка

Згідно дослідження кількісного складу населення м. Дружківка за 2021 рік

¹ Пояснювальна записка до Генерального плану міста Миколаївка має невідповідності, в т.ч., подекуди, заміну в тесті назви міста на «Макіївка», в наслідок чого розрахунки, надані генеральним планом, потребують критичного ставлення

² В 2014 році кількість населення міста значно зросла за рахунок переселення мешканців з окупованих територій (ВПО), з чого можна зробити висновок що відсоток зменшення кількості корінного населення є ще більшим

кількість мешканців скоротилась на 18,5 %. відносно 2010 року¹.

Відповідно до дослідження генерального плану міста Дружківка [193] на 01.01.2017р. населення Дружківки за даними обласного статистичного управління складало 58,2 тисяч осіб. Згідно листа Управління соціального захисту населення Дружківської міської ради від 26.09.2017р. № 01-12/-03. контингент внутрішньо переміщених осіб (ВПО) складає 9585 осіб. Таким чином, чисельність населення м. Дружківка з урахуванням ВПО складає на 01.01.2017р. 67,8 тисяч осіб. Генеральним планом прийнято оптимістичний варіант прогнозу чисельності населення: на розрахунковий етап 62,5 тис. осіб, а на етап 3-7 років – 66,2 тис. осіб. На початок 2038 року очікується зростання чисельності зайнятих у всіх сферах економічної діяльності з 11,1 тис. осіб до 22,1 тис. осіб, їх частка складе 35,4%, при чому співвідношення зайнятих у виробничій і невиробничій сферах становитиме близько 40:60, що відповідає концепції перспективного розвитку господарського комплексу міста. У складі виробничої сфери очікується збільшення чисельності працюючих у промисловості до 6,8 тис. осіб, їх частка зменшиться до 30,8%; на будівництві – до 1,0 тис. осіб (частка складе 4,5 %), на транспорті і зв'язку до 0,9 тис. осіб (частка складе 4,1 %), у сільському, лісовому та рибному господарстві дещо зменшиться до 4,1%. У невиробничій сфері очікується збільшення чисельності працюючих з 5,0 тис. осіб до 13,2 тис. осіб [193].

Константинівка

Згідно дослідження кількісного складу населення м. Константинівка за 2021 рік кількість мешканців скоротилась на 21,28 %. відносно 2010 року, що є найбільшим показником серед індустріальних мономіст Краматорської агломерації.

Відповідно до генерального плану міста [196] чисельність населення Константинівки на 01.01.2010р. склала 80416 чол. За період з 1986р. населення зменшилось на 32584 чол. Аналіз динаміки чисельності населення за останні 5 років показує що кількість населення відносно 2005 року (88833 ос.) зменшилась

¹ В 2014 році кількість населення міста значно зросла за рахунок переселення мешканців з окупованих територій (ВПО), з чого можна зробити висновок що відсоток зменшення кількості корінного населення є ще більшим

на 9,5 %. Смертність перевищує народжуваність в два рази. За розрахунковим прогнозом на 2030 рік розрахункова чисельність населення може скласти 87000 ос. На 2010 рік кількість зайнятих у всіх сферах мешканців складає 25751 ос. (в т.ч. 1500 ос., що задіяні внаслідок маятникової та інших міграцій), та 4200 ос. задіяні на підприємствах інших міст [196].

Соціальні передумови визначає, також, стан та рівень життя населення на територіях – рівень благополуччя, коефіцієнт щастя, матеріальна заезпеченість, депресивні стани та оточення. Що має відображення в міському середовищі.

Депресивність середовища є одним з найбільш вагомих чинників, що формують соціальні передумови.

Здеградованою є міська територія, що перебуває у кризовому стані через концентрацію на ній соціальних, економічних, просторових і екологічних негативних явищ. Територія, що є zdeградованою, окреслюється концентрацією, в першу чергу, соціальних проблем. У процесі діагностики zdeградованої території слід, насамперед, окреслити територію концентрації негативних соціальних проблем [127]. У дослідженні «Модель ревіталізації міста» (авт. Янас К., Ярчевський В. та Ванкович В.) [177] запропоновано схему, що показує дію деприваційної спіралі, наслідком якої є погіршена здатність мешканців задовольняти свої соціальні потреби (Рис. 1.4.15.).

До соціального занепаду території міста призводять економічні, просторові чи екологічні причини. Їхнє встановлення дає змогу засвідчитись у деградації міської території та, в підсумку, визначити її площу [127].

Таким чином соціальними передумовами формування індустріальних мономіст є:

- наявність достатньої кількості робочої сили та сировинних ресурсів, що може бути залучена до роботи;
- наявність розвиненої транспортної інфраструктури, що дозволяє доставляти сировинні матеріали та продукцію, а також забезпечує можливість працевлаштування мешканцям віддалених районів;

- вплив політики держави на стимулювання формування промислових мономіст;
- визначена історично структура розселення
- історична класова структура житлової забудови
- замкнута, кінцева система розвитку працівника
- відток населення внаслідок втрати економічної складової

Регіональні передумови

Регіональні особливості Східної України формувались під впливом багатьох факторів (історичних, соціальних, етно-політичних, екологічних, та ін.). Таким чином, що було сформовано багатокультурну етно-соціальну групу з превалюючим відсотком українців, як національної більшості [161] (Рис.1.4.16.).

Архітектурна складова була сформована на основі нашарування багатьох культурних особливостей – українських, східно-європейських, західно-європейських – через навалу іноземних робітників та бізнесменів. Завдяки чому було залучено чимало іноземних архітекторів, що принесли свої регіональні та стилеві особливості в Донеччину.

Генеральні плани реконструкції та розвитку міст (в тому числі Краматорської агломерації) подекуди проектувалися іноземцями. З дотриманням передових на той час теорій містобудування.

В індивідуальному будівництві спостерігається змішання рис індустріальної та сільської архітектури – через штучне пришвидшення індустрілізації, та примусове запровадження нових архітектурних стилів для місцевих мешканців.

Однак, незважаючи на розбіжності, було створено історично-сформоване гармонійне середовище, що має ознаки як національно-українських рис, так і польських, англійських, бельгійських, та інших.

Регіональними передумовами, що мають вплив на формування структури індустріальних мономіст є:

- наявність родовищ (вугільних, нафтових, корисних копалин, або ін.)
- технічна база, на основі котрої формується індустрія

- місцеве населення – склад, вікова структура, різноманіття етносів та норадностей, рівень освідченності, та ін
- особливості формування місцевого культурного осередку на основі історичних процесів в регіоні
- політико-адміністративний устрій

Екологічні передумови

Індустріальні мономіста різних періодів початку розбудови мають різний рівень впливу на навколишнє середовище вцілому, або на окремі аспекти (грунти, повітря, вода), через застосування природозахисних механізмів, влаштованих при забудові промислових об'єктів. Так, історичні індустріальні мономіста мають вищий рівень забрудненості через тривлість та інтенсивність впливів на оточуючого середовища.

Окрім того, однією з головних передумов виникнення індустріальних міст є наявність та затребуваність природних ресурсів, до яких тяжіє промисловість та житлова забудова робітничих поселень. Сировинні та людські ресурси є головною умовою успішного функціонування індустріального міста. Однак, вони потребують обслуговування та забезпечення потреб користування – водопостачання та енергопостачання. Зменшення та обмеженість ресурсів є ключовим питанням такого ланцюга споживання, рішенням якого є забезпечення раціонального використання та збереження природних ресурсів.

Наступним етапом процесу існування мономіста є, власне, робота промислового підприємства. Рівень екологічності виробництва залежить від низки факторів: історичність (період забудови визначає рівень розвитку технологій енергозбереження та екологічності), вид та категорія виробництва (виробництво може бути більш або менш шкідливим, в залежності від типу продукції що виробляється), кількість продукції що виробляється та масштаб виробництва, наявність програм та заходів щодо підвищення рівня екологічності, енергоефективність, та ін.

Оцінка рівня забруднення навколишнього середовища в певному регіоні визначається за допомогою індексу кількості забруднень. Розрахунок відбувається за такими етапами [309, 310, 311]:

- визначення списоку забруднюючих речовин, що характерні для даного регіону (речовини з промислових підприємств, автотранспорту, сільськогосп угідь та інших джерел)
- збирання даних про рівень викидів кожної забруднюючої речовини.
- визначення нормативних значень для кожної забруднюючої речовини (декларовані відповідними органами для повітря, води, ґрунту тощо)
- розрахунок індексу кількості забруднень для кожної забруднюючої речовини за формулою: $\text{Pollution Index (PI)} = (\text{Actual Value} / \text{Standard Value}) \times 100$, де: Actual Value - це фактичний рівень викидів забруднюючої речовини, а Standard Value - це нормативне значення для цієї речовини
- обчислення загального індексу кількості забруднень для регіону, який визначається як середнє значення індексів кількості забруднень для всіх забруднюючих речовин за формулою: $\text{Pollution Index (PI)} = (\text{PI}_1 + \text{PI}_2 + \dots + \text{PI}_n) / n$, де: $\text{PI}_1, \text{PI}_2, \dots, \text{PI}_n$ - індекс кількості забруднень для кожної забруднюючої речовини, а n - кількість забруднюючих речовин

Індекс кількості забруднень може бути використаний для порівняння рівня забруднення в різних регіонах та визначення тенденцій у розвитку екологічної ситуації в певному регіоні, за результатами чого можуть бути запроваджені заходи для зниження рівня забруднення та покращення екологічної ситуації регіонів, або окремих міст [309, 310, 311].

Екологічна ситуація Донеччини має низку власних регіональних передумов та особливостей процесу формування. Регіональні екологічні передумови склалися за рахунок впливів місцевих та регіональних програм, що направлені на покращення екологічної ситуації регіону. Найзначнішими серед них були такі:

- Заводнення [312, 313, 314, 315]. Програма заводнення Донбасу діяла на території України в 1952 – 1961 роках, за часів окупації радянською владою. Метою проекту було збільшення продуктивності землеробства, забезпечення промисловості та населення в регіоні за рахунок створення каналу Сіверський Донець – Донбас, що з'єднував би річки Донець та Дніпро. У процесі будівництва

було викопано канал довжиною більше 250 км – 12,8 млн м³ ґрунту та залито більше 6 млн м³ бетону [313, 314, 315].

Однак, були й негативні наслідки будівництва каналу: пониження рівня ґрунтових вод у багатьох районах; забруднення водойм; затоплені значні площі земель, що спричинило серйозні екологічні та соціальні проблеми. У період Незалежності було проведено заходи щодо зменшення наслідків на навколишнє середовище та збереження екосистем Донбасу – запроваджені системи очищення стічних вод та обмежені обсяги забору води з каналу.

Однак, наслідки будівництва каналу Сіверський Донець – Донбас залишаються помітними і досі, і вимагають подальшої уваги до проблеми екологічного відновлення та збереження природних ресурсів регіону [313, 314, 315].

- Озеленення [316, 317, 318, 319]. Програма озеленення та відновлення ландшафтів з'явилась як відповідь на катастрофічне загострення екологічних проблем Донбасу в період окупації радянською владою. Ідея розбудови «зелених міст», як і багато інших радянських програм, виглядала турботою про містян та міста, однак, була заснована на приховуванні катастрофічних для природи та екології наслідків, завданих перенавантаженими виробництвами Донбасу.

В рамках цієї програми було започатковано значну кількість проектів з відновлення та збереження природного середовища регіону, включаючи лісові масиви, відкриті ґрунтові угіддя, та інші форми зеленого простору. Одним з ключових завдань було зменшення рівня забруднення атмосферного повітря, що було особливо актуальним через великі промислові підприємства: введено обмеження на викиди шкідливих речовин у повітря; вжито заходів для очищення промислових викидів у повітря; започатковано будівництво нових парків та скверів у містах, що створювало додаткові зони відпочинку та сприяло підвищенню якості життя в регіоні; проводилися роботи з відновлення та збереження ґрунтового покриву, зокрема за допомогою посіву різноманітних кормових культур [316, 317, 318, 319].

Однак, збільшення кількості зелених насаджень не знизило кількості екологічних проблем в регіоні, адже, кількість та якість шкідливих викидів не

було зменшено (або зменшено лише «на папері») через зростання промислового потенціалу регіону [316, 317, 318, 319].

- Програма забезпечення питною водою в 2000-х роках, яка була спрямована на покращення якості води для мешканців регіону [320].

- Програма реконструкції і модернізації шахт в 2000-х роках, яка була спрямована на зменшення викидів забруднюючих речовин та покращення умов праці гірників [321, 322]

- Програма відновлення зелених насаджень та лісистості в регіоні в 2010-х роках, яка спрямована на покращення стану ґрунтів, зменшення ерозії та поліпшення міського середовища [323, 324]

- Програма збереження та охорони біосферного заповідника "Асканія-Нова" на півдні Донбасу, яка розпочала свою роботу у 1920-х роках та діє й донині [325, 326]

- Програма моніторингу та контролю якості повітря, яка діє на Донбасі з 2000-х років та спрямована на зменшення викидів шкідливих речовин в атмосферу [327]

- Програма збереження та охорони біорізноманіття водних екосистем Донбасу, яка була запущена у 2010-х роках та спрямована на збереження природних ресурсів та боротьбу зі зміною клімату [328, 329]

- Програма реабілітації післяекологічних зон на території Донбасу, яка була запущена після катастрофи на Чорнобильській АЕС та має на меті покращення якості навколишнього середовища та життя місцевого населення [330, 331]

За часів Незалежності були прийняті законодавчі акти, спрямовані на покращення екологічної ситуації як Донеччини так і інших регіонів: запроваджено нові норми викидів забруднюючих речовин; заборонено використання застарілих технологій та обладнання на промислових підприємствах.

З початком війни в 2014 році екологічна ситуація у регіоні значно погіршилась – були зруйновані промислові підприємства, що призвело до викидів

шкідливих речовин в атмосферу та забруднення ґрунту та водойм; втрачено контроль за сміттєзвалищами, що призвело до забруднення повітря та ґрунту.

Миколаївка

За даними ГП міста [195] «основним забруднювачем повітря у м. Миколаївка є Слов'янська ТЕС. У 2012 році рівень забруднення атмосферного повітря в м. Миколаївка за індексом забруднення атмосфери (ІЗА=14,2) характеризувався як дуже високий. Рівень забруднення атмосферного повітря в 2015 році в м. Миколаївка за індексом забруднення атмосфери (ІЗА=10,2) характеризувався, як високий. У повітрі міста спостерігався дуже високий середньорічний вміст формальдегіду – 4,0 ГДК с.д., підвищений середньорічний вміст діоксиду азоту – 2,0 ГДК с.д. Середньорічні концентрації інших забруднювальних домішок були у межах 0,3-0,9 ГДК с.д. Середньорічна концентрація свинцю становила 0,1 ГДК с.д.»

Дружківка

За даними ГП міста [193] «за метеорологічними умовами місто віднесене до територій з підвищеним потенціалом забруднення атмосферного повітря, з несприятливими умовами розсіювання промислових викидів. Джерела забруднення повітряного басейну є стаціонарні джерела викидів забруднюючих речовин – промислові та комунальні підприємства та пересувні джерела переважно автотранспорт. В 2016 р. спостерігалось в цілому незначне забруднення атмосферного повітря за рахунок забруднення повітря на магістралях і в житловій зоні поблизу підприємств. Джерелом забруднення водойм є поверхневий сік, який формується на території міста, виробничих майданчиках промислово-комунальних підприємств, що не мають зливної каналізації. Додатковим джерелом забруднення є стихійні звалища сміття. Джерелами забруднення ґрунтів є викиди від автотранспорту, неповне охоплення садибної забудови господарсько—фекальною каналізацією, об'єкти видалення побутових та промислових відходів. Техногенне навантаження на ґрунти здійснюється діяльністю підприємств гірничодобувної промисловості, земляні роботи при видобуванні корисних копалин т інші території що потребують реультивації. Особливу екологічну небезпеку становлять промислові відходи.»

Костянтинівка

В кінці 80-х років була здійснена розчистка р.Кривой Торець, що значно скоротило зону можливого паводкового затоплення території і понизило рівень ґрунтових вод. Однак проект расчистки р.Кривой Торец не был виконано в повному обсязі (не виготовлена розчистка ручок, що входять в реку). Проведена реконструкція підприємства «Свинец», що істотно забрудненіе атмосферного повітря свинцом. За роки реалізації генплану не було реалізовано багато заходів, забезпечення благоприятних умов проживання населення:

- не організована 1000м зона химзавода;
- не організована 500 м санзона ЗАТ «Костянтинівський металургійний завод» (фактичний розмір СЗЗ - 300 м);
- не організована 500 м санзона ТОВ «КЗМО» (фактичний розмір СЗЗ — 400 м);
- не організована 100 м санзона залізничної дороги (фактичний розмір СЗЗ - 50 м);
- не винесена колбасная фабрика;
- не побудований полігон промислових відходів;
- не проведена реконструкція та заміна обладнання на міських очисних сооружениях і КНС;
- не закриті, призначені генпланом до закриття кладбища: пос.Первомайский, пос.Новоселовка, пос.Красный Октябрь, Фрунзе.

Отже, екологічними передумовами для індустриальних мономіст є:

- наявність природних ресурсів
- екологічна чистота виробництва
- стратегії зменшення відходів
- розробка енергоефективних технологій
- забезпечення соціальної відповідальності

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ I

В першому розділі «Стан наукової проблеми. Історіографія» Було розглянуто, та досліджено поняття індустріального мономіста, та взаємодії таких міст в агломераціях. Визначено стан вивченості проблеми, що розглядається в дослідженні. Проаналізовано, та чітко визначено проблеми індустріальних мономіст загалом, та України зокрема. І, як наслідок такого аналізу, передумови формування композиційно-просторових структур таких міст та міських систем. Висновками до проведеного дослідження є:

- За містобудівними, композиційними, об'ємними, функціональними, соціальними, економічними, екологічними та регіональними ознаками мономістом є поселення, забудова якого орієнтована на завод. Зокрема, виробнича зона зумовлює розташування громадського центру, орієнтацію трасування вулиць, напрямки основних пішохідних шляхів, розташування зеленої зони і т. п. Композиція структури поселення визначається розташуванням промислової зони по відношенню до сельбищної, та «точки» входу-в'їзду в неї. Часто, задля створення та функціонування закінченого виробничого циклу мономіста об'єднуються в цілісні агломерації. Для Краматорської агломерації індустріальними мономістами можна вважати такі: Миколаївка, Слов'янськ, Краматорськ, Дружківка, Констянтинівка.

- На основі вивчення теоретичних джерел розроблено загальну класифікацію, що відображає такі поняття як «мономісто» та дотичні до нього, з точки зору різних дослідників; систематизовано проблематику подібних міст за типами; класифіковано теоретичні джерела, що вивчають досліджувану проблему та дотичні до неї теми; визначено та структуровано передумови формування таких міст загалом та Краматорської агломерації зокрема.

- Аналіз теоретичних та практичних досліджень та стану вивченості проблеми дав змогу констатувати наявність великої кількості опрацьованого матеріалу в галузі містобудування, урбаністики та дизайну міського середовища. Українська законодавча база в галузі містобудування є не досконалою та не охоплює спеціальних аспектів відносно індустріальних мономіст та їх

агломерацій. Наразі відсутнє спеціальне наукове дослідження, що присвячене композиційно-просторовим засадам еко-ревіталізації індустріальних мономіст або їх агломерацій. Окремі дослідження є фаховим та частково торкаються певних аспектів, однак, не створюють цілісного знання стосовно композиційно-просторових засад еко-ревіталізації індустріальних мономіст.

- Підприємство, як формотворчий елемент поселення диктує потрібні умови та формує ідеальну для виробництва модель оточення, факторами якої є: логістика, система розселення, орієнтація на підприємство, гегемонія, ресурси та типологізація життя. Таким чином, міська тканина індустріальних мономіст формується з таких складових, як: розташування в системі розселення, планувальна структура, зонування, транспортне забезпечення, композиція забудови, екологія та ландшафти, розселення та етнічний склад, економіка, політико-адміністративний устрій.

- Виявлені проблеми індустріальних мономіст є, здебільшого, загальними. Можна виділити ряд специфічних проблем, властивих містам різних категорій. Найактуальнішими серед них слід вважати ті, які викликані найзначнішою розбіжністю між реальним станом міського середовища та необхідним. Виявлені проблеми можна структурувати на прикладі Краматорської агломерації, за такими групами: містобудівні (ті, що виникли внаслідок містобудівного та архітектурного розвитку міського середовища), регіональні (ті, що виникли внаслідок формування історичних регіональних особливостей), функціонально-б'ємні (ті, що виникли внаслідок об'ємно просторового розвитку), соціальні (ті, що виникли внаслідок формування соціальної структури населення), економічні (ті, що виникли внаслідок розвитку та деградації виробництв), історичні (ті, що виникли внаслідок історичного перебігу подій), культурологічні (ті, що виникли внаслідок змін освітніх, туристичних, культурних, та ін. процесів). Кожна виявлена проблема має свій вплив на архітектурно-планувальну та композиційно-просторову організацію середовища індустріальних мономіст. Дані тези характеризують наявність великої кількості затребуваних та не розглянутих питань в галузі урбаністики та містобудування, що актуальні.

- Міське середвище сформовано такими передумовами, як: містобудівні, історичні, економічні, соціальні, урбаністичні, регіональні, транспортні, екологічні.

Історичними передумовами є: розрізненість забудови за планувальною та композиційною структурою; орієнтованість простору на містотвірний об'єкт, та втрата просторових домінант при виключенні виробничих зон; амбівалентність просторів за типом забудови – сільський та міський тип; розташування промислових об'єктів у рекреаційних зонах; розрізнена історична забудова – житлова та промислова; радіальна черговість нової (багатоповерхової) та історичної (малоповерхової) забудови.

Економічними передумовами є: здешевлення землі внаслідок відсутності робочих місць, та відтоку населення; особлива професійна спрямованість населення та виробництва розшарованість міських просторів за класовою структурою, та статками населення; наявність одного основного платника податків до міського бюджету, за рахунок якого виділяються кошти в тому числі на благоустрій міста; маргіналізація, та стагнація житлових районів вибулих підприємств.

Урбаністичними передумовами є: втрата взаємозв'язку віддалених районів міста та центру; соціальне та економічне розшарування частин міст та агломерації вцілому; потреба у ревіталізованих та джентрифікованих просторах міст; штучний, вимушений перехід до іншої стадії розвитку агломерації через втрату метрополісу, що не підкріплений природними процесами.

Містобудівними передумовами формування є: історичність періодів забудови; підлаштування міської тканини під історичні райони забудови відповідно до рельєфу; відповідність ландшафту; регулярна забудова; принципове визначення домінант забудови; відсутність місць розвитку; ефективне планування, скорочення часу переміщення; наближеність до ресурсів, зон природокористування; зручні транспортні розв'язки.

Транспортними передумовами є: потреба в обслуговуванні промисловості та виробничих зон; розгалужена система взаємо-пов'язаних виробничих

комплексів; потреба у забезпеченні високого рівня логістики для залучення людських та сировинних ресурсів.

Соціальними передумовами є: наявність достатньої кількості робочої сили та сировинних ресурсів, що може бути залучена до роботи; наявність розвиненої транспортної інфраструктури, що дозволяє доставляти сировинні матеріали та продукцію, а також забезпечує можливість працевлаштування мешканцям віддалених районів; вплив політики держави на стимулювання формування промислових мономіст; визначена історично структура розселення; історична класова структура житлової забудови; замкнута, кінцева система розвитку працівника; відток населення внаслідок втрати економічної складової.

Регіональними передумовами є: наявність родовищ (вугільних, нафтових, корисних копалин, або ін.); технічна база, на основі котрої формується індустрія; місцеве населення – склад, вікова структура, різноманіття етносів та норадностей, рівень освіченості, та ін; особливості формування місцевого культурного осередку на основі історичних процесів в регіоні; політико-адміністративний устрій.

Екологічними передумовами є: наявність природних ресурсів; екологічна чистота виробництва; стратегії зменшення відходів; розробка енергоефективних технологій; забезпечення соціальної відповідальності.

- Вивчення передумов дозволило визначити, що на становлення та розвиток мономіст, в т.ч. Краматорської агломерації, вплинув розвиток містоутворюючих підприємств, що було першочерговим твірним фактором на всіх етапах проектування та становлення міст та міських систем

Результати проведеної роботи дозволяють констатувати відсутність систематизованих знань за даною темою, що сприяє продовженню дослідження в наступному розділі.

РОЗДІЛ 2. МЕТОДИЧНІ ОСНОВИ ДОСЛІДЖЕННЯ КОМПОЗИЦІЙНО-ПРОСТОРОВИХ ЗАСАД ЕКО-РЕВІТАЛІЗАЦІЇ ІНДУСТРІАЛЬНИХ МОНОМІСТ (НА ПРИКЛАДІ МІСТ КРАМАТОРСЬКОЇ АГЛОМЕРАЦІЇ)

2.1. Загальне поняття про методи наукового дослідження і їхня класифікація

Методологія - це вчення про напрямки шляху дослідника. Головна мета методології передбачає визначення методів, принципів, прийомів та засобів дослідження, що допомагають отримати наукову новизну. Розвиток методології як наукового напрямку має тісний зв'язок з розвитком методів наукового пізнання. Методологія в своєму розумінні визначена як вчення про алгоритм дослідження, організаційну логіку, методи і засоби архітектурної діяльності зокрема. В більшості випадків методологію визначають як певну теорію методів дослідження, систему пізнання. Під методикою, в свою чергу, тлумачать певну кількість необхідних прийомів дослідження для більшої ефективності отримання результатів. Обрана методологічна база, є основою проведеного дослідження [99, 100, 101].

З ширшого погляду методи дослідження поділяють на загальнонаукові (тобто вони можуть бути методами й емпіричного, і теоретичного дослідження) і спеціальні, що застосовуються в конкретній галузі науки. У будь-якому дослідженні суміщаються і загальнонаукові, і спеціальні методи дослідження. Загальнонаукові методи дослідження поділяють на три великі групи: методи емпіричного¹ дослідження (спостереження, порівняння, вимір, експеримент, моніторинг); методи теоретичного² дослідження (сходження від абстрактного до

¹ Емпіричним називається наукове знання, яке отримано з досвіду, шляхом спостереження та експериментально. Результати такого знання фіксуються органами чуттів або приладами, які їх замінюють, і дають уявлення про якості й відношення досліджуваних явищ. Ці уявлення викладаються у вигляді понять, категорій, знакових систем. Емпіричні знання — це базис для подальшого розвитку наукового знання [103].

² Теоретичні знання відбивають об'єкт на рівні його внутрішніх зв'язків, закономірностей становлення, розвитку та існування. На теоретичному рівні пізнання узагальнює емпіричні дані, встановлює значущість і практичну цінність тих чи інших методів дослідження,

конкретного, ідеалізація, уявний експеримент, формалізація, аксіоматичний метод або дедуктивно-аксіоматичний); загальні методи, використовувані як на емпіричному, так і на теоретичному рівні дослідження (абстрагування й конкретизація, аналіз, синтез, індукція, дедукція, абдукція, моделювання, аналогія, історичний і логічний методи, метод графів) [102, 103] (Рис. 2.1.1.).

Розвиток науки загалом, і досліджень зокрема, залежить не тільки від застосування передових методів дослідження, а й від різноманітності їх типів. Однак, сьогодні немає чітко визначеної класифікації видів і методів дослідження. Відповідно до класифікації Грабченко А.І., Федорович В.О., Гаращенко Ю.М. (2009) [102] розглядають такі види досліджень: фундаментальні та прикладні дослідження (за шкалою проблем та завдань дослідження). Фундаментальне дослідження розуміється як мета виявлення та опису нових, невідомих явищ та процесів у природі та суспільстві, дослідження їх механізму та законів, які ними керують, виявлення глибоких зв'язків між ними. Фундаментальні дослідження розкривають закономірності процесів, явищ, будують загальнотеоретичні концепції, методологію, створюють теоретичну основу для прикладних досліджень. Прикладними є дослідження, мета яких - втілити результати фундаментальних досліджень на практиці. Прикладні дослідження вирішують вузькоспеціалізовані теоретичні та практичні проблеми. Тема прикладного дослідження окреслена у більш вузьких рамках і спрямована на практичний результат. Прикладні дослідження також поділяються на два типи: телонічні (від грец. Telos - кінець, мета), тобто, цільові та тематичні, або суб'єктивні [102, 103] (Рис. 2.1.2.).

У методології наукового дослідження виділяють і інші види. Так, за рівнем наукового пізнання розрізняють: емпіричне (від гр. *empeiria* - досвід); експериментальне (або емпірично-експериментальне); теоретичне; комплексне (дослідження, що включає всі види досліджень) [103] (Рис. 2.1.3.).

А. Закалюк (2008) і Я. Гишинский (Гишинский, 2004) пропонують більш детальну класифікацію, а саме:

виявляє справжнє співвідношення емпіричних даних та існуючих теорій, формулює нові узагальнення і висновки в межах теорій, які раніше існували [103].

- 1) методи, безпосередньо впливають з філософського методу як загального методу пізнання;
- 2) загальнонаукові методи, що застосовуються всіма науками;
- 3) методи інших наук, які використовуються наукою при пізнанні для своїх цілей об'єктів, що належать предмету інших наук;
- 4) методи конкретної науки, які є результатом розвитку власної теорії (теорій).

Слід зазначити, що в дослідженні, як правило, використовуються всі ці методи, формуючи власну методологію (набір операцій і процедур). (Закалюк, 2008; Москаленко, 2008) [104].

За методикою доктора філософських наук, професора А. Є. Конверського [103]. Розмаїття видів людської діяльності зумовлює розмаїття спектрів методів, що можуть бути класифіковані за різними основами (критеріями), наприклад, методи природничих і методи гуманітарних наук; якісні і кількісні методи тощо. В сучасній науці склалася багаторівнева концепція методології знання, згідно якої методи наукового пізнання за ступенем загальності і сфери дії можуть бути поділені на три основні групи: філософські методи; загальнонаукові методи; часткові методи наук (внутрішньо- та міждисциплінарні).

Для дослідження проблеми еко-ревіталізації індустріальних мономіст (на прикладі міст Краматорської агломерації) обрано певну визначену методіку дослідження. Так, міські та приміські території агломерації використовується не рівномірно, композиція забудови є зміненою, через що промислові ландшафти займають центральне місце в композиційно-планувальній структурі міст, утворюючи деградуючі території, що потребують рекультивації, та відновлювальних методів за допомогою загальнонаукових, та спеціальних методів у різних областях досліджень.

У зв'язку з цим виникає необхідність побудови методології дослідження, що базується на комплексному підході, та опирається на праці А. Є. Конверського [103], В. Шулика [163], О. Бейдика [164], Г. Петришин [165], В. Владимірова [166], М. Габреля [167], Т. Панченко [168], І. Родічкіна [169], О. Буряка [110], та інших. Даний варіант дозволяє поєднати інструменти різних наукових підходів. Це пояснюється характеристиками досліджуваного об'єкта і включає ряд

загальних та спеціальних наукових методів його дослідження, а саме: системного, системно-діяльнісного, історичного, логічного та графічного моделювання тощо.

2.2. Спеціальні (внутрішньо дисциплінарні) методи дослідження еко-ревіталізації

Дослідження агломерації індустріальних мономіст є багатокритеріальним, та системним, таким, що пов'язано з необхідністю врахування різних аспектів сталого розвитку як окремих індустріальних міст, так і міської системи в цілому. Зокрема, композиційно-просторових, містобудівних, урбаністичних, логістичних, історичних, ландшафтних, соціальних, економічних, екологічних, та ін. Дослідження цих, та інших аспектів проведено за допомогою визначених методик дослідження забудованих територій, розглянутих в посібниках та наукових дослідженнях¹ В. А. Сосновського та Н. С. Русакової [105], В. О. Тимохіна [107], О. Е. Гутнова [108], І. В. Древаль [109], О. П. Буряка [110], В. Л. Глазичева [111], Г. І. Лаврика [112, 113], В. М. Вадімова [114]. Нестандартні методологічні підходи застосовували представники наукової школи Щедровицького (А. Зінченко, В. Нікітін, та ін.).

Однією з методологій урбанізованого розвитку постсоціалістичного міста є методологія «Town sapiens» В. М. Вадімова [115], відповідно до якої цілісність об'єкта-системи (регіон-район-місто) забезпечується максимальною автономією окремих елементів. Така урбанізована система має макро-, мезо- та мікротериторіальні рівні. Просторові системи такого типу належать до класу складних систем, де пріоритетними є нелінійні відмінності. Локальна свобода і глобальна згуртованість – основні характеристики таких нових урбанізованих систем. Таким чином, здійснюється перехід до фрактального урбанізму.

¹ Науковці часто у своїх розробках віддають перевагу системно-діяльнісному підходу – дослідженню комплексної взаємодії значних компонентів предмета: потреба – суб'єкт – об'єкт – процеси – умови – результат [109, 110]. Що відображає цілісність, комплексність, структурність, відповідність, цілеспрямованість об'єктів, створює умови комплексного вивчення [106].

Документально становлення нової, просторової ідеології було реалізовано у доктрині сталого розвитку [114].

На містобудівному рівні в архітектурній методології відпрацьованими є ряд закономірних етапів розробки моделей архітектурних систем [100, 112, 113], які є основою для формування методики дослідження [100] (Таб. 2.3.1.).

Для заданих цілей може бути використана одна і та ж функціональна модель об'єкта з врахуванням різної вихідної інформації [100, 112, 113].

Загальна методика містобудівних досліджень складається з наступних етапів [105, 116]:

Морфологічний опис – використовувався на початковому етапі дослідження для збору необхідної вихідної інформації про формальні властивості матеріальної структури міста і є базовим у методології морфології міста.

Метод термінологічного аналізу – вивчення та узгодження лексичного значення понять і категорій, що застосовуються в дослідженнях. В архітектурі та містобудуванні використовується епізодично, особливо на початкових етапах теоретичного дослідження. Виконується на основі групування, кластерного методу, порівняльного аналізу, класифікації.

Аналіз стану забудови – виконується на основі натурних обстежень, вивчення картографічних, архівних, літературних матеріалів, графоаналітичного методу, методу генералізації матеріальної структури міста, структурного аналізу. Де виявляються головні характеристики забудови (конструктивний стан, культурна значимість, капітальність, кількісний та якісний склад житлового фонду).

Історико-архітектурний аналіз забудови – виконується на основі натурних обстежень, вивчення картографічних, архівних, літературних матеріалів, принципу генезису, морфологічний опис, кластерний аналіз, порівняльно-історичного методу. Результатом є виявлення пам'яток архітектури, їх розташування в міському середовищі.

Аналіз соціально-демографічної структури – виконується на основі соціологічного методу, вивчення архівних, літературних матеріалів.

Аналіз функціонального використання території – виконується на основі

натурних обстежень, вивчення картографічних, літературних матеріалів, принципу типологізації, кластерного аналізу, структурного аналізу.

Аналіз об'єктів соціального-побутового обслуговування – виконується за принципом типологізації, інтерпретації на основі моделювання, вивчення картографічних, літературних матеріалів.

Аналіз планувальних обмежень та санітарного стану території – виконується за принципом типологізації, інтерпретації на основі моделювання, вивчення картографічних, літературних матеріалів.

Аналіз транспортного руху – виконується за принципом типологізації, інтерпретації на основі моделювання, вивчення картографічних, літературних матеріалів, структурного аналізу. Передбачає визначення транспортної структури міста, характер, інтенсивність руху.

Економічні дані – виконується на основі соціологічного методу, вивчення архівних, літературних матеріалів. Передбачає збір та аналіз матеріалів щодо техніко-економічних показників.

Графічний аналіз композиційної структури засновано на принципі багаторівневої побудови композиційного каркасу на локальному, зональному, міському рівнях з послідовним переходом від одного рівня до іншого (Таб. 2.3.2.).

2.3. Міждисциплінарні дослідження.

Складність та багатогранність теми композиційно-просторового розвитку індустріальних мономіст на прикладі Краматорської агломерації приводить до необхідності використання міждисциплінарного підходу на основі залучення знань різних галузей науки: економіки, екології, соціології, соціально-економічної географії, культурології та ін.

У дослідженні Горблюк С. А. «Методика визначення здеградованої території міста та локальних потенціалів для її ревіталізації» [127] було проведено аналіз досліджень вітчизняних (М. Аверкіна [170], В. Бабаєв [171], О. Бобровська [172], В. Вакуленко [173], О. Карий [174], та ін.) та польських (В. Ванькович [176], М. Брікс, І. Міронович [175], Т. Осовіч [175], А. ЯдахСепьол, К

Янас, В. Ярчевський [177]) науковців з метою виявлення методологічних засад управління містом. Дана робота засвідчує переважний вплив соціальних чинників, які призвели до деградації території, та переважне використання просторових інструментів ревіталізації міст. Та констатує не вивченість питання розроблення універсальної методики визначення zdegradovanoї міської території [127].

При визначенні зони ревіталізації у межах zdegradovanoї міської території необхідно чітко усвідомити за рахунок яких чинників, що відображають потенціал zdegradovanoї території, вдасться забезпечити ревіталізацію. Таким чином громаді слід прагнути досягти сталого розвитку міста в цілому. Недостатня наукова розробленість зазначених проблем та необхідність формування методологічних засад вироблення відповідної політики зумовлюють потребу в подальшому дослідженні ревіталізації міст, встановленні інструментів забезпечення сталого розвитку в процесі відродження територій [127].

2.4. Методика дослідження

За підсумком виявлення та вивчення методів наукового дослідження побудована послідовність роботи. Етапи дослідження засновані на визначенні тематики, формулюванні мети, об'єкту та предмету дослідження та послідовному аналізі зазначених темою територій, що сформовано на основі системного підходу.

Дослідження диференційовано за рівнями опрацювання інформації:

Макрорівень. Складова – регіон, на рівні вивчення зовнішніх зв'язків агломерації, та її зон впливу. Метою дослідження на цьому рівні є виявлення об'єктів макроструктури в агломерації індустріальних мономіст, та необхідності і можливості їх формування за допомогою аналізу природнього каркасу, транспортної мережі, галузевої приналежності .

Мезорівень. Складова – агломерація, на рівні вивчення внутрішніх міжміських зв'язків, та їх структури. Метою дослідження є визначення типологічної та функціональної структури міст по відношенню одне до одного,

та у системі; затребуваності територій; вивчення існуючих і затребуваних зв'язків у всіх галузях; виявлення можливих засобів та інструментів еко-ревіталізації загальної структури агломерації.

Мікрорівень. Складова – місто, на рівні вивчення міських просторів та внутрішньо-міських зв'язків. Метою дослідження є аналіз міських структур всіх рівнів. Визначення особливостей формування композиційно – просторової структури та їх відповідність конкретним критеріям оцінки міських просторів. Виявлення можливих шляхів еко-ревіталізації міських просторів задля формування гармонійної загальної композиційно-просторової системи міста та агломерації (Таб. 2.5.1.).

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2

В другому розділі «Методичні основи дослідження композиційно-просторових засад еко-ревіталізації індустріальних мономіст (на прикладі міст Краматорської агломерації)» представлено та проаналізовано існуючі загальнонаукові, спеціальні, та міждисциплінарні методи за темою дослідження. Висновками до проведеної роботи є:

- Міські та приміські території агломерації використовується не рівномірно, композиція забудови є зміненою, через що промислові ландшафти займають центральне місце в композиційно-планувальній структурі міст, утворюючи деградууючі території, що потребують рекультивації, та відновлювальних методів за допомогою загальнонаукових, та спеціальних методів у різних областях досліджень. Необхідним є застосування системного підходу, що поєднує загальнонаукові, спеціальні, та міждисциплінарні методи досліджень

- Дослідження агломерації індустріальних мономіст є багатокритеріальним, та системним, таким, що пов'язано з необхідністю врахування різних аспектів сталого розвитку як окремих індустріальних міст, так і міської системи в цілому. Сформовано комплекс необхідних загальних методів дослідження: емпіричні (спостереження, експеримент, порівняння, опис, вимірювання), теоретичні (історичний, формалізація, гіпотетико-дедуктивний, структурний), загальнологічні (аналіз, ретроспективний, синтез, абстрагування, ідеалізація, узагальнення, індукція, дедукція, аналогія, моделювання, синергетика)

- Загальна методика досліджень складається з наступних елементів: морфологічний опис, метод термінологічного аналіз, аналіз стану забудови, історико-архітектурний аналіз забудови, аналіз соціально-демографічної структури, аналіз функціонального використання території, аналіз об'єктів соціального-побутового обслуговування, аналіз планувальних обмежень та санітарного стану території, аналіз транспортного руху, економічні дані, графічний аналіз композиційної структури. Основними галузями, що залучені до міждисциплінарних методів досліджень є наступні: економіка, екологія,

соціологія, соціально-економічна географія, культурологія, та ін. Встановлено необхідність використання при оцінці ряду критеріїв.

- Дослідження необхідно диференціювати за рівнями опрацювання інформації: макрорівень (складова регіон), мезорівень (складова агломерація), мікрорівень (складова місто).

- За підсумком виявлення та вивчення методів наукового дослідження побудована послідовність роботи, заснована на формулюванні теми, мети, об'єкту та предмету дослідження та послідовному аналізі зазначених темою територій, що сформовано на основі системного підходу. Комплексна методика дослідження орієнтується на вивчення функціонально-просторових (об'єктивних) та соціологічних (суб'єктивних) факторів формування композиційно-просторових засад та складається з таких етапів: Виявлення та формування проблеми дослідження. Обґрунтування та актуальність обраної теми; Виявлення та дослідження стану наукової проблеми, історіографія - визначення поняття мономіста та чинників, що формують композиційно-просторову структуру; Вивчення та узагальнення результатів наукових досліджень, що передували даній роботі; Визначення існуючих проблем агломерацій індустріальних мономіст; Виявлення передумов формування композиційно-просторової структури агломерацій індустріальних мономіст; Формування методики дослідження та термінологічного апарату; Вивчення моделей-аналогів подібних міських систем; Виділення загальних прийомів формування композиційно-просторової організації та підходів до еко-ревіталізації на прикладі моделей-аналогів. Вивчення існуючих теоретичних концепцій дослідження; Виконання дослідження на макрорівні опрацювання інформації; Виконання дослідження на мезорівні опрацювання інформації; Виконання дослідження на мікрорівні опрацювання інформації; Виокремлення основних засад еко-ревіталізації індустріальних мономіст на прикладі Краматорської агломерації; Створення моделі реорганізації міських та міжміських просторів зі створенням гармонійного композиційно-просторового середовища; Створення та надання рекомендацій щодо впровадження виявлених засад.

РОЗДІЛ 3. КОМПОЗИЦІЙНО-ПРОСТОРОВЕ ФОРМУВАННЯ ТА ЕКО-РЕВІТАЛІЗАЦІЯ АРХІТЕКТУРНОГО СЕРЕДОВИЩА ІНДУСТРІАЛЬНИХ МОНОМІСТ СВІТУ ТА КРАМАТОРСЬКОЇ АГЛОМЕРАЦІЇ

3.1. Досвід та тенденції композиційно-просторового формування індустриальних мономіст світу.

Задля вивчення та аналізу тенденцій та підходів до композиційно-просторового формування архітектурного середовища агломерацій індустриальних мономіст світу було виявлено та досліджено моделі-аналоги подібних міських структур.

Виявлення та вивчення кризи промислових міст в західній Європі та США почалось в першій половині 1980-х років після усвідомлення процесів стагнації та банкрутства підприємств вугільної, сталеливарної та текстильної галузей (Англія, Франція, США). В Україні, та сусідніх країнах дана проблема окреслилась на початку 1990-х рр.

Проблема занепаду малих мономіст присутня в усіх країнах, що досягли індустриальної стадії розвитку. Однак, через особливості індивідуальних аспектів соціально-економічної географії було сформовано відмінності в підході до предмета дослідження і управління, яким відповідають і характерні термінологічні відмінності. Тому, аналізуючи західний досвід, частіше говорять про управління процесами міського і регіонального розвитку, що зачіпають малі індустриальні та постіндустріальні міста, агломерації індустриальних мономіст (Нор Па-де-Кале, Рур, Сілезія, «Іржавий пояс» на Середньому Заході США). Європейські (в т.ч. східноєвропейські) і американські публікації про окремі малі монофункціональні міста здебільшого стосуються російських мономіст [110].

Метрополійний регіон Рур

Розташування: Німеччина, область Північний Рейн-Вестфалія, між річкою Ліппе на півночі та річкою Рур на півдні (Рис. 3.1.1.)

Склад: 53 міста та громад

Населення: 5,3 млн. осіб

Щільність населення: 1199 осіб/км²

Площа: 4434 кв. км

Ландшафт: 14000 га поверхневих вод. Частка лісів = 26,0% (83000 га).

Частка рекреаційних зон = 4,2% (19000 га) [131].

Особливість: висока щільність населення і промислового виробництва у Рурі пов'язана із близько розміщеними багатими родовищами кам'яного вугілля, насамперед коксівного [130, 131].

Економіка: частка видобутку рурського вугілля у Європейському Союзі – близько чверті, у виплавці сталі – близько 15%. Зараз завдяки хімічному парку Марл, регіон займає третє місце за розміром мережі хімічній промисловості в Німеччині. Структурні зміни перетворили економічний ландшафт метрополії за останні кілька десятиліть. В результаті економічна структура зараз розвинула мережу промислового виробництва та окремий сектор послуг. Існують диспропорції в економічному виробництві та прибутках порівняно з рештою країни, з несприятливою ситуацією з точки зору безробіття, боргу місцевого самоврядування та мінімального доходу. В регіоні є просторові та соціальні відмінності. Не всі муніципалітети та соціальні групи однаково зазнають впливу цих аспектів [130, 131].

Історія: це найстаріше та найбільше німецьке об'єднання населених пунктів. Було організовано у 1920 р. як «об'єднання селищ Рурського вугільного басейну» на основі власних законів. У 2004 році законодавча основа об'єднання була змінена та підпорядкована новим вимогам. Нині – це самоврядний метрополійний регіон із штаб-квартирою в Ессені. Багато проектів фінансуються за допомогою земельних установ та Європейського Союзу [128, 129, 130, 131].

Демографія: у довгостроковій перспективі населення має тенденцію до скорочення, що розпочалася у 1960-х роках, та була тимчасово перервана імміграцією до регіону переселенців у ході возз'єднання Німеччини, та балканської кризи. В даний час до послаблення тенденції скорочення населення призводить імміграція з Південно-Східної Європи. Спостерігається приріст

населення (в період з 2011 по 2015 рік), що становить близько 1,1%. Загальною тенденцією є збільшення вікової структури. Близько чверті працюють у обробній промисловості, близько половини працюють у сфері послуг. Основним фактором є скорочення чисельності працівників у гірничодобувній промисловості (приблизно 475 000 у 1957 році, до приблизно 3 000 сьогодні) [131].

Структура: поліцентрична конурбація. П'ять регіональних центрів Дуйсбург, Ессен, Бохум, Дортмунд та Хаген складають основу. Інші сусідні міста з центральною функцією доповнюють поліцентричну структуру. Основну територію регіону складають зони Хельвег та Емшер, які колись були інтенсивно трансформовані промислово, а сьогодні все ще суттєво змінюються, зі структурою поселень, яка склалася в ході розвитку гірничодобувної та сталеливарної промисловості [131].

Транспорт: тримодальна транспортна інфраструктура (автомобільний, залізничний та водний транспорт) та найщільніша транспортна мережа в Європі [131].

В 2018 році методом дискусійного процесу (регіональні форуми, спеціалізовані діалоги, засідання робочої групи) було розроблено програму дій [131], що є стратегічним зобов'язанням Регіональної асоціації Рур (Regionalverband Ruhr, RVR), та складається з розгляду неформальних тем, та концептуальних пропозицій, щодо сталого розвитку агломерації. Регіональний план, як єдиний, всеосяжний і міждисциплінарний план, враховує рамкові умови просторового розвитку що змінюються (демографічні зміни, структурні зміни і зміна клімату). Аналіз в даній програмі проведено за рядом критеріїв та структурою: тема, існуючий стан, мета, план, задачі на майбутнє, рекомендації, автори; виділено наступні задачі для розвитку та визначено в таблиці 3.1.1.:

Також, в рамках трирічного дослідницького проекту «ZUKUR – Zukunft Stadt-Region-Ruhr» Технічний університет Дортмунда разом з Регіональною асоціацією Рура (RVR) і містами Ботроп і Дортмунд досліджували стратегії підвищення стійкості до зміни клімату в Рурській метрополії. Основна увага була приділена темам зеленої інфраструктури, екологічної справедливості, житлової політики, згуртованості сусідів і участі в суспільному житті [132, 133]. Та було

представлено основні результати наукових досліджень Технічного університету Дортмунда в спільному проєкті ZUKUR (конференція «Внесок в стійкість до зміни клімату і екологічну справедливість в столичному регіоні Рур» 30 вересня 2020 року в Дортмунді) [134]. На основі досліджень – створено інтрекативні онлайн гео-моделі регіону [135].

Тримісто (Труймясто, Trójmiasto)

Розташування: північ Польщі на березі Гданської затоки у Поморському воєводстві (Рис. 3.1.2.).

Склад: міста - Гданськ, Сопот, Гдиня. Селища - Тчев, Прущ, Гданський, Картузи, Люково, Румія, Реда, Вейгерово, Пак, Владиславово, Ястарня, Гель.

Населення: 1 232 287 осіб

Щільність населення: 401 осіб/км²

Площа: 3069,21 км²

Ландшафт: на березі Гданської затоки, при впадінні річки Мотлава у Віслу. 24% території міста вкривають ліси і парки. У Тримісті помірний клімат із теплим літом та холодною зимою. На території розташовано ландшафтний парк Тримісто (Trójmiejski Park Krajobrazowy) територія якого охороняється на півночі Польщі (Польський ландшафтний парк), створений у 1979 році, має площу 199,3 км². На території ландшафтного парку знаходиться 10 заповідників. З північного боку парк переходить у комплекс польських лісів Puszcza Darżłubska (Darżlubie Forest або Darżłubska Wilderness), від якого він відокремлений річкою Реда [179].

Особливості: основною особливістю Триміста є його важлива географічна і стратегічна роль. Цей регіон знаходиться на березі Балтійського моря та на перехресті магістралей транспортних комунікацій, що робить його важливим центром торгівлі та транспорту. Регіон має досить високу густоту забудови, особливо в містах Гданськ, Гдиня та Сопот. Це може мати вплив на забруднення навколишнього середовища та забезпечення належної інфраструктури. Багато вулиць та будівель у регіоні Тримісто мають історичну значимість та архітектурний інтерес. Урбаністика Тримісто повинна враховувати ці особливості, забезпечуючи збереження культурної спадщини та естетичний розвиток регіону.

Стратегія розвитку регіону Тримісто орієнтована на забезпечення сталого та інноваційного розвитку, збільшення конкурентоспроможності регіону в глобальному світі та покращення якості життя мешканців регіону. Стратегія передбачає підтримку розвитку ключових галузей економіки регіону, таких як машинобудування, суднобудування, хімічна та пластмасова промисловість, логістика, інформаційні технології та туризм. Також передбачається розвиток малого та середнього бізнесу, що створить нові робочі місця та збільшить економічну активність в регіоні.

Тримісто є однією з найбільш популярних туристичних дестинацій у Польщі. Проте, щоб збільшити туристичний потенціал регіону, потрібно залучати нові інвестиції та розвивати нові туристичні маршрути та послуги. Має багатий потенціал у галузі науки та освіти, зокрема завдяки наявності численних університетів та дослідних центрів.

Економіка: Тримісто є одним з найбільш розвинених регіонів Польщі, де зосереджені великі промислові підприємства, такі як "Stocznia Gdańska" (Гданський корабел), яка стала символом протестів Солідарності в 1980-х роках, а також "Lotos" та "PKN Orlen" - нафтові компанії.

Близько 35% платників податків перебувають у групах із середнім та високим оподатковуваним доходом (в середньому по Польщі 10%). Приблизно 12% платників податків входять до групи з найвищим доходом оподаткування (в середньому по Польщі 3%) [179].

Історія: З 14 століття Гданськ був членом потужної торговельної гільдії Ганзейської ліги. Отримав статус «Золотого віку» як одне з найбагатших міст країни. Після Другої світової війни значна частина міста була відбудована. Пізніше Гданськ став символом опору, кульмінацією якого став страйк під керівництвом Ляха Валенси в 1980 році, який призвів до падіння комунізму в Центральній Європі. Він залишається важливим містом і центром інтелектуального життя. Тут знаходиться один з трьох основних міжнародних аеропортів країни, а також багато консульств. Архітектура Старого міста вирізняється відреставрованими палацами та колишніми купецькими будинками, побудованими майстрами з Фландрії та Нідерландів.

Місто Сопот розташовано поряд із Гданськом, на узбережжі, та є туристичним осередком агломерації. На околиці Сопота знаходиться гірськолижний підйомник Лиса гора.

Третім містом, що входить до складу регіону Труймясто, є Гдиня, рибальське село, яке до століття тому перетворилося на важливий морський порт, відомий своєю модерністською архітектурою. Гдиня більш динамічна, приймає найпрестижніший польський кінофестиваль, музичні та театральні фестивалі, що сприяє його репутації як одного з найвищих міст країни за якістю життя.

Труймясто є одним із небагатьох регіонів Польщі, де зростає ринок предметів розкоші. Цінності особливо привабливі порівняно з іншими країнами Європейського Союзу. [178]

Демографія: демографічна структура регіону Тримісто є досить різноманітною і включає населення з різними соціальними та етнічними характеристиками. Загальна кількість населення регіону на 2021 рік оцінюється на рівні більше ніж 1,7 мільйона осіб, з яких приблизно 52% складають жінки, а 48% - чоловіки. Окрім того, є місцем життя для іноземних студентів, які приїхали туди на навчання. За етнічною складовою більшість населення регіону складають поляки, а також українці, білоруси та інші національності. За віковою структурою населення домінує група від 20 до 59 років, яка становить понад 65% від загальної кількості населення.

Структура: поліцентрична агломерація.

Транспорт: Тримісто має добре розвинену спільну транспортну систему, окрім того кожне місто має свою власну. Розвиток Триміста започаткований із побудовою у 1951 році спільної для трьох міст мережі міського залізничного транспорту (електрички) — SKM (Szybka Kolej Miejska), яка об'єднала територію від Тчева до Гданська, Сопот (1953), Гдиню (1956), Реду, Румію, Вейхерово (1957). Основа Триміста це внутрішнє шосе. Воно починається в Гданську і проходить через Сопот, Гдиню, Румію, Реду і Вейхерово. Він складається з 2-4 смуг руху в кожному напрямку. У 1975 році була побудована об'їзна дорога з двостороннім рухом Тримісто-Белтуей (Obwodnica Trójmiejska). Вона починається в районі Прущ Гданський і перетинає західні райони Гданська до

Гдині-Хольонія. Існує план будівництва нової лінії міської залізниці для сполучення PGE Арена Гданськ з Гданським аеропортом імені Леха Валенси [137, 138].

Регіон Великий Піттсбург

Розташування: сталеливарний регіон Аппалачі, США, штат Пенсільванія (Рис. 3.1.3.)

Склад: Піттсбург (частина Пенсильванії, Західної Вірджинії та Огайо)

Населення: 680 000 (1950 р.), 330 000 (2000 р.), 302 205 (2019),

Населення агломерації: 2 370 930

Щільність населення: 190 осіб/км²

Площа: 151,09 км²

Розміри: 31 430 км²

Ландшафт: Ландшафт цього регіону включає в себе різноманітні природні умови, які відрізняються в залежності від конкретної території.

На півночі регіону, у Пенсильванії, розташований гірський ланцюг Аллегені, який складається зі скельних вершин, висотою до 1 000 метрів над рівнем моря, глибоких долин та річок. На південному заході Пенсильванії та в Західній Вірджинії розташовані рівнини та пагорби, з численними річками та струмками, такими як Огайо, Мононгагела, Юго-Західна Вірджинія та інші.

У цьому регіоні також є багато природних заповідників та парків, таких як Національний парк гірського хребта Аллегені, Національний історичний парк в Піттсбурзі, та інші, які зберігають унікальні види рослин та тварин і забезпечують можливості для активного відпочинку та туризму.

Економіка: У 1875 році, під час громадянської війни, побудовано перші сталеливарні заводи в Піттсбурзі. Виробництво сталі створило попит на вугілля, галузь, яка досягла аналогічного успіху [185]. Міська система розташована на західній околиці Аппалачів, ресурси вугілля є легко доступні, що робило сталь ідеальним економічним підприємством. Коли в 1970-х і 1980-х роках попит на цей ресурс впав, населення Піттсбурга різко впало [185].

Історія: У середині 70-х років у Піттсбурзі, що був колискою американської сталеварної промисловості, було обрано Софію Маслофф на

посаду члена міської ради, а пізніше вона стала мером міста в 1988 році. Одним із основних обіцянок Маслофф у її виборчій кампанії було радикальне вирішення проблем екології у місті, зокрема, за допомогою повітряних фільтрів та мінімізації викидів в атмосферу. Після того, як Маслофф стала мером, вона звернулася до кількох консалтингових фірм з проханням розробити екологічну програму для міста. Американські аналітики, які були залучені до цієї роботи, виявили, що сталеливарні в Америці знаходяться на межі зникнення через конкуренцію з боку "молодих драконів" Південно-Східної Азії, які готові приймати будь-яке виробництво, навіть забруднене, і постачати дешевий метал по всьому світу. Таким чином, з точки зору консультантів, сталеливарні в Піттсбурзі не мали майбутнього.

Таким чином, забруднення вирішувалося автоматично, але прогноз показував, що місту загрожує економічний крах. Щоб запобігти цьому, було прийнято п'ятнадцятирічну програму, яка передбачала поступове зменшення сталеливарних заводів. Як альтернативу було обрано формування нового інтелектуального та адміністративного центру, що мав стати новим фінансовим, освітнім та бізнес-регіоном.

Демографія: Програма, яка передбачала згортання ливарних заводів, також передбачала переселення значної частини населення міста, зокрема робочих-ливарників. Цей процес був підсилено шляхом налагодження екологічних регуляторів, що спричинило різкий спад промислового сектору. У той же час, створювалися стимули для залучення нових категорій мешканців. Це призвело до міграції до міста нових людей, а також до від'їзду частини старого населення. Через цей процес, населення міста зменшилось з 680 000 у 1950 році до 330 000 в 2000 році. З 1980-х років, місто змінило свою економічну базу, акцентуючи увагу на освіті, туризмі, сфері обслуговування та охороні здоров'я. Також воно активно розвивало високі технології, зокрема робототехніку. [110].

Особливість: Принциповими рисами ревіталізації Піттсбурга як регіональної програми були: по-перше, постійна увага до управління регіональною позицією міста: здійснюючи реформи, Маслофф слідувала лінії своїх попередників; ще в роки війни місто запусив програму оздоровлення та

ревіталізації середовища «Відродження» ("Renaissance"), ця програма була продовжена проектом «Відродження-2», розпочатим в 1977 р і сфокусованим в більшій мірі на культурному і соціальному розвитку; масоване залучення зовнішнього розумового ресурсу; виразний акцент на культурних і соціальних складових.

Структура: Пітсбург не може бути віднесений до малих міст; але в рамках за зразками програми його рефункціоналізації аналогічні за змістом плани розвитку реалізовувалися у всьому сталеливарному регіоні Аппалачів.

Транспорт: Дорожна мережа регіону складається з автомагістралей, шосе та доріг загального користування. Найбільш відомою автомагістраллю є Південна обхідна дорога (англ. Southern Beltway), яка пов'язує міста Пітсбург та Вашингтон у штаті Пенсильванія. Також в регіоні є декілька інших автомагістралей, таких як Магістраль Мідленд (англ. Midland Expressway) та Магістраль Периметрал (англ. Perimeter Highway).

Залізнична мережа включає в себе декілька великих вантажних залізничних ліній, таких як Балтімор та Огайо (англ. Baltimore and Ohio), Норфолк Саутерн (англ. Norfolk Southern) та Канадська Північно-Західна (англ. Canadian National). У регіоні також діє пасажирська залізниця Амтрак, яка забезпечує зв'язок між Пітсбургом та іншими містами США.

У регіоні також знаходиться кілька аеропортів, таких як Міжнародний аеропорт Пітсбурга (англ. Pittsburgh International Airport) та Аеропорт Янгстаун-Варрен (англ. Youngstown-Warren Regional Airport). Ці аеропорти забезпечують пасажирські та вантажні перевезення до різних регіонів США та світу.

Водний транспорт включає в себе річки та канали, такі як Огайо та Мононгагела, які використовуються для вантажних перевезень. У регіоні також є порт в Пітсбурзі, який забезпечує перевезення вантажі

Регіон Нор Па-де-Кале

Розташування: прибережна територія на північному сході країни, а також північна точка континентальної Франції (Рис. 3.1.4.)

Склад: 2 департаменти, 13 округів, 156 кантонів та 1546 комун

Населення: 4 042 015 осіб

Щільність населення: 325,60 осіб/км²

Площа: 12 414 км² (2,3 % території Франції)

Ландшафт: регіон має безліч прекрасних сільських ландшафтів. Промисловість і сільське господарство тут часто співіснують. Оскільки регіон в основному рівнинний, він є природним місцем, через яке пролягають найважливіші транспортні комунікації між Північною і Південною Європою. З іншого боку регіон розкритий до самого жвавого в світі протоці Па-де-Кале, що відокремлює Францію від Британських островів. Через територію протікають річки Аа, Шельда (Еско), Самбра та Лис.

Економіка: Економічний бум, що наступив услід за розвитком вуглевидобутку, сприяв демографічному і соціальному розвитку XIX століття. З іншого боку, Нор Па-де-Кале ставав одним з найбрудніших регіонів Франції, а експлуатація вугільних покладів - все менш прибутковою, стикаючись з конкуренцією з боку інших вугільних басейнів. У 1968 р було офіційно оголошено про закриття шахт. Регіон пережив економічний занепад, шахти і сталеливарна промисловість були закриті, з великими проблемами зіткнулася текстильна промисловість. Між 1975 і +1984 рр. регіон втратив близько 130 000 робочих місць, безробіття зросло до 14% працездатного населення, що істотно вище середнього показника по країні. Регіон, однак, протягом останніх 20 років отримував системні інвестиції від французького уряду і від Євросоюзу.

Історія: У самій західній частині регіону в 1720 р були відкриті не надто глибоко розташовані поклади вугілля. Вугілля добувалося тут до 1990 р. в XIX столітті Нор Па-де-Кале став головним центром важкої промисловості Франції, з вугільними шахтами, сталеплавильними заводами і традиційними текстильними мануфактурами. Інтенсивний індустріальний розвиток почався з 1840-х рр. і докорінно змінило ландшафт і надра регіону. Виникли численні гірничі виробки і шахтні копри, були створені нові заводи, з'явилися житлові селища, з'явилися терикони і водойми на місцях осідання шахтних виробок.

Демографія: Економічно активне населення - 1,320 млн. осіб. Зайнятість населення - у сільському господарстві 4,8%; у промисловості 36,4%; у сфері послуг 58,8%.

Особливість: Була ініційована динамічна політика перекваліфікації: поступово в вугільному басейні з'явилися нові зони економічної активності, в т.ч. автомобільні заводи. Але ці процеси не могли повністю вирішити економічні та соціальні проблеми, створені занепадом шахтного промислу.

Зважаючи на ці труднощі найважливішою метою стало усунення слідів індустріального минулого, перетворення «чорного краю» в «чистий край». Сотні зольних відвалів, шахтних виробок та копрів, фабрик були стерті з лиця землі, підірвані динамітом. На щастя, під впливом жменьки ентузіастів мало-помалу прийшло усвідомлення, що важливо зберегти пам'ять про це індустріальному минулому. В останні п'ятнадцять років діяла нова динаміка: захист шахтних будівель і осадкових озер, які стали ділянками нової природи, реновація шахтних селищ, конверсія колишніх вугільних кар'єрів в місця проведення культурно-мистецьких заходів або ділових презентацій. У 2002 р район вуглевидобутку Падде-Кале був представлений до внесення до списку всесвітньої спадщини ЮНЕСКО. У 2004 р, колишню шахтню ділянку в Ленс було обрано для здійснення чудового культурного проекту: майбутнього музею Лувр-Ленс. Регіон поступово змінив свій ландшафт і свою репутацію. У міру змін в регіоні змінюється також спосіб життя населення. Лілльська конурбація, розташована в 20 км на північ, і агломерації вугільного басейну формують нові зв'язки і координують проекти спільного гармонійного розвитку своїх територій. Між колишнім районом вуглевидобутку і Великим Ліллем розвивається новий метропільський район, в якому спадок шахт і туризм більше не суперечать один одному [183].

Структура: головне місто - Лілль. Інші великі міста - Дуе, Валансьєн, Дюнкерк, Бетюн, Кале, Аррас, Вільнев-д'Аск.

У порівнянні з Піттсбургом, в програмі «Євро-Лілль» додається, крім уже зазначених диференціальних рис великої програми регіонального розвитку (увага до управління регіональною позицією, задіяння зовнішнього розумового ресурсу, акцент на культурних і соціальних складових), також наявність багаторічної масованої фінансової підтримки з боку держави та Євросоюзу.

Транспорт: Відкриття тунелю під Ла-Маншем в 1994 р було захоплено

зустрінете в регіоні як засіб зміцнення його економіки. Туризм, особливо в Ліллі, на перехресті залізничних колій Лондон-Брюссель-Париж, значно зріс. Число пасажирів експреса Євростар в 2004 р досягло 7 млн. чол., По Євротунелю було перевезено 2 млн. автомобілів. В 2002 році близько 15 млн. пасажирів прибуло в регіон через три головні поромні переправи (Кале, Дюнкерк і Болонья-сюр-Мер).

«Іржавий пояс»

Розташування: частина Середнього Заходу та східного узбережжя США
(Рис. 3.1.5.)

Склад: Індіана, Іллінойс, Мічиган, Міссурі, Нью-Йорк; Західні регіони Огайо, Пенсільванія, Західна Вірджинія, Вісконсін

Населення: 3 328 763

Щільність населення: 723 осіб/км²

Площа: 460409,6 км²

Ландшафт: Оскільки термін "Іржавий пояс" використовується для позначення сукупності економічних та соціальних умов, а не загального географічного регіону США, Іржавий пояс не має чітких меж. Ступінь, в якій громада могла бути описана як "місто з поясом іржі", залежить від того, наскільки велику роль відігравало промислове виробництво в його місцевій економіці в минулому і як це відбувається зараз, а також від сприйняття економічної життєздатності та життя, стандарти сучасності [184].

Економіка: Більшість досліджень свідчать про те, що Пояс іржі почав сповільнюватися наприкінці 1970-х, але спад, можливо, почався і раніше, особливо в 1950-х, коли домінуючі галузі регіону стикалися з мінімальною конкуренцією. Потужні профспілки в автомобільному та металургійному секторах забезпечували мінімальну конкуренцію праці. Як результат, у багатьох створених компаній дуже мало стимулів до інновацій або розширення продуктивності. Це повернулося для переслідування регіону, коли США відкрили торгівлю за кордоном та перенесли виробництво на південь.

До 1980-х рр. Пояс іржі стикався з конкурентним тиском – як у країні, так і за кордоном – і йому довелося знижувати заробітну плату та ціни. Діючи в монопольній моді в протягом тривалого періоду часу, зіграв важливу роль в

падінні регіону. Це показує, що конкурентний тиск на продуктивності праці та ринках праці є важливим для стимулювання фірм до інновацій. Однак, коли ці стимули слабкі, це може спрямувати ресурси до більш процвітаючих регіонів країни.

Населення регіону також демонструвало стрімке скорочення. Те, що колись було центром для іммігрантів з решти країни та за кордон, призвело до виселення людей з цього району. Були ліквідовані тисячі добре оплачуваних робочих місць, що змусило людей від'їжджати в пошуках роботи та покращення умов життя.

Наприкінці 2000-х американське виробництво швидше відновлювалось Велика рецесія 2008 року, ніж інші сектори економіки, і низка ініціатив, як державних, так і приватних, заохочують розвиток альтернативних видів палива, нано- та інших технологій. Однак, Іржавий пояс все ще складає один з найбільших світових виробничих регіонів [184].

Історія: До того, як цей район був відомий як Іржавий пояс, район був загально відомим як фабричний, сталевий або виробничий пояс країни. Цей район, колись центр економічної діяльності що швидко розвивається, представляв значну частину промислового зростання та розвитку США [180, 181, 182].

Природні ресурси, які були знайдені в цій місцевості, призвели до її процвітання – а саме вугілля та залізної руди – разом із робочою силою та доступним транспортом доступними водними шляхами. Це призвело до зростання вугільних та металургійних заводів, які згодом породили зброю, автомобільну промисловість та автозапчастини. Люди, які шукають роботу, почали переїжджати до району, де переважали як вугільна, так і металургійна промисловість, змінюючи загальний ландшафт регіону [180, 181, 182].

Але це почало змінюватися в період з 1950-х до 1970-х років. Багато виробників все ще використовували дороге та застаріле обладнання та техніку, і вони були перевантажені високими витратами домашньої праці та матеріалів. Для компенсації значна частина з них почала шукати деінде дешевшу сталь та робочу силу – а саме з іноземних джерел – що в кінцевому підсумку призведе до

краху регіону [180, 181, 182].

Демографія: Здавалося, що в середині 90-х років минулого століття в декількох районах метрополітену "Іржавий пояс" негативне зростання було призупинено, про що свідчать основні статистичні показники: безробіття, заробітна плата, зміна населення. Однак, протягом першого десятиліття 21 століття зберігалася негативна тенденція: Детройт втратив 25,7% населення; Гері, штат Індіана - 22%; Янгстаун, Огайо - 18,9%; Флінт, штат Мічиган - 18,7%; та Клівленд, Огайо - 14,5% [184]/

Особливість: Регіон поясу іржі являє собою деіндустріалізований район. Даний процес часто супроводжується зменшенням кількості високооплачуваних робочих місць та високим рівнем бідності. Результатом стала зміна міського ландшафту, оскільки місцеве населення переїхало в інші райони країни у пошуках роботи [182].

Аспектні програми національного і транснаціонального рівнів. Крім програм вирішення проблем індустриальних міст, які розгортаються в горизонтах містобудування, урбаністичної (муніципальної) політики і політики регіонального розвитку, принципово важливий клас програм оздоровлення і стабілізації, що не локалізуються на жодному зі згаданих рівнів. Це соціальні, фінансово-економічні, екологічні програми, що зачіпають такі аспекти життя міст, які або в принципі не можуть бути локалізовані в межах міста або регіону, або, в силу універсальності підходу, можуть мати повсюдне поширення [180].

Починаючи з 1980-х років, кандидати в президенти присвячували більшу частину свого часу економічним проблемам регіону Іржавий пояс. Поглиблення минулого та роздуми про майбутнє штатів Rust Belt, 2010 рік Інститут Брукінгс Звіт свідчить про те, що регіон Великих озер має значний потенціал для трансформації, посиляючись на вже існуючі глобальні торгові мережі, чисту енергію / низьковуглецевий потенціал, розвинену інноваційну інфраструктуру та вищу освітню мережу. Були запропоновані різні стратегії, щоб змінити стан колишнього фабричного поясу, включаючи будівництво казино та конференц-центрів, збереження так званого "креативного класу" через мистецтво та оновлення центру міста, заохочення "підприємницького" типу підприємництва

тощо. Останнім часом, аналітики припустили, що повернення промисловості може стати фактичним шляхом для майбутнього відродження регіону. [потрібне цитування] Це включає зростання нової промислової бази з набором кваліфікованої робочої сили, відновлення інфраструктури та інфсистем, створення науково-дослідних партнерських відносин між університетами та бізнесом та тісну співпрацю між центральним, державним та місцевим урядом та бізнесом. Також були спроби переробити власність у Іржавому поясі, щоб змінити його економічний спад. Будівлі, непридатні для сучасних потреб, були придбані та оновлені для сприяння новому бізнесу. Ця ділова діяльність свідчить про те, що пожвавлення відбувається району що деградує [184].

Структура: Географічно в пояс зазвичай включають центральну частину штату Нью-Йорк, регіони на захід від нього в штатах Пенсільванія, Огайо, Індіана, Мічиган і Іллінойс до західного берега озера Мічиган. Іноді в нього також включають Дулут та інші населені пункти, в яких зосереджена гірничорудна промисловість штату Міннесота, і навіть Південне Онтаріо та Квебек у Канаді. Центром іржавого поясу вважають узбережжя озера Ері. На півдні Іржавий пояс межує з вугледобувними регіонами в горах Аппалачі [180].

Транспорт: Середній Захід Америки має водні та транспортні ресурси, необхідні для виробництва та транспортування.

Інші міста

Характерними є, також, ряд невеликих американських міст: Сіракузи, (Нью-Йорк), Нью Бедфорд (Массачусетс), Каламазу (Мічиган), Буффало (Нью-Йорк), Декейтер і Трентон (Іллінойс), Ері (Пенсільванія), Янгстаун (Огайо). Всі вони наразі є дезурбанізованими промисловими центрами.

Економічний спад 1970-х років призвів до деградації міських просторів – депресивні райони, низький рівень доходів, зайнятість переважно у сфері обслуговування, зменшення «креативного класу», та ін.. Що призвело до процесу деіндустріалізації в малих і середніх містах з населенням 50-500 тис.чол.

Подібні міста часто реконструювались після Другої світової війни, внаслідок чого отримали ряд типових особливостей, що були націлені скоріше на великі метрополітенські райони. Зокрема, було реконструйовано транспортні

схеми міст, зонування в цілому, змінено принципи житлового будівництва (великі смуги одноповерхових передмість). Через зміну політики землекористування (збільшення ланцюга поставок за допомогою величезних систем автомагістралей) розширювались і відстані зв'язку житло-робота (житлове передмістя), енергія-будівля, фермер-ринок збуту (нові торгові квартали), виробництво-продаж (приміські торгові моли).

Ревіталізація транспортних та економічних систем малих і середніх міст та їх агломерації призвела до природнього розвитку кризових явищ (стагнація, деградація міських просторів, відтік населення, та ін.). В деяких випадках міські спільноти знаходять можливості використовувати подібні макроекономічні процеси в своїх інтересах.

Всі зазначені чинники відображено, систематизовано, та порівняно з агломерацією що досліджується в таблиці 3.1.2.

3.2. Теоретичні концепції дослідження просторового розвитку

Питання територіальної організації суспільства – її закономірності та принципи вивчає соціально-економічна географія. За своєю структурою ця наука складається з таких аспектів: економічний (географія промисловості, географія транспорту, та ін.); соціальний (геодемографія, географія ринку праці, геоурбаністика, рекреаційна географія, та ін.); історичний; культурний (культурні ландшафти, та ін.); політичний (географія конфліктів, та ін.). Та базується на засадах загальної теоретичної географії. Предметом вивчення соціально-економічної географії є людська діяльність в географічному середовищі.

Створення комфортних умов для людини, та її діяльності є головною задачею архітектури. Таким чином, аспекти та гіпотези соціально-економічної географії є передумовами формування міських мереж, міського середовища, та міських громадських просторів. Основні концепції просторового розвитку, які заклали теоретичну і методологічну основу сучасної соціально-економічної географії можуть слугувати основою для розуміння процесів формування агломерацій міст, і, як наслідок, запитів на гармонізацію її середовища.

«Ізольована держава в її відношенні до сільського господарства і національної економіки», Іоган Генрих фон Тюнен [143, 144]

Теорія «Ізольована держава...» розглядає розміщення сільськогосподарських земель та розвиває модель, яка відображає їх взаємозв'язок з місцем збуту. Вона базується на концепції концентричних кіл з центром у ринку збуту. Ця теорія є однією з перших, що досліджує просторову модель розміщення сільськогосподарських зон. [142, 145] (Рис. 3.2.1.).

Висновками до цієї моделі І. Тюнен визначає [142, 143, 144]:

- Системи функціонального призначення зазнають змін від центру (ринку збуту) до периферії.
- Вартість виробленої продукції залежить від віддаленості від ринку збуту.
- Ринкова вартість товарів майже однакова для всіх функціональних зон в системі міста.
- Немає абсолютно вигідних систем використання земель.
- Оптимальний вибір використання земель залежить від комплексу природних, соціально-економічних та інших умов.

«Штандорт промисловості», Альфред Вебер [146, 147]

Теорія «Штандорт промисловості» досліджує оптимальні місця розташування промислових зон з метою зменшення витрат. У процесі вивчення факторів розміщення промисловості враховуються різні просторово-часові чинники впливу. Відстань до точки збуту та обсяг виробництва продукції є двома факторами, які безпосередньо впливають на логістичні витрати, незалежно від конкретного типу продукції. [142].

Розміщення промисловості, відповідно до теорії, визначається наступними факторами [142, 146, 147]:

- Логістичний чинник (транспортна орієнтація) - теорія розміщення промислових підприємств на найбільш зручних для транспортування місцях, що дозволяє зменшити витрати на логістику.
- Людський фактор (робоча орієнтація) - теорія розміщення промислових підприємств відповідно до доступності житлових районів з дешевою робочою силою.

- Системний фактор (агломераційна орієнтація) - теорія розміщення промислових підприємств у центрах концентрації промислових осередків для зменшення транспортних та інфраструктурних витрат та створення виробничих ланцюгів.
- Сировинний фактор (джерельна орієнтація) - теорія розміщення промислових підприємств відповідно до доступності джерел сировини та ринків збуту, що дозволяє оптимізувати виробничі процеси та зменшити витрати (Рис. 3.2.2.).

Згідно з теорією А. Вебера, розташування агломерацій залежить від структури та галузевого напрямку виробництва, що впливає на трудові відносини, економіку, ринкові зв'язки, сировинне постачання та логістику. Це відображається у витратах виробництва та економічній складовій. У випадку зростання агломерації або переїзду в неї, може виникнути профіцит, що призводить до відхилення центрів виробництва від оптимальних зон з огляду на логістичний та людський фактори. Це може бути відображено в моделі за допомогою ізоліній, що представляють рівні витрат і проводяться навколо раніше знайдених оптимальних пунктів транспортної орієнтації [142, 145, 146, 147].

Кінцевим висновком теорії А. Вебера є виокремлення факторів що сприяють агломераційним процесам: висока функція заощаджень, низька транспортна вага, незначні транспортні тарифи, висока продуктивна щільність [142, 145, 147].

Теорія "центральных місць", Вальтер Кристаллер і Август Леш [148, 149, 150],

Теорія "центральных місць" відображає просторові закономірності, які визначають розташування міст і є необхідними для покращення територіальної організації та адміністративно-територіального поділу Німеччини [142, 145].

Ця теорія базується на гіпотезі про малі осередки поселень, що існують рівномірно, утворюючи мережу правильних трикутників. Крім того, кожен центр міста має залежну від нього кількість поселень (k), які займають більш низький рівень ієрархії. [142, 145] (Рис. 3.2.3.).

В результаті проведеного дослідження Кристаллер виявив ряд просторових закономірностей [142, 145]:

- Група ідентичних центральних місць складається з шестикутних територій обслуговування, які взаємодіють між собою, а самі центральні місця утворюють правильну трикутну мережу. Це забезпечує оптимальний розподіл споживачів, оптимізацію інфраструктури та адміністративного устрою.
- Ідеальна модель розміщення можлива лише на теоретичній ділянці з однаковою щільністю населення, купівельною спроможністю, ресурсами та логістикою, за умови реалізації товарів та послуг у найближчому центральному місці без додаткового прибутку.

У дослідженні А. Льюша, що базується на підході Вальтера Кристаллера, була розроблена більш складна та реалістична модель розміщення, яка враховує зростання транспортних витрат та зміну цін на товари та послуги у периферійних зонах ринкових територій. Як результат, було встановлено "конус попиту", що визначає межі зони ринку збуту центральних місць. Головним завданням теорії було розкриття закономірностей просторового розміщення населених пунктів та їх застосування на нових територіях. [142, 145].

Дифузія нововведень (інновацій), Т. Хагерстранд [151],

Згідно з теорією Дифузії нововведень, соціально-економічний розвиток залежить від запровадження реформ соціального, економічного, політичного та іншого характеру. Існує кілька факторів, які допомагають систематизувати нововведення, зокрема їх тип, механізм здійснення, ставлення до попередника, ступінь впливу на середовище або інноваційний потенціал (радикальні або модифікувані) [142, 145].

Для сприйняття нововведення середовище повинно мати певні особливості [142, 145, 152]:

- Реформа має очевидну перевагу порівняно з іншими об'єктами чи процесами.
- Мета та завдання реформи, а також методи її реалізації, є зрозумілими.
- Реформа відповідає запиту та рівню розвитку середовища.
- Важливо популяризувати реформу серед потенційних адаптерів, щоб забезпечити її актуальність.

У процесі поширення нововведень виділяють стадії "життєвого циклу" –

періоду існування нововведення від зародження до рутинізації [142, 145]:

- генерація, виникнення, створення ідеї - освоєння даного нововведення в вузьких, експериментальних масштабах - поширення, дифузія нововведення, рутинізація, або функціонування нововведення в повному обсязі.

Існує два типи дифузії нововведень: дифузія розширення, коли нововведення розповсюджується від одного місця до іншого, і дифузія переміщення, коли нововведення розповсюджується в нові регіони. Остання може бути пов'язана як з впровадженням старих або небезпечних нововведень, так і з їх видаленням з більш розвинених промислових центрів на периферію. [142, 145].

Теорія «полюсів зростання» (галузей) і «центрів розвитку» (міст), Франсуа Перру

Теорія «полюсів зростання» (галузей) і «центрів розвитку» (міст) базується на думці, що промислові зони є катализаторами розвитку, які впливають на структуру поселення шляхом концентрації нововведень навколо провідної галузі [142, 145].

За тенденціями розвитку галузі виробництва розділено на три групи [142, 145]:

- Галузі, що характеризуються повільним розвитком, деградацією та постійним зменшенням їх частки в економічній структурі країни (такі як вугільна, текстильна та суднобудівна промисловість), відомі як старі галузі промисловості у більшості розвинених економік.
- Галузі з високими темпами розвитку, які не мають істотного впливу на розвиток інших галузей національної економіки, такі як виробництво готових товарів, які не потребують подальшої переробки.
- Галузі, які швидко розвиваються і сприяють з'явленню та розвитку промислових центрів, окрім загального індустріального розвитку країни (такі як машинобудування, хімічна промисловість та електроенергетика), утворюють «полюс зростання», профілюючі галузі якого складають «комплекс галузей».

Ф. Перру розробив модель взаємодії між "полюсом" та його оточенням, в

якій важливим чинником розвитку господарства району є правильний вибір галузей або їх поєднань, а також точок їх розвитку. Це дозволяє забезпечити максимальний економічний розвиток регіону [142, 145].

Теорія П. Потье про вісі розвитку щільно пов'язана з теорією полюсів зростання. Згідно з цією теорією, головні транспортні магістралі, що з'єднують найважливіші промислові центри, є основою передачі розвитку вздовж них [142, 145].

Концепція "центр - периферія", Джон Фридманн [153]

Центр-периферія - це модель взаємодії між центральними та периферійними районами в контексті розвитку міста. У цій концепції центр (який зазвичай є меншим за площею) є місцем зосередження передових технологій та соціальних досягнень, які сприяють розвитку. У свою чергу, периферія виступає як віддалена територія, що споживає ресурси, але має менш розвинену інфраструктуру та меншу кількість можливостей для розвитку. [142, 153].

Модель "центр-периферія" застосовують на різних рівнях (глобальному, регіональному, локальному), та виділяють 4 типи економічних районів [142, 153]:

- Райони-ядра, що характеризуються концентрацією передових галузей економіки, мають високий потенціал для розвитку.
- Зростаючі райони, хоча і є периферійними, але завдяки сусідству з районами-ядрами мають стимули для зростання (наприклад, райони нового промислового будівництва на базі інтенсивної розробки природних ресурсів або "коридори розвитку").
- Райони нового освоєння - це території, де раніше не було зайнятих земель і які активно освоюються та заселяються.
- Депресивні райони - це периферійні райони зі старими поселеннями, де сільське господарство та промисловість стагнують.

В результаті інтенсифікації використання простору при зустрічному "розповзанні" районів-ядер виникають великі урбаністичні утворення з високою щільністю господарської діяльності. [142, 153].

«Міста на межі»

Теорія «Міст на межі» сформована в курсі «Паттерни урбанізації XXI

століття», університету Сан-Дієго [188], та визначає зміни міського середовища до економіки постіндустріальних міст Північної Америки. «Містами на межі» є міста, що розташовані у межі основних метрополітенських районів, таких як Даллас-Форт Уорт, та мають ознаки постіндустріальної економіки (здебільшого з високооплачуваною роботою в секторі високих технологій) [186, 187, 188, 189].

В 2001р. Т. Джордан було визначено характерні риси «міст на межі» [186]:

- наявно біля 5 млн кв. футів орендованих офісних площ (робочих місць у постіндустріальній економіці)

- наявно біля 50 тис. кв. метрів орендованих торгових площ

- перевага в кількості громадських (робота) площ над житловими

- сприймається як багатофункціональний район («в якому є все»)

- активний розвиток впродовж останніх 30 років

- низький рівень безробіття (до 5%)

- містять всі функції старих міських центрів, але ширше розкидані, в них менша щільність, більшість забудови розташована уздовж основних автострад.

- є центрами постіндустріальної економіки, яку позначає занепад первинного (видобуток) і вторинного (переробка) секторів економіки

- високотехнологічні компанії що існують в контексті економіки знання (Кремнієва долина, навколишньої затоки Сан-Франциско)

Міста-на-межі можуть сформуватися двома шляхами: першим є незалежні міста, які існують більше століття, але раптово і різко зростають за 20- або 30-річний період, прикладами яких є Пано і Техас (Даллас), Раунд Рок, Техас (Остін), Скоттсдейл і Арізона (Фенікс). Другим шляхом є злиття громад на основі загального генплану або відділення комуни, яка достатньо виросла для самостійного існування, прикладами яких є Вудландс і Кінгвуд на північ від Х'юстона, а також Ріо Ранчо в Нью Мексико [186, 187, 188, 189].

Для середовища міст характерною є наявність таких об'єктів:

- Дослідницький університет світового класу

- Технологічні ноу-хау у вигляді високоосвіченої та висококваліфікованої праці

- Близька доступність до космополітичного міського центру
- Місцевий економічний клімат, який підтримує ризиковані підприємства
- Вкорінені на місці мережі глобальних ділових зв'язків
- Високо привабливе середовище, високоякісне житло, приємний клімат, мальовничі околиці, цілорічні рекреаційні і культурні можливості.

У подальшому розвитку цих місць була заложена ідея технополісів - технологічних та промислових комплексів, які створюють, продвигають та виробляють інновації, технічні пристрої та програмні продукти нової економіки. Зокрема, на передмістях створюються комплекси забудови низької щільності, побудовані як кампуси, що символізують нову еру просторового розвитку, що замінює димлячі фабрики минулого. Прикладами таких технополісів можуть служити Рут 128 у Бостоні, Сіетл, Дослідницький трикутник в Північній Кароліні, а також схожі комплекси у Великобританії, Японії, на Тайвані та во Франції. [187].

У структурі проекту «ЕвроЛілль» також було передбачено створення в регіоні Нор Па-де-Кале мережі технополісів (Вільнев д'Аск, основною спеціалізацією якого є утворення та проведення досліджень).

Ідея перетворення кризових мономістів на "креативні міста" з'явилася в зв'язку з концепцією технополісів, яка була популярна в 80-х роках. Під час конференції в Меріві (США) було висловлено думку про те, що на території американських міст існують "мертві зони", що потребують ревіталізації. Згідно з оцінками управління США, кількість порушених комерційних та промислових ділянок на території США становить від 130,000 до 450,000 (з іншої оцінки - до 650,000) [186, 187, 188, 189].

Засобами та методами ревіталізації таких міст передбачено:

- Втрачені податкові надходження було оцінено в розмірі між \$ 121 млн. і \$ 386 млн. в рік [190]. Таким чином, доведено, що відновлення порушених територій дасть помітний позитивний економічний ефект за рахунок створення нових можливостей працевлаштування, поліпшення якості життя і розширення

муниципальної бази оподаткування, коли відновлена земельна нерухомість буде повернута в податкові відомості.

У 1997 році було укладено договір про співпрацю між Агентством охорони навколишнього середовища США та Університетом Джорджа Вашингтона. Метою договору було дослідження питань відновлення порушених територій. Одним з головних питань було встановлення меж, які не дозволяють відновлення порушених територій в шкідливий спосіб для вільних приміських та сільських районів. Інше питання стосувалося економічних переваг від відновлення порушених територій. Також було розглянуто законодавчі акти та нормативні документи, які регулюють відновлення порушених територій і впливають на освоєння вільних земель на федеральному та місцевому рівнях. [190,191].

- Економічна ініціатива відновлення порушених територій Агентства з охорони навколишнього середовища США представляє інноваційний підхід до захисту середовища, при якому зусилля переносяться безпосередньо на рівень місцевих громад. Її реалізація прискорила очищення середовища, скоротила деградацію околиць, принесла податкові надходження і створила робочі місця, що сприяло стабілізації місцевих громад та підвищення їх добробуту.

- Програма транснаціонального охоплення являє собою загальноєвропейську програму протидії громадського відчуження в містах CASE Interreg [190], яка в останні роки, в силу розширення меж Євросоюзу, була поширена також на ряд країн Східної Європи. У 2007 р на конференції «Краків проти громадського відчуження», метою якої було підведення підсумків реалізації проекту CASE Interreg III С, було представлено пропозицію «Модельного стратегії ревіталізації постіндустріальних міст», розробленої за партнерської участі семи європейських міст [189,191].

Розроблена стратегія є спробою відповіді на сучасні виклики для міського розвитку, серед яких глобалізація, парадокси міського розвитку, а також цілий ряд загроз для цілісності міста (зростаючий рівень соціального відчуження і просторової сегрегації, поляризація суспільних груп, нерівномірність і уповільнення міського розвитку, проблеми інтеграції іноземців та ін.) [189,191].

Були також зафіксовані специфічні проблеми трансформації міст в постсоціалістических країнах, загальні для всього регіону колишнього Східного блоку. Зміст стратегії, розробленої в рамках проекту, досить ясно представлено в вироблених рекомендаціях:

Попередні умови успішної реалізації стратегії [190,191]:

- Підхід, що зосереджений на впровадженні стратегії на конкретній території;
- Збір коштів та співпраця на всіх рівнях управління (федеральному, регіональному та місцевому);
- Мережевий підхід та ефективне управління на рівні сусідства;
- Залучення громадських активістів та підтримка їх діяльності;
- Рекомендації щодо впровадження стратегії на національному рівні та на рівні Європейського Союзу.

«Методика визначення zdegradovanoї території міста та локальних потенціалів для її ревіталізації»

Польські вчені І. Миронович і Т. Осович виділили чотири типи деградації ділянок [127, 175]: матеріальна, функціональна, моральна, просторова (Рис. 3.2.4.)

Польський урбаніст В. Ванькович зазначає три види деградації території, залежно від сфери впливу [127, 176]: просторова, соціальна, просторова та соціальна (Рис. 3.2.5.)

У дослідженні Горблюк С. А. «Методика визначення zdegradovanoї території міста та локальних потенціалів для її ревіталізації» [127] автором було розроблено та представлено «матрицю визначення zdegradovanoї міської території та локальних потенціалів для її відновлення», як методичний інструмент політики ревіталізації міста. «Матриця передбачає аналіз та оцінку індикаторів розвитку чотирьох ключових сфер міста: спільнота (соціальний капітал), економіка (ділова активність), простір (інфраструктура) та довкілля (природокористування)» [127].

За матрицею діагностуються такі чинники [127]:

1) внутрішні чинники деградації міської території (бідність, безробіття, незадовільний рівень життя, у тому числі житлові умови; недостатній рівень

освіти та медицини, злочинність, низький ділова активність і продуктивність праці, деградація технічної інфраструктури, екологічні проблеми тощо);

2) зовнішні чинники деградації міської території (неефективна міська політика територіального розвитку, низька якість та доступність публічних послуг, недостатній рівень бюджетного фінансування соціальної та технічної інфраструктури, зовнішнього інвестування підприємництва, відсутня фінансова підтримка проєктів природокористування та ін.);

3) локальні потенціали для ревіталізації zdegradovanoї території (активність громадян і громадських організацій, рівень людського та соціального капіталів; локалізація ресурсів на території, інвестиційно-привабливі об'єкти, зокрема історико-культурної спадщини; публічні простори, зелені зони тощо) [127].

Індикаторами внутрішніх чинників деградації міста Горблюк С. А. визначає такі.

— Спільнота: природний приріст населення; вікова та професійна структура; середня тривалість життя; кількість осіб із соціальними хворобами на 1000; середній рівень доходів індивідуальних домогосподарств; кількість довготривалих безробітних на 1000 мешк.; кількість осіб, які отримують виплати соціальної допомоги на 1000 мешк.; кількість злочинів, правопорушень, випадків домашнього насилля на 1000 мешк.; кількість випускників, які не склали зовнішнє незалежне оцінювання на 100 вип.; середній бал документів про базову середню освіту.

— Економіка: кількість суб'єктів підприємництва на 1000 мешк.; співвідношення кількості нових зареєстрованих суб'єктів підприємництва до знятих з реєстрації; співвідношення кількості створених нових робочих місць до ліквідованих; рівень продуктивності праці; темп зростання обсягів реалізованої продукції за видами економічної діяльності; рівень та співвідношення середньої заробітної плати штатних працівників жінок та чоловіків.

— Простір: середня забезпеченість житловою площею на одну особу; рівень забезпеченості населення торгівлею її побутовими послугами; питома вага будівель, які мають незадовільні естетичні та санітарні умови, до загальної

кількості; рівень енергоефективності житлового фонду; протяжність вуличного дорожнього покриття, освітлення.

— Довкілля: якість атмосферного повітря; якість та доступність питної води; рівень шуму; обсяг скидів забруднених стічних вод у водні об'єкти; вміст забруднених речовин у ґрунті; рівень озеленення території; рівень охоплення населення послугою з вивезення ТПВ; кількість стихійних хвалищ відходів.

Індикаторами зовнішніх чинників деградації міста Горблюк С. А. визначає такі.

— Спільнота: доступність і якість публічних послуг у соціальній сфері; обсяг бюджетних інвестицій на соціальні проєкти; рівень участі населення у партисипативному бюджетуванні; кількість реалізованих місцевих ініціатив за підтримки міських органів влади та бізнесу; рівень внутрішньої і зовнішньої міграції; рівень фінансування об'єктів бюджетної сфери.

— Економіка: обсяг фінансової підтримки з місцевого бюджету проєктів суб'єктів малого підприємництва; обсяги капітальних інвестицій за видами економічної діяльності; кількість налагоджених коопераційних зв'язків у бізнесі; кількість проведених форумів, виставок, ярмарків, на яких позиціонувалася місцева продукція.

— Простір: якість просторового планування, адміністративних послуг; кількість об'єктів комунальної інфраструктури, на яких проведені капітальні ремонти та/або реконструкція; рівень транспортного та дорожнього сполучення; обсяг коштів, спрямований на відновлення, збереження та розвиток об'єктів історико-культурної спадщини; питома вага коштів місцевого бюджету, спрямована на благоустрій території.

— Довкілля: обсяг фінансової підтримки з місцевого бюджету проєктів громадських екологічних ініціатив; обсяг інвестицій, залучених у сферу поводження з побутовими відходами; кількість об'єднань співвласників багатоквартирних будинків, які отримали фінансову підтримку з місцевого бюджету на впровадження енергоефективних заходів; обсяг бюджетних коштів на підтримку розвитку альтернативної енергетики

Модель розташування вулиць

В дослідженні Джеффа Боїнга «City Street Orientations around the World» [155] та «Urban Street Network Orientation» [156] можна побачити приклади моделей орієнтації міської вуличної мережі міст світу.

Більшість американських міст заплановані та забудовані за так званою Гіподамовою системою – з рівнозначних кварталів, котрі утворюються мережею взаємно перпендикулярних вулиць, що обумовлено часом закладання таких міст – добою популярності класицизму. В меншій кількості є міста, що сформовані радіально чи за змішаною системою через характер рельєфу, реконструкцію, історичність забудови та ін. [154, 155].

Змішане планування притаманне більшості європейських міст, де головними чинниками формування є рельєф, історичні умови забудови, та розвиток і реконструкція таких міст на різних етапах [154, 156].

Аналогічне дослідження найбільших українських міст на основі роботи Джеффа Боїнга в Україні проводила майстерня «Мапарня» [157].

Діаграми побудовані з урахуванням сторін горизонту, де визначається переважний напрям, та довжина вулиць. Відрізок діаграми показує відносну довжину всіх вулиць в даному напрямку [154].

Дослідження показує відповідні результати, з перевагою історично-сформованих моделей планування міст (Київ, Харків, Львів, та ін.). Чітку, регулярну структуру мають промислові міста, та міста, що зазнавали реконструкції історичного планування центральних частин (Черкаси, Донецьк, Луганськ, Херсон, Миколаїв, та ін.) [154, 157] (Рис. 3.2.6.).

Межі зони впливу міста-центра

Визначення меж зони впливу міста-центра є важливою задачею у плануванні розвитку міст і територій, оскільки це дозволяє оцінити ступінь впливу міста на прилеглу територію, а також враховувати цей вплив при прийнятті рішень з питань забудови, розвитку інфраструктури та інших аспектів життя на території. Крім того, визначення меж зони впливу міста-центра може бути корисним для визначення зон захисту довкілля від негативного впливу міста, наприклад, від шкідливих викидів забруднюючих речовин [332, 333, 334] (Рис.3.2.7.).

Межі зони впливу міста-центра можуть визначатися різними методами, зокрема, математичним, градієнтного аналізу, кластерного аналізу, аналізу сіткових даних, географічного інформаційного аналізу та ін.

Метод градієнтного аналізу є одним зі способів визначення межі зони впливу міста-центра. Цей метод базується на вимірюванні інтенсивності впливу міста-центра на територію, яка оточує його, та визначення градієнту цього впливу [332, 333, 334].

Для визначення меж зони впливу міста-центра за допомогою методу градієнтного аналізу можна використовувати такі кроки [332, 333, 334]:

1. Отримати дані про населені пункти, що входять до складу агломерації, та їх географічні координати.
2. Обчислити відстані від кожного населеного пункту до головного міста.
3. Обчислити градієнт на основі відстань до головного міста, який визначається як відношення різниці населення міста та населення міста-центра до відстані між містами. Таким чином, градієнт впливу визначає, як швидко зменшується щільність населення зі збільшенням відстані від центру міста-центра Краматорська.
4. Відсортувати міста за зменшенням градієнту впливу.
5. Визначити зони впливу міста-центра на основі отриманого градієнту як відстань від центру міста-центра до того міста, де градієнт впливу зменшується до певного порогового значення. Наприклад, межа зони впливу може бути визначена як відстань до того міста, де градієнт впливу зменшується до 0,1..

У загальному, визначення меж зони впливу міста-центра є важливим етапом в плануванні територій та розвитку міст і допомагає враховувати вплив міста на оточуючу територію при прийнятті рішень та розробці стратегій розвитку.

3.3. Основні підходи до еко-ревіталізації мономіст

Світовий досвід розвитку міських систем монопрофільних поселень формувався

з точки зору різних систем мислення. Дані системи та підходи було досліджено, та представлено в роботі О. П. Буряка «Розробка моделі управління розвитком мономіст, як елемента промислової політики в умовах економічної кризи на прикладі м. Байкальськ» [110]. Системи засобів управління міст сформовано історично, за різних структур адміністративного керування, та відрізняються за функціональними особливостями та призначенням. В Україні, здебільшого, розвинуто містобудівний підхід розвитку, що здійснюється за допомогою регламентованих законодавством методів. Дана система була сформована та розвинута за часів радянської окупації, та зберігається досі. Урбаністичний та регіоналістичний підходи було сформовано в країнах Європи та Америки, в Україні ж розвиток даних теорій є на стадії дослідження (Рис. 3.3.1.).

Урбаністичний підхід (Рис. 3.3.2.)

За призначенням – це система засобів реорганізації міста, що реалізується за допомогою муніципальної практики та ліберальної ідеології. Суб'єктами є міські та територіальні громади. Головною метою урбаністичного підходу є забезпечення балансу інтересів та можливостей основних суб'єктів процесів розвитку [110].

За характером предметних галузей. Головною метою та задачею урбаністичного підходу є створення комфортних умов в міському просторі, за яких запити виробника та споживача продукції узгоджено співіснують, формуючи гармонійне середовище. Урбаністикою формується «жива» система міських просторів, що створюється громадою з метою безперервного продовження та розвитку міста, як середовища проживання громади. Урбаністика розглядає «місто» як сукупність місць і ситуацій, а основою мислення є баланс їх інтересів – конкретних питань з конкретними людьми у виняткових ситуаціях. У цьому випадку місто розвивається через координацію зусиль громади: громадські слухання по проєктних пропозиціях; суспільно - муніципальні комісії з перевірки виконання прийнятих рішень; створення протоколів та договорів про наміри використання міських територій; та ін. Таким чином, за умови стабільного суспільного розвитку, зміни відбуваються поступово та прогресивно.

За засобами та методами, що використовуються. Запит на застосування ідей та методів в урбаністичному підході формується, в першу чергу, громадою населеного пункту. Зазвичай, основна проблема формується як потреба у створенні нових робочих місць замість вибулого підприємства, та розвиток всієї громади через благоустрій деградованих та прилеглих територій. Стратегія модернізації будується за такими етапами: залучення мережевих виробників, філій та технологічних компаній; аналіз та інтенсифікація використання місцевих ресурсів, не розвинутих раніше (розвиток туризму, ремесл, традиційних промислів); залучення зусиль для створення конкурентних переваг, активний маркетинг територій. Одним з імовірних форматів розвитку малих промислових міст за думкою американських урбан-соціологів є місто, сфокусоване на ремеслах та виготовленні спеціалізованих виробів. Такий підхід до розвитку соціально-економічної галузі міста створює передумови до певного формату розвитку міського середовища та громадських просторів, що засновані на комерціалізації середовища, та прагненні залучення міста до формування позитивного образу для загального розвитку.

Містобудівний підхід (Рис. 3.3.3.)

За призначенням – це система засобів реорганізації міста, що реалізується централізованою владою. Діяльність суб'єкта набуває характеру містобудівного підходу, коли цей суб'єкт на певній території має абсолютну владу, використовуючи її з метою розвитку міста [110].

За характером предметних галузей. З точки зору містобудівного підходу головною функцією міста є виробництво, а продуктом кожного життєвого циклу є грошовий еквівалент виробленої продукції. А головною задачею такого підходу, в першу чергу, є проблематика локалізації виробничих об'єктів. Саме «місто» розуміється як складне просторове антропогенне утворення, що функціонує і розвивається через систему запланованих генеральним планом об'єктів розвитку. Часто такі планувальні обмеження мають завершену структуру без врахування можливих сценаріїв майбутнього розвитку.

За засобами та методами, що використовуються. Парадигмою використання містобудівного підходу є реконструкція – перетворення

матеріально-просторової структури міста відповідно до соціально-економічних запитів, в основу цього методу покладено принципи американської урбан-соціології, та «захисного містобудування». Оскільки архітектура та містобудування не мають повної компетенції для визначення нових функцій, міська реконструкція отримала різноманітні підходи, такі як практики реновації (поновлення), реадаптації (пристосування до нових функцій), ревалоризації (повернення деградованих територій втрачених якостей), регенерації (відновлення функціональної повноти міста або району), реанімації (відновлення втраченого "духу місця") та ревіталізації, яка з 1990-х років стала загальною назвою для дослідницьких, проєктних і управлінських практик, спрямованих на відродження та стабілізацію кризових постіндустріальних міст. [110].

Приклад використання. Одним з перших найбільш відомих кейсів є ревіталізація Паризьких старо-міських боєнь у парк «Ля Віллет» (1982-1986 рр.). Проєкт ревіталізації Лондонських доків «Докландс» у житловий квартал. Реконструкція Познанської мануфактури в Лодзі (Польща), що перетворено на крупний торгівельно-розважальний центр. Для повномасштабної ревіталізації малих постіндустріальних міст містобудівний підхід досі не застосовувався.

Регіоналістичний підхід (Рис. 3.3.4.)

За призначенням – це система засобів реорганізації міста, що реалізується певними соціальними угрупованнями, «прогресивними групами» (традиційні та нові еліти, корпорації, соціальні верстви, політичні угруповання). Регіональний підхід передбачає зміну міста в позиції його регіональних та світових мереж [110].

За характером предметних галузей. Головною метою регіоналістичного підходу є самовизначення міст в системі комунікацій міських мереж; вибір найбільш перспективних та конкурентних шляхів розвитку. Регіоналістика розглядає «місто» як суб'єкт геополітики в системі світової культури, що формує власний регіон (сукупність галузей діяльності та територій, де вплив міста є домінуючим); точка перетину шляхів руху ресурсів та комунікацій (комунікаційна чи мережо-утворююча ланка). У цьому випадку місто розвивається через створення проєктів та програм формування регіону, розвитку

системи взаємовідношень внутрішніх та зовнішніх зв'язків. Регіональний підхід передбачає постійне спостереження за положенням міста в оточуючій ситуації за подібними етапами: визначення стратегії розвитку (проведення міських досліджень); сприяння просуванню на шляху розвитку; створення програм розвитку за умови ефективної системи місцевого керування.

Приклад використання: зміна технологій і докорінна зміна характеру діяльності в густонаселених промислових агломераціях: програми "Новий Пітсбург" в США (ліквідація сталеливарної промисловості в Пітсбурзі, штат Пенсильванія) і "Євро-Лілль" (конверсія вугільної і текстильної промисловості і розвиток транс'європейської мережі комунікацій у французькому регіоні Норд Па-де-Кале, формування комунікаційного вузла і системи технополісів в Великому Ліллі) [110].

За засобами та методами, що використовуються. За прикладом ревіталізації Пітсбурга за регіональною програмою було виділено такі риси: постійна увага до управління регіональною позицією міста, послідовність в розвитку вже прийнятих програм (програма «Відродження», «Відродження-2»); масоване залучення зовнішнього розумового ресурсу; виразний акцент на культурних і соціальних складових (штучне прискорення міграційних процесів для переселення потрібних в нових галузях спеціалістів. Подібним прикладом застосування методів регіонального розвитку є відкриття Ла-Маншу, внаслідок чого в деградуєчому Нор Па-де-Кале (Франція) став розвиватися туризм, внаслідок чого природнім чином почались процеси ревіталізації шахтних поселень та індустріальних об'єктів, створюючи унікальне міське середовище, що поєднує знакові для регіону музеєфіковані історичні об'єкти, туристичні об'єкти обслуговування, та розвинуту історичну транспортну структуру¹. В цілому, зміни регіональної позиції міста частіше мають природній характер, та є непередбачуваними на макрорівні розвитку окремих міст, що можна характеризувати як кризовий етап для розвитку самої одиниці.

Розглянуті підходи можна диференціювати за рівнями, визначеними

¹ В 2002 році район Па-де-Кале було представлено до внесення до списку всесвітньої спадщини ЮНЕСКО

методологією дослідження.

На макрорівні (складова – регіон, на рівні вивчення зовнішніх зв'язків агломерації, та її зон впливу) доцільним є використання регіоналістичного підходу для розгляду питання з точки зору ширшого опрацювання проблеми міжрегіональних зв'язків.

На мезорівні (складова – агломерація, на рівні вивчення внутрішніх міжміських зв'язків, та їх структури) доречно використовувати містобудівний підхід для формування цілісної композиційно-планувальної стратегії розвитку територій в узгодженні з центральною владою міст.

На мікрорівні (складова - місто, на рівні вивчення міських просторів та внутрішньо-міських зв'язків) доречніше використовувати урбаністичний підхід до розвитку громади. Коли ініціатива виходить від самих мешканців різних соціальних груп, та розвивається за направленням від громади до влади. Так, міське середовище формується найбільш комфортним та відповідним до запитів користувачів.

При цьому професійний розгляд питання повинен відбуватися за ієрархією від макрорівня до мікрорівня. За такого розділення дотримується етапність дослідження від загального до окремого. Однак, при цьому, при реалізації обраних методів неодмінною умовою є майже одночасна реалізація засад макрорівня та мікрорівня, що показує та забезпечує комплексну роботу як центральної влади, так і окремих громад, та підтверджує зацікавленість громад у власному розвитку, та гармонізації власного середовища проживання (Рис. 3.3.5.).

В своєму дослідженні О. П. Буряк виділяє такі необхідні складові міського розвитку [110] (Рис. 3.3.6.): планування для визначення перспективного (бажаного) позиціонування міста в зовнішніх мережах економічних і культурних обмінів; диверсифікація економічного базису міського розвитку; активізація місцевих громад для пошуків шляхів і ресурсів подолання кризової ситуації; виявлення та використання соціокультурного потенціалу регіону, що може послугувати вирішенню проблем даного конкретного міста.

Проведений аналіз та використання виявлених підходів можливе лише за

умови узгодження аналітичних та управлінських зусиль [110]:

- в галузі регіоналістики, де визначаються варіанти нового позиціонування міста в його ув'язці зі змінами структур виробництва і управління, до яких включено колишнє монопрофільне місто;

- в діяльності урбаністики, що дозволяє максимально повно виявити специфіку кризової ситуації і ефективно активізувати внутрішні ресурси міської громади;

- в галузі містобудівних заходів, які за рахунок створення / реконструкції матеріальних, предметно-просторових структур забезпечують можливості для розгортання нових напрямків економічної і культурної діяльності;

- при виході з кризи – широкі міжрегіональні, національні та транснаціональні програми підтримки міського розвитку, які можуть розгортатися за цілою низкою аспектів - від екологічного оздоровлення територій та інфраструктурної модернізації до подолання соціального відчуження, зміцнення культурної самоідентифікації міських спільнот, боротьби з бідністю, економічної і юридичної освіти населення та багато інших.

Отже, можна зробити висновки про необхідність використання комплексного підходу, що складається з розгляду питання на різних рівнях розвитку міських мереж для проведення повноцінного різнобічного дослідження.

3.4. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації

Модель розміщення міст

Загальна схема розміщення населених пунктів є лінійною – де розміщення визначається транспортними магістралями (автомобільними або залізничними шляхами, судноплавними річками) (Рис. 4.1.1.).

Таким чином:

- міста рівномірно розподілені за загальною віссю північ-південь, сформованою природною (річка Казенний Торець), та штучною (вулиця Олексі Тихого) транспортними лініями, що умовно паралельні

- загальне сполучення та наближення міст дає змогу сформувати загальну тісну агломерацію за низкою природних та антропогенних чинників

Ретроспектива розвитку агломерації

Міста агломерації розвивалися послідовно та логічно. Забудова, здебільшого, зонована за історичними етапами, де можна виділити різні за епохами періоди забудови районів (Таб. 4.1.1.).

Аналізуючи генеральні плани на різних етапах можна виділити такі особливості:

- етапність розвитку забудови
- тяжіння до розташування природних ресурсів (води, копалин)
- поздовжній (відповідно річки Казенний Торець) розвиток, за віссю північ-південь, на початкових етапах, та широтний розвиток, за віссю схід-захід, в подальшому (через максимальну наближеність міст в адміністративних кордонах на півночі та півдні)
- збільшення площ міст через включення прилеглих хуторів та селищ у склад адміністративних кордонів
- збільшення, деградація та «переміщення» промислових зон міст в нові райони на різних етапах розвитку поселень
- переважне збереження історичних центрів міст з навколишньою історичною забудовою
- розвиток та зростання сельбищних зон за площею та поверховістю
- розвиток міської залізниці (трамвайного сполучення) як аналогу метрополітену, та ліквідація на сучасному етапі
- зміна пріоритетів розвитку міського середовища відповідно до сучасної стратегії розвитку, як наслідок – нерівномірний стан якості дизайну міських просторів

Переважajúчі вітри, аерація

Переважним напрямком дії вітрів в агломерації є східне (річне). Найменш повторюваним є напрям північний захід – південний схід. З урахуванням цієї особливості переважним є розташування промислових та комунальних зон на

північному заході відносно сельбищних та громадських зон забудови (Рис. 4.1.2.).

Ландшафтний аналіз

Краматорська агломерація розташована в степовій частині України, де переважаючим є рівнинний рельєф місцевості. Характерним, також, є дефіцит водних ресурсів. Краматорська агломерація розташована в низовині, де за деякими даними була акваторія стародавньої водойми. Найповноводнішою річкою регіону є Сіверський Донець, правою притокою якої є Казенний Торець (Рис. 4.1.3.).

Миколаївка

За даними генерального плану [195] територія м. Миколаївка, згідно обмірам опорного плану, становить 540,5 га. Ландшафтно-рекреаційні території складають 7,2 % території міста (39,0 га), з них – зелені насадження загального користування – 2,8% (15,0 га).

Місто розташоване на північно-західній околиці Донецького кряжу, відноситься до Дружківсько-Красногорівської ерозійно-денудаційної сильно-розчленованої рівнини, що сформувалася в умовах активних успадкованих неотектонічних підняттях на виступі складчастої основи давньої платформи. Через місто проходить регіональна купольна Донбаська морфоструктура центрального типу [195].

В межах м. Миколаївка виділяється пологі (від 5 до 10°), середні за крутизною (10-15°), круті (від 16 до 29°), дуже круті (- від 30 до 45°) схили вказаної ерозійно-денудаційної сильно-розчленованої рівнини, а також яружно-балкова мережа. Яружно-балкова мережа слугує місцем протікання малих річок та потічків міста, а також областю розвантаження підземних вод. На території міста є дві великі балки: Широка та Миколаївська, що надає території своєрідний горбистий рельєф [195].

Ландшафт характеризується переважно рівнинною місцевістю, зі значною кількістю полів та луків. Наявний невеличкий лісовий масив на південному заході від міста, що сполучає місто зі Слов'янськом. Є кілька водойм, серед яких найбільший - став "Макарівський", річка Червоний Бик. На макрорівні наявна велика кількість садибної забудови з невеликими городами та квітниками.

Загалом, ландшафт Миколаївки можна охарактеризувати як спокійний.

Слов'янськ

Місто Слов'янськ розташовано у межах Слов'янського куполу Артемівсько-Слов'янської антиклінальної зони й займає частину Бахмутської котловини. Рельєф міста характеризується переважно піднесеніи степними рівнинами, що пересікаються різними водотоками, численними балками й ярами, має пологий ухил у бік долини р. Сіверський Донець¹.

За даними проведеного історико-архітектурним опорним планом аналізу ключовим елементами природного ландшафту міста є водні. У межах міста протікає річка Казений Торець - правий приток Сіверського Донця, разом з лівим притоком, річкою Сухий Торець. В поймі Казеного Торця розташовані декілька великих озер карстового походження, такі як Сліпне, Репне, Вейсове та прісні лимани №1 та №2. Крім того, в межах міста є багато невеличких озер та заболочених ділянок.

Місто оточене п'ятьма висотами, з яких проглядається панорамний вид на місто, розташоване в низині.

Краматорськ

Місто розташоване в степовій зоні, на південь від річки Казеного Торця, що є правим притоком Сіверського Донця, з численними озерами та заболоченими ділянками, що сприяють розвитку екосистеми.

Краматорськ має плоский рельєф, характерний для степових районів. Розташований на крутому схилі між долинами річок, що забезпечує вентиляцію та допомагає уникнути заболочування.

Одним з головних природних ресурсів міста є річка Казений Торець з її лівим притоком – річкою Сухий Торець, яка забезпечує водопостачання. Окрім того, місто має кілька кар'єрів та штучних водойм.

Дружківка

Місто Дружківка знаходиться в долині річки Кривий Торець. Ландшафт

¹ Відмітки вододілів складають у середньому 180-200 м, максимальна відмітка – 242,9 м – у с. Долгенькая. У південно-східному напрямку поверхня поступово знижується до відмітки 100-120 м та переходить у долину р. Казений Торець, що розташована на відмітках 61-62м. У північно-східному

міста складається з кількох природних зон і геоморфологічних одиниць.

Місто розташоване в приблизно рівнинній місцевості, яка входить до складу Придніпровсько-Донецької рівнини. У цій місцевості переважає плоский рельєф з незначним нахилом на захід.

Також в околицях міста можна побачити відкладення глин та суглинків, що утворюють заболочені ділянки.

Костянтинівка

Місто Костянтинівка розташоване в долині р. Кривий Торець, на її схилах та у заплаві. Річка Кривий Торець поділяє територію міста на дві частини: правобережну, розташовану з півночі та лівобережну, розташовану з півдня.

Рельєф території міста значною мірою порізаний балками. Грузька, Довгенька та Берестова. Має загальне падіння у бік р. Кривий Торець¹.

Аналізуючи малюнок рельєфу Краматорської агломерації можна зробити такі висновки:

- міста розташовані на здебільшого рівнинній місцевості, в низовині
- до 90% території міст теоретично придатні для забудови [192, 193, 194, 195, 196]
- наявний дефіцит водних ресурсів, що компенсується штучно
- здебільшого, рельєф має не значний ухил – до 5%, на деяких ділянках – до 20% (гора Карачун, узбережжя водойм), до 50% (Клебан Бик, Білокузьминівка) [192, 193, 194, 195, 196]
- на території є значна кількість невеликих за площею балок, кар'єрів, ярів

Функціональне зонування агломерації

Схема функціонального зонування має свій розвиток на різних історичних

¹ рельєф у висотному відношенні характеризується такими абсолютними відмітками: Найбільш високі позначки правобережного схилу - понад 130м. на його північній частині. Звідси спостерігається круте падіння рельєфу до заплави до позначки 120м та у бік балки Грузької до позначки 100м. У басейні балки Довгий рельєф характеризується відмітками 140 -155м. Схили балки круті. Лівобережна частина має схил більш пологий. Крім того лівобережна частина перетнута балками: Довгою, з відрогами в західній частині та Березуватий у східній частині. Найбільш високі позначки тут (135м) розташовані у західній частині майданчика. Нижня частина схилу в межах міста має позначки 90 - 105м. Заплава р. Кривий Торець біля вокзалу має позначки 81 - 83м, а в районі п.Новоселівки - 78-79м. Поздовжній ухил долини складає 0.0006

етапах. Наразі міста агломерації частково, або повністю, змінили свою першочергову функцію, та функціональне зонування всередині міст (Рис. 4.1.4.).

Аналізуючи схему функціонального зонування агломерації можна зробити такі висновки:

- наявна динаміка змін як в функціональному зонуванні міст, так і у агломерації зокрема
- зміна пріоритетів розвитку міст, що виражена в зростанні одних функціональних зон, та зникненні інших
- виділення функцій міста, що є в пріоритеті

Аналіз розвитку ГП

Система розселення міст Краматорської агломерації є дуже щільною та впорядкованою. Розташування міст є історично обумовленим, та узгоджено за ландшафтними та геологічними чинниками (Рис. 4.1.5.).

Міста агломерації мають свої виокремлені особливості, що відрізняють їх, та потребують окремого аналізу.

Миколаївка

Миколаївка знаходиться в зоні впливу м. Слов'янськ та входить до складу Краматорської агломерації, що впливає на її економіко-географічне положення (Рис. 4.1.7.).

Місто має автомобільні транспортні зв'язки з іншими населеними пунктами. Однак, з півночі за межами міста проходить залізнична колія, що є відгалуженням Донецької залізниці, яка пов'язує м. Миколаївку та Слов'янську ТЕС з мережею Укрзалізниці. Залізнична станція Електрична розташована в безпосередній близькості північно-західної межі міста. Також існують районні автомобільні дороги місцевого значення, які забезпечують автомобільне сполучення з м. Миколаївкою.

Основним громадським центром залишається історично сформована центральна частина міста в районі вулиць 50-річчя Слов'янської ТЕС та Лесі Українки з такими громадськими об'єктами: міська рада, палац культури, готель, автовокзал, Миколаївський професійний ліцей, спортивний комплекс, відділення зв'язку, заклади торгівлі, та інші.

Житловий фонд міста складає близько 369,28 тис. м², з яких 238,18 тис. м² багатоквартирне, а 131,1 тис. м² садибне житло. Житлова забезпеченість в середньому по місту становить 24,3 м² /люд загальної площі. Загальна кількість будинків у місті складає 2024 одиниць, з них багатоквартирних – 151, садибних 1873. Аварійний житловий фонд складає 848 м² [195].

Забезпеченість населення міста основними об'єктами соціальної інфраструктури в основному не відповідає нормативним показникам, окрім місць у ЗОШ, лікарні та ємності бібліотечних закладів [195].

Проектні пропозиції затвердженого генерального плану [195] передбачають створення умов для розвитку міста Миколаївка та підвищення рівня життя населення, на основі докорінної зміни виробничих відносин (створення малих підприємств, галузевих комплексів, впровадження інноваційних рішень) та формування оптимальної соціальної структури (Рис. 4.1.6.).

Територіальний розвиток населеного пункту передбачається за рахунок [195]:

- Проведення робіт з благоустрою наявної житлової забудови з метою покращення її зовнішнього вигляду та комфорту проживання;
- Включення у міський планувальний розвиток прилеглих ділянок землі, що можуть бути використані для житлового будівництва, з обов'язковим врахуванням вимог екологічної безпеки;
- Розробка проектів освоєння територій, що мають високий природний потенціал та можуть стати привабливими для проживання, з дотриманням принципів екологічної сталості та забезпечення необхідної інфраструктури.

Основними завданнями об'ємно-просторового виявлення структури і вдосконалення архітектурної композиції міста є:

- Нестача паркінгів.
- Проблеми з транспортною інфраструктурою.
- Забудова на землях природно-заповідного фонду, територіях санітарних зон.

- Нерівномірне планування території – деякі райони перенасичені забудовою, тоді як іншим - не вистачає щільності. Це призводить до нерівномірного розвитку міста та забруднення середовища.

Слов'янськ

Місто має історично сформовану сітку вулиць, основна частина яких реконструйована, або знесена (Рис. 4.1.9.).

Під час радянської окупації в Слов'янську було споруджено значну кількість житлових будівель та комплексів, що призвело до повної забудови кварталів. Однак, більшість цих будівель має стиль та характер, що відповідає історичній забудові міста. Це переважно багатоповерхові будинки личковані червоною цеглою. Ця забудова сформована в якості візуального ядра, що закріплює центр міста й спостерігається із всіх висот.

Сучасне місто Слов'янськ має різнотипову планувальну структуру, що є характерним для історичних міст із складними процесами містобудівного розвитку.

Історичні події, які впливали на формування території міста, зумовлюють різницю в його територіальній цінності з точки зору культурної та урбаністичної спадщини. Історико-архітектурним опорним планом сучасну територію міста Слов'янськ поділено на ділянки з різним ступенем історичної та культурної цінності в залежності від характеру забудови, ландшафту та етапності історичного розвитку [194]: Історичне місто (центральна частина міста: район Соборної площі та прилеглі до неї вулиці у межах міста 1784 року); Слов'янський курорт (територія санаторію з парком та курортними дачами, що прилегла до озера Ріпне); Природно-ландшафтні території; Промислові території що історично склалися на берегах озера Вейсове; Територія в районі залізничного вокзалу та промисловий район, що склався у кінці XIX ст.; Території сучасної забудови (відрізняються типом і щільністю забудови, насиченістю об'єктами культурної спадщини, рівнем втручання антропогенного фактору, збереженістю елементів історичного та природного середовища) (Рис. 4.1.8.).

В місті переважає садибна забудова. Малоповерхова забудова (2-3 поверхи) розміщена в центральній частині міста, середньо поверхова забудова

часів СРСР (5-9) переважно зосереджена в західній частині міста й частково у центральній.

Основними завданнями об'ємно-просторового виявлення структури і вдосконалення архітектурної композиції міста є [194]:

- створення середовища, що найбільш повно відображає природно-ландшафтні умови території
- формування просторового образу міста з урахуванням індивідуальних особливостей рельєфу та планувальної розчленованості території
- розвиток та вдосконалення просторової системи міського центру взаємозв'язку з житловою забудовою

Краматорськ

Місто має загальну площу 12231 га в межах його планування. Його історичне минуле сформувало існуючу планувальну структуру. Забудова міста розвивалася поступово, починаючи зі старої частини. Наразі, забудова міста є розчленовано-лінійною, розташованою по обидва боки залізниці та обмеженою природними і штучними перешкодами, такими як балки, річки, залізниці, кар'єри тощо (Рис. 4.1.11.).

Місто має два основних житлових масиви: Старе місто (розташоване на заході від центрального промислового району та залізниці) і Соцмісто. Головними планувальними осями є вулиці Ювілейна, Двірцева, а також частина магістралі регіонального значення Слов'янськ-Донецьк, яка проходить по вулиці О. Тихого. Ці вулиці є маршрутами для транзитних пасажирських та вантажних перевезень. Громадські центри (міський та районні) розташовані нерівномірно і мають нерівноцінну функціональну насиченість. У нових житлових районах є дефіцит всіх видів обслуговування. Місто має локально-сформовану центричну промислову зону, в яку входять найбільші підприємства, що вплинуло на спеціалізацію вищих і середніх спеціальних навчальних закладів та проектних інститутів (Рис. 4.1.10.).

Сформована забудова різнохарактерна за поверховістю, матеріалом, ступенем інженерного благоустрою, капітальністю. Переважає 5-ти і 9-ти поверхова забудова (займає 50% від загальної площі забудови міста). Решта -

малоповерхова і садибна [192].

Характерними особливостями сучасного стану в місті є [192]:

- Найбільші промислові підприємства розташовані в одному центральному районі, що простягається на відстані близько 6 км і має житлові масиви по обидва його боки.
- Деякі райони з малою кількістю населення є віддаленими від робочих місць та центру, що призводить до недостатнього інженерного та культурно-побутового обслуговування цих районів.
- Черговість та строкатість поверховості забудови.
- Забудова з дрібної мережі кварталів.
- Вулиці не диференційовані за їх значенням.
- Міська територія розчленована діючими ярами, балками і річкою Казенний Торець, що періодично затоплюють промислові та міські території.
- Деякі квартали житлової забудови розміщені в санітарно-захисних зонах промислових підприємств.

Основними завданнями об'ємно-просторового виявлення структури і вдосконалення архітектурної композиції міста є:

- Створення об'ємно-просторового середовища, що найбільш яскраво враховує природно-ландшафтні умови території.
- Формування просторового образу міста, що враховує індивідуальні особливості рельєфу і планувальну розчленованість території.
- Розвиток і вдосконалення просторової системи міського центру з огляду на житлову забудову.

Дружківка

Площа міста за матеріалами Національної Кадастрової Системи та генерального плану складає 3787,0 га (Рис. 4.1.13.).

Планувальна структура міста має прямокутну форму, що є досить простою. В центральній частині міста забудова кварталів не відповідає чіткій сітці, оскільки формувалась по периметру (багатоквартирна забудова). Центральна частина залишається забудованою хаотично садибними будинками або не забудованою взагалі. Місто має вузлову планувальну структуру та

втягнуте у двох напрямках. Забудова міста переважно простягається вздовж основних магістралей.

Місто має дві частини, де розташовані загальноміські центри: вздовж вулиці Соборної та вулиці Космонавтів, що сформовані лінійно. Крім цього, існує окремий підцентр біля залізничної станції та автовокзалу.

У місті присутня житлова забудова, яка складається з різних типів кварталів, таких як садибна, блокована малоповерхова та багатоквартирна забудова. Проте, через часткову реконструкцію центральної частини міста, спостерігається нерівномірність та хаотичність планування центру, що призводить до нераціонального використання територій.

Території промислових, складських та комунальних підприємств розташовані в різних частинах міста, зокрема в центрі та вздовж магістральної залізниці, а також у північно-західній частині міста. Крім того, значну частину територій займають садові товариства, які знаходяться в східній частині населеного пункту.

Характерними особливостями проблем сучасного стану в місті є [193]:

- Проблеми з функціональним зонуванням території, обумовлені суміжним розташуванням житлових та виробничих територій;
- Недостатній рівень благоустрою, що потребує покращення;
- Низький рівень забезпеченості установами та підприємствами обслуговування, який не відповідає нормативним показникам;
- Наявність непридатних до забудови та деградованих земель, таких як яри, схили, кар'єри та інші;
- Присутність аварійного та застарілого житлового фонду;
- Транспортні проблеми, включаючи поганий технічний стан магістральної вуличної мережі, її низьку щільність та нераціональне розміщення місць зберігання транспортних засобів (Рис. 4.1.12.).

Для створення оптимальної структури міста необхідно провести зонування території, виокремивши наступні функціональні зони в залежності від їх пріоритетного використання: житлову, виробничо-комунальну, транспортну та зелену зони. Що дозволить досягти оптимального розміщення різних типів

об'єктів.

Костянтинівка

Костянтинівка є містом обласного підпорядкування в північній частині Донецької області, розташована на березі річки Кривий Торець, в 72 км на південь від м. Донецька. Площа міста у межах його адміністративних меж складає 6598 га. За своїми економічними зв'язками та географічним розташуванням, місто належить до Приторецького промислового району Донбасу [196] (Рис. 4.1.15.).

Місто розташоване в заплаві річки Кривий Торець, найнижчій точці зниження. Протягом 10 км вздовж річки зосереджені промислові підприємства. Залізнична лінія Харків - Слов'янськ - ростов проходить паралельно промисловій зоні та розділяє місто на дві практично рівні частини [196].

Загальна площа житлового фонду міста становить 2336.186 тис. кв. м, а середня житлозабезпеченість складає 29.05 кв. м загальної площі на одну людину [196].

Історична еволюція території міста визначила сучасний її вигляд. Процес забудови був поступовим, починаючи з північної частини міста. На даний момент місто складається з окремих районів і поселень, які розташовані по обидва боки від залізниці та річки Кривий Торець. Вони пов'язані між собою системою доріг, вулиць, магістралей та інженерних мереж.

Зараз місто має два основні житлові масиви - Північний і Південний, а також селища Сантуринівка і Новоселівка. Південний житловий масив є більшим і містить більшу частину багатоповерхової забудови. Північний житловий масив складається з мікрорайону багатоповерхової забудови під назвою «Північний», а також кварталів забудови різної поверховості, включаючи парк "Металург" та залізничний вокзал.

Характерними особливостями сучасного положення в місті є [196]:

- Велика промислова зона знаходиться у геометричному центрі міста, що призводить до збільшення впливу промислового сектору на всі інші сфери життя міста.

- Сельбищні території розташовані по обидві сторони центрального промислового району, що може призвести до збільшення екологічних проблем для мешканців цих районів.
- Міська територія розділена природними та штучними перепонами, такими як річка, залізнична колія, балки: Берестова, Довга, Грузька, Довгенька, що може призвести до затруднення доступу до окремих районів та зменшення мобільності населення.
- Розселення в місті є хаотичним, що може призвести до віддаленості деяких районів та груп житлових кварталів від місць застосування праці та громадських центрів, що призводить до недостатнього інженерного обладнання та культурно-побутового обслуговування.
- Транзитні магістральні вулиці проходять через середмістя, що може створювати проблеми з транспортним рухом та зменшувати комфорт для мешканців цих районів.
- Вулиці міста не диференційовані за їх значенням, недостатньо широкі та щільно перехрещуються, що може призвести до збільшення транспортних заторів та зменшення комфорту для мешканців.
- Деякі території, що колись використовувалися під підприємства, зараз не експлуатуються та потребують рекультивациі, щоб запобігти можливим екологічним проблемам.
- Житлові квартали розташовані в санітарно-захисних зонах підприємств, залізниці, кладовищ.

Наявні на території міста природні ресурси використовуються недостатньо. Міська рекреаційна зона представлена профілакторієм на 100 місць і невеликими пляжними ділянками біля 1-го ставка та ставка по вул. Тельмана (Рис. 4.1.14.).

Основними завданнями об'ємно-просторового виявлення структури і вдосконалення архітектурної композиції міста є [196]:

- виявлення функціональної значимості центрів - загальноміського, житлових та промислових районів;
- визначення та фіксація зон концентрації архітектурних вражень;

- виявлення основних осей динамічної побудови композиції загальноміського центру;
- виділення зон зорових взаємозв'язків, «зовнішнє середовище — місто центр»;
- чергування відкритих та закритих просторів, включення до забудови природного середовища, використання різновисокої забудови при формування нових мікрорайонів.

Найважливішим аспектом при плануванні міського середовища є врахування сприйняття забудови з основних шляхів руху. Особливо важливе сприйняття забудови при проїзді автодорогою Слов'янськ — Донецьк — Маріуполь, що проходить обхідним шляхом навколо Костянтинівки з заходу, а також при в'їзді в місто по вулиці Леваневського.

Отже, загальними запитами до генеральних планів міст є:

- Нерівномірне функціональне зонування території з обумовленням суміжним розташуванням житлових та виробничих територій;
- Наявність непридатних до забудови та деградованих земель, потреба у рекультивациі;
- Низький рівень забезпеченості установами та підприємствами обслуговування;
- Потреба у визначенні функціональної значимості центрів та виявленні основних осей динамічної побудови композиції загальноміського центру, виділенні зон зорових взаємозв'язків, «зовнішнє середовище — місто центр»;
- Потреба у визначенні та фіксації зон концентрації архітектурних вражень;
- Нерівномірне планування території за рівнем щільності, благоустрою, та ін;
- Недостатній рівень благоустрою, що потребує покращення для створення середовища, що відображає природно-ландшафтні умови території;
- Присутність аварійного та застарілого житлового фонду, строкатість поверховості забудови з дрібною мережі кварталів;
- Транспортні проблеми, включаючи поганий технічний стан магістральної вуличної мережі та нераціональне розміщення місць зберігання транспортних засобів. Вулиці міста не диференційовані за значенням;

- Потреба у створенні системи чергування відкритих та закритих просторів та включення до забудови природного середовища;
- Запит на формування просторового образу міста з урахуванням індивідуальних особливостей рельєфу та планувальної розчленованості території.

Території що деградують

Промислові території у містах можна розділити на експлуатовані, та не експлуатовані. Не експлуатовані території з точки зору міського середовища є деградуючими, та тими, що створюють негативне міське середовище. Експлуатовані можуть застосовуватись за призначенням, або змінювати функцію.

Територія міст агломерації поділена на такі зони нерівномірно. Частина підприємств є повністю вибулими (зруйнованими), а їх території потребують рекультиватії. Деякі території є частково діючими, такими, де збережені виробничі цехи частково або повністю пристосовані до нового виробництва. Частина виробничих зон зберігає свої виробничі функції (першочергові, або змінені).

Аналізуючи агломерацію можна зробити висновки про кількісні показники таких територій за відповідністю площ деградуючих територій до загальних площ міст (Таб. 4.1.2.).

Таким чином, найменший відсоток деградуючих промислових територій спостерігається в м. Дружківка. Найвищий – в м. Миколаївка¹ та м. Слов'янськ.

Отже, можна зробити такі висновки (Рис. 4.1.16.):

- Слов'янськ є містом з найбільшою концентрацією не експлуатованих деградуючих промислових територій, однак, відповідно до аналізу функціонального зонування, у місті спостерігається найбільша кількість експлуатованих рекреаційних зон

¹ відсоток деградуючих промислових територій в м. Миколаївка є досить умовим через перерви в роботі «Слов'янської ТЕС», що розташована на території міста, так як станція є умовно працюючою, але потребує більших запасів сировини. Через що її робота є не ритмічною, та періодично умовною. Потребує часткової реставрації виробничих процесів.

- найбільша кількість експлуатованих промислових зон наявна в містах Дружківка, та Константи́нівка. Відносно невеликим є й відсоток деградуючих промислових територій в м. Краматорську

Транспортна схема

Об'єднуючими для агломерації є два типи діючих транспортних мереж: залізнична, автомобільна. Наразі не діючою, але теоретично – можливою (за умови знемулення) – суднохідна (Рис. 4.1.17.).

Повітряний зв'язок наразі забезпечується міжнародним аеропортом «Харків» (розташований на відстані 250 км), внаслідок окупації руснею метрополійного міста Донецьк та знищення території аеропорта – міжнародний аеропорт «Донецьк» імені Сергія Прокоф'єва (розташований на відстані 112 км).

Внутрішні транспортні мережі міст є досить щільними та розвиненими:

Миколаївка

Зовнішні транспортні зв'язки міста здійснюються автомобільним транспортом. З півночі за сучасною межею міста проходить залізнична колія – відгалуження Донецької залізниці, що пов'язує м. Миколаївка та Слов'янську ТЕС із мережею Укрзалізниці. В безпосередній близькості з північно-західної сторони від межі міста розташована залізнична станція Електрична. Автомобільне сполучення м. Миколаївки здійснюється системою районних автомобільних доріг місцевого значення (Рис. 4.1.18.).

Слов'янськ

Зі сходу та північно-східної частини міста проходить автодорога загальнодержавного значення Харків-Довжанський. Вулично-шляхова мережа міста не має чітко вираженої структури вулиць. В центральній, північній, східній частині міста переважає хаотична мережа вулиць міста з часів утворення 1742 та років реконструкції (1776 р., 1784 р., 1877 р., 1896 р.). Регулярна вулично - дорожна мережа західної та південно-західної частини міста це вже радянське місто, розбудоване за генеральними планами 1945 та 1965 років.

Краматорськ

Краматорськ є важливим транспортним вузлом. Зв'язки міста з іншими регіонами здійснюються автодорогою регіонального значення Слов'янськ-

Донецьк, що забезпечує вихід на автодорогу державного значення Харків-ростов. Територію міста перетинають залізничні лінії в двох напрямках: Лозова - Краматорськ - Ясинувата і Краматорськ - Лиман з виходом на магістральну залізничну лінію Харків – ростов.

Єдина головна магістраль міста - вул. О. Тихого, є частиною національної автодороги державного значення Слов'янськ-Донецьк-Маріуполь (Н-20), нею здійснюються внутрішні міські й транзитні пасажирські та вантажні перевезення.

Дружківка

Зовнішні транспортні зв'язки м. Друківка забезпечують автомобільний та залізничний види транспорту.

Через місто проходить двоколійна електрифікована залізнична лінія сполученням Ясинувата – Лозова, що обслуговується Донецькою залізницею. Дана залізниця проходить фактично через центральну частину міста та розділяє його на дві частини. Протяжність в межах міста складає 5,6 км.

Територією міста проходить автомобільна дорога національного значення Н-20 сполученням Слов'янськ – Донець – Маріуполь яка розділяє місто навпіл. Окрім того, дорога обласного значення О0523 сполученням Костянтинівка – Дружківка. Безпосередньо в зоні впливу проходить траса національного значення Н-32 сполученням Покровськ – Бахмут – Михайлівка. Перевезення пасажирів у зовнішньому сполученні здійснюється з автостанції на вулиці О. Тихого.

Вулична мережа сформована здебільшого за прямокутною схемою. Загальна довжина магістральних вулиць становить 61,5 км, щільність 2,8 км/км², що вище за нормативні вимоги. Внутрішньо-міський рух забезпечено автобусом, мікроавтобусом, тролейбусом та трамвайними коліями (довжина мережі складає 19,5 км, щільність 1,1 км/км²)

Костянтинівка

Автомобільними дорогами місто пов'язане із найбільшими містами Донбасу та України. Зв'язки міста здійснюються автошляхами Слов'янськ – Донецьк – Маріуполь та Покровськ – Бахмут – Михайлівка.

Місто є важливим транспортним вузлом. Значна частина зовнішніх перевезень виконується залізничним та автомобільним транспортом.

Внутрішньоміські пасажирські перевезення здійснюються автобусом, мікроавтобусом та трамваєм (загальна довжина мережі складає 21,6 км)

Крім залізнодорожніх шляхів загального користування наявна розвинена мережа під'їзних залізничних колій до промислових підприємств. До складу залізниці на території м. Костянтинівки входять залізнична магістраль Лозова – Ясинувата з відгалуженням на Микитівку.

Місто має розвинуту мережу вулиць, що утворює микрорайони та квартали. Однак, відсутність об'їзних доріг обумовлює проходження транзитного транспорту через мисто.

Отже:

- міста агломерації добре забезпечені автошляхами, мережа є достатньо щільною
- рівень реконструкції доріг та дорожнього полотна є низьким
- агломерація потребує збільшення варіантів сполучення іншими видами транспорту

Модель розташування вулиць

Дослідження орієнтації міської вуличної мережі дає змогу проаналізувати та виокремити основні напрямки руху, структуру та систему вуличної мережі, класифікувати транспортну систему міста відповідно до інших міст, дослідити типологію за прикладом міст світу.

Міста Краматорської агломерації мають характерну для індустріальних міст структуру: переважно-перпендикулярну забудову вулиць, чітко розділенні за зонами.

За методом дослідження моделі розташування вулиць (відповідно до п.3.2) було проведено аналіз міст Краматорської агломерації та відображено на схемах (Рис. 4.1.19.):

Миколаївка, Краматорськ, та Дружківка мають схему, подібну до Детройту, Херсону, Донецька. Має вигляд двох різно-направлених хрестів. Найдовшою є протяжність вулиць соцміст, структура яких є жорстко-перпендикулярною та чіткою. Менші за протяжністю перетинання це,

здебільшого, вулиці історичних частин міст, які також мають чітку ортогональну структуру, однак менші за площею, аніж зони радянської забудови. Деяка хаотична забудова вулиць, що мають невелику протяжність характерна для зон малоповерхової житлової забудови, переважно в історичних районах міст, для яких було характерним проектування за рельєфом.

Структура міста Слов'янськ є більш складною, та відповідає типології історично-сформованих міст, що уникали значної реконструкції – Бостон, Ужгород, Рівне. Схема є більш врівноваженою. Вулиці історичних районів запроєктовано відповідно до рельєфу місцевості. Подібна різниця в структурі мережі вулиць обумовлена етапністю та тривалістю розвитку міста, переважним розвитком окремих районів на окремих етапах становлення.

Межі зони впливу міста-центра

Визначення меж зони впливу міста-центра є важливою задачею у плануванні розвитку міст і територій, оскільки це дозволяє оцінити ступінь впливу міста на прилеглу територію, а також враховувати цей вплив при прийнятті рішень з питань забудови, розвитку інфраструктури та інших аспектів життя на території.

Для визначення межі зони впливу Краматорської агломерації з головним містом Краматорськ на основі даних Державної служби статистики України було проведено дослідження за методом градієнтного аналізу [332, 333, 334] з використанням даних про населення та щільність населення в певному радіусі від центру міста.

Для визначення меж зони впливу міста-центра Краматорська за допомогою методу градієнтного аналізу (відповідно до п.3.2) використано такі кроки [332, 333, 334]:

1. Отримано дані про населені пункти, що входять до складу агломерації, та їх географічні координати.
2. Обчислено відстані від кожного населеного пункту до головного міста.
3. Обчислено градієнт на основі відстані до головного міста = (населення міста – населення міста-центра) / відстань між містами
4. Відсортовано міста за зменшенням градієнту впливу.

5. Визначено зони впливу міста-центра на основі отриманого градієнту

Таким чином, радіус зони впливу для Краматорська дорівнює нулю, оскільки цей населений пункт є центром агломерації. Радіуси зон впливу для підлеглих населених пунктів складають відповідну відстань до центру агломерації, поділену на градієнт впливу.

Результати розрахунків наведено в таблиці 4.1.3.

Отримані дані було візуалізовано на графіку залежності кількості населення та щільності населення від відстані до центру головного міста (Рис. 4.1.20.)

На основі аналізу графіку було визначено, що межа зони впливу Краматорської агломерації з головним містом Краматорськ складає приблизно 25-30 км від центру міста. Результати представлено у вигляді таблиці 4.1.4.

З цієї таблиці видно, що населення та його щільність значно зменшуються зі збільшенням відстані від центру міста, і межа зони впливу Краматорської агломерації з головним містом.

На основі отриманих даних можна зробити висновок, що межі зони впливу міста-центра в даній агломерації є достатньо широкими, що свідчить про значний вплив головного міста на розвиток підлеглих міст і населення. Це може бути важливим при плануванні розвитку інфраструктури та соціальних послуг у регіоні.

Еволюція ареалу маятникової міграції

Маятникова міграція міст - це термін, який описує тенденцію до зміни місця проживання людей між мегаполісами та меншими містами та регіонами. Цей процес зміни міграційних тенденцій залежить від багатьох факторів, таких як економічні умови, рівень життя та інфраструктура.

Ареал маятникової міграції міст можна визначити шляхом аналізу даних про зміну міграційних тенденцій між мегаполісами та меншими містами та регіонами. Для цього використовуються різні джерела даних, такі як перепис населення, соціальні опитування, дані про зайнятість та ринок нерухомості, та ін.

Для визначення ареалу маятникової міграції міст Краматорської агломерації, використано дані перепису населення України 2020 року [335], які

показують кількість мешканців у кожному з цих міст та їхню міграційну активність. Нижче наведено таблицю, яка відображає кількість переселень між містами Краматорської агломерації та вказує напрямок маятникової міграції (Таб. 4.1.5.).

В таблиці відображено кількість переселень між містами за 2020 рік. Дані дозволяють визначити напрямок маятникової міграції між містами та центри маятникової міграції, якими є Краматорськ та Слов'янськ. При цьому радіус ареалу маятникової міграції міст складає близько 16 км (середня відстань між Краматорськом та Слов'янськом).

Ділянки прогнозованого розвитку

Прогнозування розвитку міст - це складний процес, який включає в себе багато різних аспектів, таких як економіка, демографія, інфраструктура, транспорт, екологія, культура та інші фактори.

Одним з ключових елементів прогнозування розвитку міст є дослідження земельних ділянок для майбутньої забудови та розвитку інфраструктури. Такі ділянки можуть бути використані для будівництва нових будинків, офісів, промислових підприємств, розвитку зелених зон та інших об'єктів.

Визначення ділянок майбутнього розвитку міста визначається такими етапами:

- Аналіз поточного стану міста (історія, демографія, економіка, транспортна інфраструктура, стан довкілля, забудова та ін.)
- Визначення потреб містян (їх пріоритети щодо інфраструктури, житла, розваг та інших аспектів)
- Аналіз ринку нерухомості (попит на різні типи нерухомості та їх розміщення в місті)
- Вивчення транспортної інфраструктури (можливості для розвитку, зокрема, доступність різних ділянок для руху)
- Аналіз довкілля (зони екологічного захисту та водоохоронного режиму)
- Вивчення можливостей для розвитку (потенційні зони для будівництва нових об'єктів, зони для рекреації та ін.)
- Використання геоінформаційних систем (аналіз різних аспектів міста)

Генеральними планами визначено запланований стратегічний розвиток міст:

Миколаївка

Генеральним планом [195] пропонується включення території Слов'янської ТЕС, яка знаходиться на території Райгородської селищної ради, в проектні межі м. Миколаївка. Це пов'язано з тим, що: Слов'янська ТЕС є містоутворюючим підприємством для Миколаївки, використовує трудові ресурси міста (90 % працюючих з м. Миколаївки), об'єкти мають спільну інженерну та транспортну інфраструктуру (спільні під'їзні автомобільні дороги, під'їзні колії та інше).

На основі проведенного генеральним планом [195] комплексного містобудівного аналізу, проектом пропонується перспективний розвиток міста з виділенням таких основних функціональних зон: житлова, громадська (з установами обслуговування), ландшафтно-рекреаційна, виробнича. Пропонується формування нового підцентру по вулиці Миру де буде розташовуватись торгівельно-розважальний комплекс та інші об'єкти громадського обслуговування [195] (Таб. 4.1.6.).

Слов'янськ

За Генеральним планом міста Слов'янська 2005 року згідно намічених перспектив площа міста збільшиться на 268,0 Га за рахунок приєднання земель промислових підприємств, сільгосп призначення, садових товариств, що межують з містом зі сходу та південно-східного боку. З південної частини до міста приєднуються території житлової забудови. Значний Територіальний розвиток отримує Словкурорт. Його територія збільшиться до 445,0 Га. За Генпланом міста Слов'янськ 2005 року, загальна площа к завершенню розрахункового терміну буде складати 6707,0 Га (Таб. 4.1.7.).

Краматорськ

За розрахунками генерального плану територія міста Краматорська в межах міста становить 12231 га, з них: сільбищні території займають 5195,2 га, позасільбищні – 7035,8 га. До кінця розрахункового терміну загальна площа міста не зміниться.

В результаті трансформації земель відбудуться зміни всередині сільбищної зони. За рахунок вільних придатних під забудову територій збільшиться площа під житловою забудовою, вулицями та дорогами, за рахунок озеленення балки Кутової та заплавних територій – збільшиться площа зелених насаджень загального користування та лугопарків. Загальна схема зонування вирішується в системі, що передбачає паралельний розвиток окремих функціональних зон (Таб. 4.1.8.).

Дружківка

Збільшення межі міста відбудеться за рахунок земель Дружківської міської ради (161,2га), Торської сільської ради (28,8 га), Білокузьминівської сільської ради (6,8 га) Костянтинівського району, Андріївської сільської ради (12,6га) Слов'янського району, Краматорській міської ради (19,8 га) Краматорського району. Проектна межа міста збільшиться на 2290 га і становитиме 4016,0га [193] (Таб. 4.1.9.).

Костянтинівка

Відповідно до генерального плану територіальний розвиток міста заплановано у південному напрямку за рахунок відчуження сільськогосподарських земель Іллічівської сільської ради для багатопверхового житлового будівництва. В даний час відчужено сільськогосподарські землі із включенням їх у межі міста [196] (Таб. 4.1.10.).

Визначити потреби містян, їх потреби щодо інфраструктури, житла, розваг та інших аспектів можна допомогою таких параметрів (за даними Державна служба статистики України [335], Міністерства розвитку громад та територій України [336] на 2020 рік, туристичних та букінгових сайтів [337] та місцевих ЗМІ [338, 339, 340]) (Таб. 4.1.11.)

Отже, ділянки прогнозованого розвитку включають в себе такі аспекти:

- Розвиток інфраструктури та транспортних зв'язків, зокрема побудову нових доріг, залізниць, аеропортів та розвиток громадського транспорту.
- Розвиток промисловості та бізнесу, зокрема підтримку нових технологій та інновацій, розвиток туризму та інших сфер економіки.

— Розвиток соціальної сфери, зокрема будівництво нових шкіл, дитячих садків, лікарень, спортивних та розважальних закладів.

— Розвиток житлового фонду, зокрема будівництво нових житлових комплексів та покращення умов життя населення.

Можливими об'єктами прогнозованого розвитку Краматорської агломерації є:

— Розвиток виробництва та інфраструктури в місті Краматорську, що може включати будівництво нових заводів, реконструкцію існуючих об'єктів, розвиток транспортної інфраструктури та комунікацій.

— Розвиток туризму та культурної інфраструктури в містах Слов'янськ та Дружківка, зокрема, будівництво нових готелів та рекреаційних об'єктів, створення культурних центрів та музеїв.

— Розвиток агропромислового комплексу та сільського господарства в містах Миколаївка та Костянтинівка, зокрема, підтримка фермерських господарств, розвиток інфраструктури для зберігання та переробки сільськогосподарської продукції.

— Розвиток транспортної інфраструктури, зокрема, будівництво нових доріг, реконструкція та модернізація існуючих, підтримка місцевих перевізників, розвиток громадського транспорту.

— Розвиток освіти та науки, зокрема, створення нових вищих навчальних закладів, підтримка наукових досліджень та розробок, розвиток інфраструктури для дистанційної освіти та електронного навчання.

Для досягнення прогнозованого розвитку Краматорської агломерації передбачається виконання ряду завдань в галузі розвитку господарчого комплексу, містобудування, формування інженерно-транспортної інфраструктури і екології (Таб. 4.1.12.)

Графічний аналіз композиційної структури міст

Панорами та композиція точок входу-виходу

Через особливість лінійної моделі розміщення, міста Краматорської агломерації активніше сприймаються на панорамах за віссю північ-південь. Однак, з огляду на рель'єф місцевості та розташування агломерації в низовині

важливою, також, є висотна панорама, що сприймається, переважно, зі сторони міста Бахмут, яке являє собою вершину умовного трикутника, розташованого на височині відносно Краматрської агломерації.

Таким чином, найважливішими об'єктами, що формують перший план композицій в'їздних зон міст є малоповерхова забудова передмість та міжміських просторів. Середній план сформовано забудовою середньої поверховості, основна частина споруд якої є промисловими зонами різних типів (в тому числі вибулі та зруйновані підприємства що створюють провали в композиції). Висотні акценти та домінанти сформовано на дальньому плані композиції забудови (Рис. 4.1.21.).

Кільця розвитку забудови сформовано за структурою концентричних кіл, сутність та проблематика яких є раніше визначеною дослідженням (п.1.3. «Планувальна структура», «Композиція забудови»).

Так, міста агломерації мають одну, або декілька промислових зон, що діяли послідовно (прийом ревіталізації промислової функції зі зміною напрямку діяльності). Відповідно до центруючих ареалів сформовано ближче, (історичне) та дальнє (сучасне) кола забудови (Рис. 4.1.22.).

Схема поверховості забудови агломерації дає змогу виявити та зрозуміти рел'єф забудови міст як цілісної структури, виявити повністю зруйновані деградуючі території. Розміри та розташування висотної забудови, як домінант в композиції. Відсоток різно-поверхових об'єктів, що наявні в містах (Рис. 4.1.23.).

Забудова вулиці Олекси Тихого

Вулиця О. Тихого є об'єднуючою магістраллю для Краматорської агломерації, до якої тяжіють транспортні та планувальні елементи (Рис. 4.1.24.).

Магістраль сформовано за подобою та паралельно залізничній гілці, що була першочерговою транспортною планувальною віссю створеною для обслуговування промислових об'єктів. Типовою для промислових міст Донеччини є тяжіння залізничних колій до річок та водойм, що також визначається першочерговим розташуванням промисловості.

Таким чином, першочерговим для міст було зручне формування територій для виробничих зон, які переважно тяжіли до водойм та інших природних

ресурсів (копалин). Логістичне забезпечення здійснювалось залізничними шляхами, через що колії тяжіють до рекреаційних об'єктів. Пізніше, під час активної автомобілізації краю, було запроєктовано автомагістралі, провідною функцією котрих було обслуговування підприємств. Відповідно, нйзручнішими до розбудови та життєзабезпечення промислових зон залишались існуючі транспортні коридори у вигляді залізниці та головної водоми (річка К. Торець).

Таким чином, було створено транспортний логістичний «коридор», який пов'язує між собою міста агломерації на основі річки Казений Торець.

Відповідно до того, потенційні рекреаційні зони були повністю зайняті промисловими осередками. Наслідком цього, в тому числі, є не забезпеченість та недорозвиненість туристичної галузі регіону. Так, міста Костянтинівка та Дружківка майже повністю відрізані від користування рекреаційним потенціалом водного ресурсу через історичну промислову забудову прибережних ділянок. Такі ж міста як Слов'янськ, Краматорськ та Миколаївка мають альтернативні місця розміщення рекреації на основі озер, ставків та водосховищ, що забезпечують потреби містян.

Міжміські простори є здебільшого забудованими. Так, при розрахунку за довжиною дорожнього полотна вул. О. Тихого розриві в забудові дорівнюють: Миколаївка – Слов'янськ = 3 км; Слов'янськ – Краматорськ = 3км; Краматорськ – Дружківка = 4 км; Дружківка – Костянтинівка = 2 км. При тому загальна довжина автомагістралі приблизно дорівнює 60 км.

Буферні простори використано під житлову, громадську (об'єкти обслуговування) та сільськогосподарську функції. За поверховістю це об'єкти малої та, деколи, середньої поверховості.

Промислові об'єкти дотичні або примикають до вул. О. Тихого в межах міської забудови.

Важливим є розміщення транспортних вузлів, таких як залізничний та авто вокзали (автостанції). В містах Дружківка та Костянтинівка через максимальну наближеність автомагістралі, залізниці та річки транспортні хаби розташовано на мінімальній відстані один від одного (100м та 93м, відповідно, повітрям). В містах Краматорськ та Слов'янськ об'єкти історично розташовано у

віддаленні один від одного через періодичність забудови (2,7 км та 2,9 км, відповідно, повітрям). Місто Миколаївка є не до кінця сформованим, відповідно до чого не має залізничного та автовокзалу, однак відсань між авто та зд станціями дорівнює 2,5 км.

Морфологічний аналіз композиційної структури міст

Морфологічні ознаки міста - це ознаки, які характеризують структуру та форму містобудівних об'єктів, які є його складовими частинами та можуть відрізнитись залежно від історії, культурного середовища, кліматичних умов та інших факторів.

Морфологічний аналіз композиційної структури міст представлено в таблиці 4.1.13.

Схема планування на регіональному рівні

Схема планування агломерації на регіональному рівні є інструментом досягнення раціонального та збалансованого розвитку міст та їх агломерацій, дозволяє визначити пріоритетні напрямки розвитку та конкретні заходи для їх реалізації, а також забезпечити координацію зусиль всіх зацікавлених сторін з залученням громадськості до процесу планування та реалізації проектів. За рахунок системного та комплексного підходу до розвитку території дозволяє оптимізувати використання ресурсів та забезпечити раціональний розподіл інвестицій, вирішити проблеми території у комплексі, забезпечити цілісний підхід до розвитку міста та його околиць на довгострокову перспективу.

Критеріями аналізу схеми планування агломерації на регіональному рівні є:

- Економічні – показники ефективності використання земельних ресурсів, обсягу інвестицій, створення нових робочих місць, розвитку транспортної інфраструктури, розміщення та розвитку бізнесу в рамках агломерації;
- Соціальні – показники забезпечення доступності до освіти, охорони здоров'я, культурних та розважальних закладів, житла, а також розміщення соціально-культурних центрів;
- Екологічні – показники збереження та відновлення природних ресурсів, зменшення викидів шкідливих речовин, покращення якості повітря, забезпечення зручного доступу до зелених зон та природних ландшафтів;

- Просторові – показники забезпечення ефективного використання території, оптимального розміщення інфраструктури, створення комфортних місць для проживання та розвитку ділової діяльності;
- Технічні – показники забезпечення сталого та ефективного використання енергетичних ресурсів, створення технічної та економічно вигідної інфраструктури, забезпечення безпеки та надійності містобудівних систем.

Визначені критерії аналізуються та, як результат, визначаються Містобудівною документацією кожного з окремих міст та Стратегією розвитку міст зокрема та регіону в цілому (Рис. 4.1.25.).

На регіональному рівні Краматорська агломерація є важливою композиційно-планувальною віссю, що відмежовує територію Донецької області як географічно, так і просторово.

Має важливе транспортне розташування та поєднує собою міжрегіональні транспортні потоки. Зокрема, Краматорська агломерація має залізничні та автомобільні зв'язки з іншими областями України, такими як Харківська, Луганська, Дніпропетровська та Запорізька області. Історично розташована на перетині торговельних шляхів, що і наразі підтримує торговельно-логістичну функцію – забезпечує зв'язок з країнами Європи та Азії.

Є об'єднуючою просторовою та географічною зоною на перетині степової частини та лісостепової, які мають історичні назви Слобожанщина та Дике поле. Що консолідує культурні та соціальні зв'язки регіонів.

З економічної точки зору, Краматорська агломерація є важливим центром машинобудівельної та металургійної промисловості, що забезпечує її зв'язок з іншими регіонами, які залежать від цих галузей. Також в агломерації розвинені сільське господарство, лісова галузь та виробництво будівельних матеріалів, що дозволяє забезпечити певну взаємодію з іншими регіонами, які використовують ці продукти.

З огляду на всі критерії, визначені цим дослідженням, доцільно застосувати їх для формування та впровадження майбутньої Стратегії розвитку Краматорської агломерації.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 3

В третьому розділі «Композиційно-просторове формування та еко-ревіталізація архітектурного середовища індустріальних мономіст світу та Краматорської агломерації» досліджено та проаналізовано досвід та тенденції композиційно-просторового формування на прикладі індустріальних агломерацій світу, та представлено теоретичні концепції дослідження, основні підходи до еко-ревіталізації мономіст. Висновками до проведеної роботи є:

- Проблема занепаду малих мономіст присутня в усіх країнах, що досягли індустріальної стадії розвитку. Однак, через особливості індивідуальних аспектів соціально-економічної географії було сформовано відмінності в підході до предмета дослідження і управління, яким відповідають і характерні термінологічні відмінності. У світі існує безліч подібних до Донеччини промислових регіонів, для яких розроблено відповідні стратегії розвитку та ревіталізації за різними напрямками. Моделі ревіталізації, їх етапи та направлення є індивідуальними для кожного конкретного регіону, однак, можуть слугувати прикладом для наслідування при розробці стратегії розвитку та ревіталізації Краматорської агломерації. Проаналізовані теоретичні концепції дослідження просторового розвитку міських систем можуть лягти в основу досліджуваної теми.

- Світовий досвід розвитку міських систем монопрофільних поселень формувався з точки зору різних систем мислення. Системи засобів управління міст сформовано історично, за різних структур адміністративного керування, та відрізняються за функціональними особливостями та призначенням. В Україні, здебільшого, розвинуто містобудівний підхід розвитку, що здійснюється за допомогою регламентованих законодавством методів. Дана система була сформована та розвинута за часів радянської окупації, та зберігається досі. Урбаністичний та регіоналістичний підходи було сформовано в країнах Європи та Америки, в Україні ж розвиток даних теорій є на стадії дослідження. Розглянуті підходи можна диференціювати за рівнями, визначеними методологією дослідження: На макрорівні (складова – регіон, на рівні вивчення

зовнішніх зв'язків агломерації, та її зон впливу) доцільним є використання регіоналістичного підходу; На мезорівні (складова – агломерація, на рівні вивчення внутрішніх міжміських зв'язків, та їх структури) доречно використовувати містобудівний підхід; На мікрорівні (складова - місто, на рівні вивчення міських просторів та внутрішньо-міських зв'язків) доречніше використовувати урбаністичний підхід. При цьому професійний розгляд питання повинен відбуватися за ієрархією від макрорівня до мікрорівня. За такого розділення дотримується етапність дослідження від загального до окремого. Проведений аналіз та використання виявлених підходів можливе лише за умови узгодження аналітичних та управлінських зусиль.

- Дослідженням констатовано необхідність використання комплексного підходу, що складається з розгляду питання на різних рівнях розвитку міських мереж для проведення повноцінного різнобічного дослідження.

- Краматорська агломерація є лінійною за своєю структурою, та сформована природною (річка Казенний Торець), та штучною (вулиця Олекси Тихого) транспортними лініями, що умовно паралельні. Виявлено етапність розвитку забудови, що відображається в планувальному та композиційному рішеннях міст, в т.ч. через збільшення, деградація та «переміщення» промислових зон в нові райони на різних етапах розвитку поселень. Історичні центри є здебільшого збереженими та потребують реставрації. Наявна зміна пріоритетів розвитку міського середовища відповідно до сучасної стратегії, як наслідок – нерівномірний стан якості дизайну міських просторів. Агломерація розташована на здебільшого рівнинній місцевості, в низовині, що створює певні ландшафтні та композиційно-просторові особливості. Наявний дефіцит водних ресурсів, що компенсується штучно. За функціональним рішенням наявна динаміка змін як в функціональному зонуванні міст, так і у агломерації зокрема, що виражена в зростанні та зникненні функціональних зон.

- Відповідно до рішення генеральних планів міста є нерівномірно розвинутими, мають непридатні до забудови та деградовані землі, що потребують рекультиватії. Є потреба у забезпеченні установами та підприємствами обслуговування. Не виявлено функціональної значимості центрів та основних

осей динамічної побудови композиції загальноміського центру. Через втрату або часткову заміну головних зорових, планувальних та сенсовних домінант наявна потреба у визначенні та фіксації зон концентрації архітектурних вражень. Вулиці міст не диференційовані за значенням, потребують реконструкції як дорожнього полотна зокрема, так і всієї дорожньої мережі в цілому. Місто Слов'янськ має найбільшу концентрацію не експлуатованих деградуючих промислових територій, та найбільшу кількість експлуатованих рекреаційних зон. Місто Краматорськ навпаки має найбільшу площу використовуваних промислових територій.

- Проведений морфологічний аналіз та виявлені ділянки прогнозованого розвитку міст та агломерації зокрема, дали змогу виявити загальне та відмінне в структурі індустріальних мономіст Краматорської агломерації та в подальшому чіткіше виокремити композиційно-просторові засади.

РОЗДІЛ 4. МОЖЛИВОСТІ ВПРОВАДЖЕННЯ КОМПОЗИЦІЙНО-ПРОСТОРОВИХ ЗАСАД ЕКО-РЕВІТАЛІЗАЦІЇ ІНДУСТРІАЛЬНИХ МОНОМІСТ (НА ПРИКЛАДІ МІСТ КРАМАТОРСЬКОЇ АГЛОМЕРАЦІЇ)

4.1. Основні положення еко-ревіталізації міст Краматорської агломерації

Системи мономіст сформовано за доцентровою композицією. Так, що забудова тяжіє до центрального елемента (заводу) і за планувальною і за об'ємною складовими.

В разі об'єднання таких мономіст в агломерації створюється щільна багат шарова система взаємо-погоджених елементів на різних рівнях – економічному, соціальному, політичному, екологічному, транспортному, планувальному, композиційному, та ін. Саме останній аспект і є предметом даного поглибленого дослідження.

Розвиток подібних міських агломерацій має низку зазначених в дослідженні проблем (п. 1.3 даної роботи), які потребують комплексного вирішення на різних рівнях, визначених методологією дослідження (п. 3.3 даної роботи) (Рис. 4.2.1.).

На макрорівні проводиться дослідження зовнішніх зв'язків регіону (агломерації) в цілому, та його взаємодії з прилеглими міськими системами за допомогою регіоналістичного підходу.

В дослідженні розглянуто та проаналізовано зв'язки агломерації з суміжними регіонами в аспектах соціології, логістики та економіки. Агломерація визначена як важливий взаємодоповнюючий елемент.

Відповідно до того, важливими є визначення рівня автономності агломерації – чи наявна можливість для самостійного існування в умовній закритій системі без взаємодії з іншими регіонами, та якою мірою. Таким чином агломерацію можна класифікувати як повністю автономну, частково автономну, та співзалежну. Рівень залежності агломерації навпаки констатує якою мірою та за якими напрямками агломерація співпрацює з іншими регіонами за такими складовими, як: економічна, культурна, соціальна, політична, архітектурна,

просторова.

На мезорівні проводиться дослідження внутрішніх зв'язків міст агломерації між собою за допомогою містобудівного підходу (основою якого є міська реконструкція – реновація, реадаптація, ревалоризація, регенерація, реанімація, ревіталізація).

Проведений аналіз розвитку Краматорської агломерації (відповідно до п. 1.4) дозволяє визначити що стадією розвитку міст агломерації є дезурбанізація, методом прогнозованого розвитку слід вважати джентрифікацію та ревіталізацію.

На мікрорівні проводиться дослідження внутрішньо-міських зв'язків окремих міст агломерації за допомогою урбаністичного підходу. Визначаються шляхи розвитку кожного окремого міста агломерації відповідно до внутрішніх запитів громади. Переважний напрямок ревіталізації можна визначити за такою схемою, що представлена на рис. 4.2.2.

Напрямок ревіталізації повинен обиратись громадами. Виходячи зі стратегії розвитку міст, та міжміських зв'язків в агломерації. Таким чином, щоб сприяти подальшому розвитку міст та агломерації на всіх рівнях. З метою визначення напрямку розвитку для Краматорської агломерації за допомогою соціальних мереж було проведено соціологічне опитування серед мешканців міст агломерації, приклад і результати якого визначено в Додатку Б.

Ревіталізація промислових міст може відбуватись за допомогою різних засобів, що можуть використовуватись для відновлення та розвитку – окремо або в комбінації для досягнення успіху. Такими засобами є:

- Розбудова інфраструктури – побудова нових доріг, залізниці, аеропортів та інших інфраструктурних об'єктів, які можуть залучити нові бізнеси та створити нові робочі місця.
- Розробка містобудівних проектів – розробка нових містобудівних проектів, які можуть привернути нових жителів та бізнеси в місто.
- Технологічна революція – впровадження нових технологій та інновацій в промислових підприємствах міста, що може підвищити їх конкурентоспроможність та забезпечити створення нових робочих місць.

- Реконверсія – перетворення промислових територій на інші цільові об'єкти, такі як житлові, комерційні або культурні центри, які можуть залучити нові бізнеси та жителів в місто.

- Партнерство з громадою – взаємодія з місцевими громадами, щоб розробити спільний план розвитку міста та забезпечити участь громади в процесі ревіталізації міста.

- Підвищення якості життя – поліпшення життєвих умов та забезпечення доступу до соціальних послуг для мешканців міста, що може залучити нових жителів.

- Програми підтримки підприємств – створення спеціальних програм та ініціатив, мета яких допомогти промисловим підприємствам вижити та розвиватися. Це може включати фінансову підтримку, консультаційні послуги та інші види допомоги.

- Розвиток туризму – розвиток туризму в місті, що може стати новим джерелом доходів та робочих місць. Це може включати створення туристичних маршрутів, культурних центрів та інших туристичних об'єктів.

- Зелені технології – використання зелених технологій та розвиток екологічної економіки, що може зменшити негативний вплив промисловості на навколишнє середовище та забезпечити створення нових робочих місць.

- Кластеризація – об'єднання промислових підприємств та інших організацій в кластери, що може підвищити їх конкурентоспроможність та забезпечити спільний доступ до ресурсів та технологій.

- Рекультівація – відновлення ґрунтів та довкілля на промислових територіях, які були забруднені хімічними речовинами або іншими шкідливими речовинами.

- Екологічна ревіталізація – використання екологічної технології для відновлення територій, які були забруднені шкідливими речовинами або відходами – фітоочищення, біоремедіація, мікробіологічна очистка та ін.

- Фінансова ревіталізація – використання фінансових інструментів, таких як інвестиції, державні дотації, податкові знижки та інші форми державної

підтримки для залучення нових інвесторів та створення робочих місць на промислових територіях.

- Відновлення природних екосистем – відновлення природних екосистем, таких як річки, ліси, ґрунти, що були пошкоджені або зруйновані внаслідок промислової діяльності – створення зелених зон, захист територій від забруднення та зниження викидів шкідливих речовин.

Еко-ревіталізація Краматорської агломерації передбачає комплексний послідовний розвиток міської системи на основі узгодженої взаємовигідної співпраці всіх міст агломерації з перерозподіленням функціональних особливостей, та пристосуванням до сучасних умов.

Основними положеннями еко-ревіталізації міст Краматорської агломерації є концепції, зазначені в таблиці 4.2.1.

Таким чином, проаналізувавши проблеми та передумови формування композиційно-просторової організації середовища мономіст можна зробити висновки про можливість улаштування окремої взаємопов'язаної міської тканини. Де міські осередки різних функцій, що доповнюють один одного, перемежуються з зеленими зонами міжміських просторів, утворюючи загальну поліфункціональну агломерацію мономіст.

Отже, основними положеннями еко-ревіталізації міст Краматорської агломерації є:

- комплексний підхід на різних рівнях
- глибокий аналіз всіх проблем та можливостей для їх вирішення
- дослідження передумов та умов формування таких міст, що дає основу для створення стратегії розвитку
- формування цілісної міської тканини для всієї агломерації
- формування загальної взаємовигідної системи міст, функціональні зони яких є взаємодоповнюючими
- формування міських зон з рекреаційними міжміськими просторами, що дозволяє забезпечити екологічність

4.2. Композиційно-просторові засади еко-ревіталізації індустриальних мономіст (на прикладі міст Краматорської агломерації)

Композиції міст агломерації наразі є розгалуженими та мають відокремлену закриту структуру. Еко-ревіталізація таких міст передбачає створення цілісної міської тканини, що формується загальною функціональною, планувальною, композиційною та просторовою структурами. Утворюючи таким чином гармонійну загальну композиційно-просторову структуру, що відповідає функціональному, економічному, політико-соціальному запитам.

Функціональне зонування

Агломерація має досить чітке та зрозуміле функціональне зонування, що впливає з проведеного композиційно-просторового аналізу (п. 4.1 даного дослідження) (Рис. 4.3.1.).

Основною композиційно-планувальною характеристикою функціонального зонування Краматорської агломерації повинна стати логістично-рекреаційна зона, що розташована вздовж залізничної та автомобільної магістралей. Більша частина міських ділянок цієї зони зайнята територіями вибухливих, наразі не діючих підприємств, що потребують рекультивациі та реабілітації. Ділянки, що зайняті діючими підприємствами (м. Краматорськ, м. Дружківка) і є економічно-вигідними для агломерації потребують еко-реконструкції устаткування з подальшою реконструкцією та благоустроєм територій, що знизить рівень монструозності промислових об'єктів та дасть змогу гармонійно інтегрувати їх в середовище.

Сільськогосподарські зони наразі розташовано у міжміських просторах. Однак, сучасні технології дозволяють створення вертикальних ферм, в т.ч. на основі технопарків, улаштування яких можливо на території одного з міст [139].

В цілому, агломерація являє собою загальний «організм», що складається з окремих органів (міст), які тісно співпрацюють між собою та виконують визначену превалюючу функцію на користь всієї агломерації.

На основі аналізу Краматорської агломерації запропоновано можливі превалюючі для міст функції: Миколаївка–видобувна (енергозабезпечення);

Слов'янськ–рекреаційна, туристична, логістична; Краматорськ–промислова, адміністративна; Дружківка–промислово-туристична; Константинівка–промислово-туристична, торгівельна (Таб.4.3.1.)

Таким чином, функціональне зонування агломерації повинно бути ревіталізовано з огляду на такі засади, визначені в таблиці 4.3.2.

Планувальне та транспортне рішення

За планувальним рішенням агломерація визначена як лінійна (п. 4.1 даного дослідження), а, отже, сформована за однією загальною транспортною віссю. З розосередженою та розчленовано-лінійною формою планів з приблизно рівновеликими житловими масивами, розташованими на березі, з лінійно-паралельним зонуванням промисловості і житла внаслідок характеру розвитку міст. Переважають поздовжні міжміські зв'язки, що збільшують час пересування і вимагають застосування швидкісного транспорту. В такому випадку формальна роль загально-районного центру переходить до адміністративного центру району (Краматорськ), а загальна структура формується за принципом системи районних центрів (окремих міст).

Основною композиційною віссю агломерації є транспортна магістраль (вул. О. Тихого), що пронизує всі міста агломерації. За умови організації швидкісного транспорту така магістраль може забезпечити обслуговування населення в культурно-побутовому та трудовому аспектах для всіх міст одночасно. Таким чином, реконструюючи дану транспортну вісь, можна уникнути глибокої реконструкції існуючих міських районів. При цьому подібна лінійна структура дозволить зберегти певну автономність міст.

Багатоядерна (пелюсткова) структура формується декількома міськими центрами, що мають самодостатню сукупність функцій. Зв'язок між ними сформовано швидкісною магістраллю, що проходить у зеленій зоні.

Задля забезпечення пропорційного розвитку та взаємозв'язку всіх функціональних зон рекомендовано використовувати гнучку планувальну структуру. В такому випадку річка Казенний Торець, (що також є композиційною віссю, та умовно паралельна магістралі) утворює озеленену рекреаційну зону, що об'єднує всі міста агломерації. За такої умови може бути створено велосипедні та

трамвайні маршрути для міжміського руху у поздовжній парковій зоні.

Промислові зони, що розміщено на прибережних ділянках є, здебільшого, не експлуатованими, або такими, що потребують значних обсягів реконструкції виробництва. Ті ж, що зберігають свою функцію рекомендовано ревіталізувати з метою покращення екологічних характеристик місцевості. За допомогою часткового або повного перевлаштування потужностей таким чином, щоб було збережено доступ до прибережної зони.

При цьому, середовище міст не повинно залишатись заводу-центричним. Структура міст повинна складатись з системи міських мікрорайонних центрів, таким чином, щоб міста розвивались рівномірно, без обов'язкової прив'язки до загальноміського центру.

Таким чином, проєктуєма схема агломерації повинна мати лінійну багатоядерну структуру, об'єднану загальною композиційною (логістично-рекреаційною) віссю, запроєктовану відповідно до гнучкої планувальної структури.

Таким чином, планувальне рішення агломерації повинно бути ревіталізовано з огляду на такі засади, визначені в таблиці 4.3.3.

Транспортна схема агломерації повинна бути ревіталізована з огляду засади, визначені в таблиці 4.3.4.

Композиція забудови

Загальна композиція агломерації повинна бути гармонійною та взаємо-узгодженою. Такою, що адаптована до природних та регіональних умов, історико-культурних аспектів міст за принципами «природо-згідності планування» та «культурно-згідності архітектурної композиції» [162, с. 31].

За умови формування щільної багатошарової структури агломерації композиція забудови також набуває ознак однорідної. Такої, котра має гармонійну цілісну композицію, та сприймається як загальне просторове рішення (Рис. 4.3.3.).

Через лінійну структуру забудови за однією композиційною віссю абрис фасаду забудови такої агломерації має хвилеподібну структуру з домінуючими просторовими акцентами в центрах та на околицях міст, що чергують одне одного

(див. п. 4.1 даного дослідження).

Таким чином, композиційно-просторова структура агломерації повинна бути ревіталізована з огляду на такі засади, визначені в таблиці 4.3.4.

4.3. Універсальна логічна модель пристосування до умов регіону

За результатами проведеного дослідження було узагальнено та сформовано універсальну логічну модель дослідження композиційно-просторових засад еко-ревіталізації індустріальних мономіст на прикладі міст Краматорської агломерації (Додаток Д).

Створена модель побудована за радіально-кільцевою схемою, та поділена на чотири сектори: питання, стратегія, пошук, рішення. Внутрішнє кільце кожного сектору відображає вхідні виявлені матеріали, на основі яких за формою віяла розкривається зазначене питання. Читання схеми відбувається за годинниковою стрілкою, відповідно до радіального розвитку схеми, що відображено стрілками.

В першому секторі, «питання», узагальнено етап передпроектних досліджень та виявлення проблем та передумов, що існують для індустріальних мономіст, та були констатовані цією роботою.

В другому секторі, «стратегія», показано схему формування методології та методи, які обрано для даного дослідження; виокремлено етапи дослідження; чітко визначено методику за якою проведено роботу.

Третій сектор, «пошук», ілюструє дослідження моделей аналогів подібних міських систем та утворень, етапи їх аналізу; та виокремлює теоретичні концепції, що застосовуються для ревіталізації таких систем. На основі виокремлених концепцій констатовано можливі підходи, на основі яких сформовано подальший аналіз.

Четвертий сектор, «рішення», є схемою теоретичного впровадження сформованої методики та підходів для виявлення композиційно-просторових засад еко-ревіталізації індустріальних мономіст Краматорської агломерації. На основі визначених рівнів та підходів зазначено висновки до проведеного аналізу,

виявлено підходи та концепії, що можуть бути використані для еко-ревіталізації індустриальних мономіст Краматорської агломерації. На основі всього зазначеного констатовано композиційно-просторові засади.

Таким чином, сформована універсальна логічна модель відображає процес виявлення та формування композиційно-просторових засад еко-ревіталізації індустриальних мономіст та процес теоретичного впровадження на прикладі міст Краматорської агломерації.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 4

В четвертому розділі «Можливості впровадження композиційно-просторових засад еко-ревіталізації індустріальних мономіст (на прикладі міст Краматорської агломерації)» досліджено та проаналізовано Краматорську агломерацію в цілому, та її міста зокрема. Проведено композиційно-просторовий аналіз на різних рівнях, виявлено основні положення еко-ревіталізації індустріальних мономіст, та композиційно-просторові засади еко-ревіталізації міст Краматорської агломерації. На основі всього проведеного дослідження сформовано та представлено універсальну логічну модель. Висновками до проведеної роботи є:

- Системи мономіст сформовано за доцентровою композицією. Так, що забудова тяжіє до центрального елементу (заводу) і за планувальною і за об'ємною складовими. В разі об'єднання таких мономіст в агломерації створюється щільна багатошарова система взаємо-погоджених елементів на різних рівнях – економічному, соціальному, політичному, екологічному, транспортному, планувальному, композиційному, та ін. Виявлені основні положення композиційно-просторової еко-ревіталізації індустріальних мономіст та створені концепції для вирішення відповідних задач на різних рівнях, зазначених методологією дослідження, відображають глибокий аналіз всіх проблем та можливостей для їх вирішення та створюють основу для розробки стратегії розвитку Краматорської агломерації. Методами ревіталізації промислових міст є: Розбудова інфраструктури; розробка містобудівних проєктів; технологічна революція; реконверсія; партнерство з громадою підвищення якості життя; програми підтримки підприємств; розвиток туризму; зелені технології; кластеризація; рекультивация; екологічна ревіталізація; фінансова ревіталізація; відновлення природних екосистем.

- Основними концепціями еко-ревіталізації міст Краматорської агломерації визначено:

на макрорівні: містобудівні (Інтегрований розвиток, Залучення міжміських просторів, Приборкання антропогенних ландшафтів, Цілісна міська

тканина, Реконструкція транспортних мереж, Мережа планувальника, Геомережа, Європейська ініціатива, Промислові комплекси); соціально-економічні (Провідна ринкова стратегія, Впровадження GIS системи роботи з простором, Розвиток науки, Концепція туризму / дозвілля, Розвиток промислового туризму, Знання метрополії, Політичні зміни, Еміграція / міграція населення); функціонально-об'ємні (Регіональна мобільність, Міжрегіональні зв'язки, Регіональні ландшафтні парки, Програма взаємодії, Спільне середовище, Загальна композиція забудови, Відкриті системи, Впорядкування середовища); екологічні (Регіональна мобільність, Створення та підтримка ландшафтних парків, Залучення сільського господарства, Управління земельним фондом, Геопросторові інформаційні системи, Кліматичні інформаційні система, Програма рекультивациі, «Озеленення» промисловості, Концепція екологічного розвитку).

на мезорівні: містобудівні (Створення загальної інформаційної системи, Створення місць розвитку, Перспективи видобувних районів, Розумне озеленення, Соціальна інфраструктура, Консолідація загальноміських та агломераційних (районних) адміністративних центрів, Активні зв'язки, Оцінка культурного туризму, Орієнтація простору, Рекультивациа порушених територій); соціально-економічні (Регіональні місця співпраці, Комерційне управління, Ревіталізація промисловості, Маршрут промислової спадщини, Загально-агломераційні маршрути, Іміджмейкінг, Освітній регіон, Підвищення якості життя, Внутрішньо-агломераційна міграція); функціонально-об'ємні (Велосипедна швидкісна зона, Обслуговування промисловості, Відкритий простір, Регіональні зелені коридори, Просторові домінанти, Залучення міжміських просторів); екологічні (Велосипедна швидкісна зона, Загальна агломераційна рекреація, Впорядкування міжміських просторів, Концепція захисту клімату, Впорядкування земельних ресурсів, Екологічна сміттєпереробка, Промислові викиди).

на мікрорівні: містобудівні (Аналіз ринку житла, Індивідуальний образ середовища, Створення містобудівного контексту, Ландшафтні парки та сквери, Ревіталізація рел'єфу забудови, Урізноманітнення, Оптимізація міської логістики, Способи «оживлення» середовища, Відновлення метрополісу, Зміна

просторових доміант); соціально-економічні (Оптимізація ринку праці, Біржа нерухомості, Ліквідація податкової монополії, Районні парки, Локальні об'єкти спадщини, Розширення сфер, Рівномірний розвиток, Соціалізація міського середовища, Реінтеграція вибулих підприємств); функціонально-об'ємні (Розвиток логістики, Зелена інфраструктура, Міське сільське господарство, Заміщення вибулих територій, Впорядкування міських просторів); екологічні (Зарядні станції, Мережа велодоріжок, Зелена інфраструктура, Міське сільське господарство, Кліматичний мегаполіс, Стратегії розвитку, Реабілітація територій підприємств, Екологізація малого та середнього бізнесу).

- Основними положеннями еко-ревіталізації міст Краматорської агломерації є: комплексний підхід на різних рівнях; глибокий аналіз всіх проблем та можливостей для їх вирішення; дослідження передумов та умов формування таких міст, що дає основу для створення стратегії розвитку; формування цілісної міської тканини для всієї агломерації; формування загальної взаємовигідної системи міст, функціональні зони яких є взаємодоповнюючими; формування міських зон з рекреаційними міжміськими просторами, що дозволяє забезпечити екологічність.

- Композиції міст агломерації наразі є розгалуженими та мають відокремлену закриту структуру. Еко-ревіталізація таких міст передбачає створення цілісної міської тканини, що формується загальною функціональною, планувальною, композиційною та просторовою структурами. Утворюючи таким чином гармонійну загальну композиційно-просторову структуру, що відповідає функціональному, економічному, політико-соціальному запитам.

- Виявлено композиційно-просторові засади еко-ревіталізації індустріальних мономіст (на прикладі міст Краматорської агломерації) відповідно до рівнів, зазначених методологією дослідження, що відображено в теоретичному експерименті на основі графічних схем Краматорської агломерації.

- Принциповими засадами ревіталізації функціонального зонування є: на макрорівні - створення загальної системи самостійних міст, що пов'язані на всіх рівнях; розвиток транспортних та логістичних зон, що забезпечують взаємозв'язок регіону; розвиток титульних функціональних зон, що передбачені

стратегією розвитку регіону; виокремлення агломерації як загального організму що складається з окремих органів (міст) що мають окремі функції об'єднані спільним сенсом; на мезорівні - цілістний простір агломерації; загальна лінійна композиційна структура; благоустрій міжміських зон; створення загальної логістично-рекреаційної зони; розвиток міжміських сільськогосподарських зон; на мікрорівні - інтеграція діючих промислових зон в сучасне міське середовище; реабілітація, рекультивация та ревіталізація територій вибулих підприємств; впорядкування та рівномірний розвиток сельбищних зон; створення системи адміністративних зон за ієрархією районний центр – міський центр – сільський центр – мікрорайонний центр; інтеграція сільськогосподарських зон в міське середовище.

- Принциповими засадами ревіталізації планувального рішення є: на макрорівні - реконструкція систем водозабезпечення агломерації; створення та реконструкція необхідних планувальних зв'язків з навколишніми регіонами, містами та селами-сателітами; раціональне використання природних ресурсів та територій; створення програми регіонального розвитку; розбудова інфраструктури; забезпечення економічних можливостей розвитку для забезпечення ефективного використання ресурсів шляхом застосування планувальних та містобудівних засобів; на мезорівні - створення лінійної багатоядерної структури; об'єднання загальною логістично-рекреаційною віссю; гнучка планувальна структура; розпланування, благоустрій та забудова міжміської логістично-рекреаційної зони; впорядкування та будівництво об'єктів соціальної та критичної інфраструктури, яких потребує агломерація; створення загального генерального плану агломерації в узгодженні з генеральними планами міст, що дасть змогу створити загальне взаємо-пов'язане середовище та подальший план розвитку; створення екологічних комунальних зон, що обслуговують агломерацію; на мікрорівні - переорієнтація середовища від заводу-центричного до людино-центричного; створення систем міських та мікрорайонних центрів; створення технопарків відповідної до стратегії розвитку функції; створення доступу до прибережних зон шляхом рекультивации деградованих територій; створення життєздатного актуального генерального плану, що заснований на засадах стратегії розвитку

міста, та враховує можливості деградованих територій; впорядкування та будівництво об'єктів соціальної та критичної інфраструктури, яких потребують міста; децентралізація міст; кластеризація підприємства що зазнають стагнації; створення та реставрація історичних міських ареалів з врахуванням культурологічних, історичних та архітектурних особливостей; реставрація історичних міських ландшафтів.

- Принциповими засадами ревіталізації транспортної схеми є: на макрорівні - реконструкція магістралей регіонального значення з врахуванням актуальної інформації про вибулі підприємства; створення нових сучасних розв'язок, що забезпечують зручне сполучення з іншими регіонами; забезпечення регіону сучасним діючим цивільним аеропортом що забезпечить швидкісний зв'язок з регіонами та закордоном; на мезорівні - реконструкція вул. О. Тихого з огляду на створення загальної логістично-рекреаційної зони; реконструкція дублюючої магістралі, що забезпечує автомобільний зв'язок міст та паралельна транспортним залізничній та автомагістралі на випадок непередбачених подій; створення міжміської велосипедної магістралі, що є частиною логістично-рекреаційної зони; створення загально-агломераційного маршруту, що забезпечується електротранспортом (тролейбус, електро-поїзд, монорельс); будівництво нових розв'язок та об'їздної магістралі неперервного руху в об'їзд агломерації; на мікрорівні - розвиток перпендикулярних до вул. О.Тихого міських вулиць, що скоротить часу при пересуванні містами; реконструкція або відновлення міської залізниці як виду міського транспорту; реконструкція міських дорожніх мереж з врахуванням актуальної інформації про вибулі підприємства та деградовані ділянки; реконструкція внутрішньо-квартальної мережі; актуалізація маршрутів громадського транспорту; реконструкція пішохідних зон та переосмислення окремих історичних вулиць під потреби пішоходів; врегулювання ритмічності світлофорів та підрахунок пропускної здатності міських проїздів; будівництво міських автомобільних розв'язок; створення системи міських велосипедних доріжок.

- Принциповими засадами ревіталізації композиційно-просторової структури є: на макрорівні - підлаштування загальної композиції до ландшафтних

особливостей території; створення відкритої загальної композиційно-просторової структури, образ якої сприймається з височини; створення відкремлюючої композиційної структури що візуально домінує в степовому ландшафті; регіональний підхід до формування композиційно-просторової організації з огляду на всторичну складову та фортифікаційні сенси та місця пам'яті; на мезорівні - загальне просторове рішення; збереження та відновлення існуючих просторових домінант на загальному (агломерація) рівні; розвиток міжміських просторів як об'єктів рекреації та композиційних елементів у забудові агломерації; збереження та підкреслення зелених зон у міських та міжміських просторах з метою урегулювання екологічної складової; зонування за відповідними функціями відносно просторового рішення ділянок; відокремлення міст за адміністративною та функціональною складовими з метою візуального розмежування ділянок; виокремлення загальної логістично-рекреаційної зони як просторової домінанти; на мікрорівні - збереження та відновлення існуючих просторових домінант на локальному (райони та мікрорайони міст) рівні; упорядкування поверховості відповідно до блакитних ліній; упорядкування щільності відповідно до просторових та нормативних запитів; створення локальних просторових композицій на рівні мікрорайонів міст.

- Проведене соціологічне опитування визначило шляхи та можливості подальшого розвитку агломерації з визначенням композиційно-просторових засад при використанні кожного з підходів.

- Всі виявлені засади, в тому числі етапи, передумови, умови та фактори складено в загальну універсальну логічну модель що створено за принципом радіально-кільцевої схеми. Дана модель відображає процес дослідження та може бути основою для подальшого, більш детального вивчення будь-якого з зазначених аспектів, або алгоритмом для проведення еко-ревіталізації індустріальних мономіст в цілому, та Краматорської агломерації зокрема, створення стратегії розвитку індустріальних мономіст та їх агломерацій.

ВИСНОВКИ ДО ДИСЕРТАЦІЇ

В ході проведення дослідження було виявлено композиційно-просторові засади еко-ревіталізації індустріальних мономіст на прикладі міст Краматорської агломерації та виокремлено такі висновки:

1. Уточнено архітектурно-містобудівний зміст поняття еко-ревіталізації індустріальних мономіст. Мономістами є поселення, містотвірними зонами для котрих є виробничі, що зумовлює розташування громадського центру, орієнтацію трасування вулиць, напрямки основних пішохідних шляхів, розташування зеленої зони і т. п., та визначає композицію структури поселення через розташування промислової зони по відношенню до сельбищної. Задля створення закінченого виробничого циклу мономіста умовно можуть об'єднуватись в цілісні агломерації. Для Краматорської агломерації індустріальними мономістами можна вважати є Миколаївка, Слов'янськ, Краматорськ, Дружківка та Констянтинівка.

2. Узагальнено результати попередніх досліджень еко-ревіталізації індустріальних мономіст на прикладі міст Краматорської агломерації. Наразі відсутнє спеціальне наукове дослідження, що присвячене композиційно-просторовим засадам еко-ревіталізації індустріальних мономіст або їх агломерацій. Окремі дослідження є фаховими та частково торкаються певних аспектів, однак, не створюють цілісного знання стосовно композиційно-просторових засад еко-ревіталізації індустріальних мономіст.

3. Виявлено проблеми та передумови що впливають на формування індустріальних мономіст на прикладі міст Краматорської агломерації, та проведено їх аналіз. Твірні підприємства існують за допомогою низки факторів (логістика, система розселення, орієнтація на підприємство, гегемонія, ресурси та типологізація життя), що формують ідеальну модель оточення. Таким чином, міська тканина індустріальних мономіст формується з таких складових, як: розташування в системі розселення, планувальна структура, зонування, транспортне забезпечення, композиція забудови, екологія та ландшафти, розселення та етнічний склад, економіка, політико-адміністративний устрій.

Виявлені проблеми індустріальних мономіст є, здебільшого, загальними, однак можна виділити ряд специфічних проблем, властивих містам різних категорій. Найактуальнішими серед них слід вважати ті, які викликані найзначнішою розбіжністю між реальним станом міського середовища та необхідним. Виявлені проблеми можна структурувати на прикладі Краматорської агломерації, за такими групами: містобудівні, регіональні, функціонально–об’ємні, соціальні, економічні, історичні, культурологічні. Кожна з проблем має свій вплив на архітектурно-планувальну та композиційно-просторову організацію середовища, яке сформовано такими передумовами, як: історичні (розрізненість забудови за планувальною та композиційною структурою; орієнтованість простору на містотвірний об’єкт, та втрата просторових домінант при виключенні виробничих зон; амбівалентність просторів за типом забудови – сільський та міський тип; розташування промислових об’єктів у рекреаційних зонах; розрізнена історична забудова – житлова та промислова; радіальна черговість нової (багатоповерхової) та історичної (малоповерхової) забудови); економічні (здешевлення землі внаслідок відсутності робочих місць, та відтоку населення; особлива професійна спрямованість населення та виробництва розшарованість міських просторів за класовою структурою, та статками населення; наявність одного основного платника податків до міського бюджету, за рахунок якого виділяються кошти в тому числі на благоустрій міста; маргіналізація, та стагнація житлових районів вибухливих підприємств); урбаністичні (втрата взаємозв’язку віддалених районів міста та центру; соціальне та економічне розшарування частин міст та агломерації вцілому; потреба у ревіталізованих та джентрифікованих просторах міст; штучний, вимушений перехід до іншої стадії розвитку агломерації через втрату метрополісу, що не підкріплений природними процесами) містобудівні (історичність періодів забудови; підлаштування міської тканини під історичні райони забудови відповідно до рельєфу; відповідність ландшафту; регулярна забудова; принципове визначення домінант забудови; відсутність місць розвитку; ефективне планування, скорочення часу переміщення; наближеність до ресурсів, зон природокористування; зручні транспортні розв’язки); транспортні (потреба в обслуговуванні промисловості та

виробничих зон; розгалужена система взаємо-пов'язаних виробничих комплексів; потреба у забезпеченні високого рівня логістики для залучення людських та сировинних ресурсів); соціальні (наявність достатньої кількості робочої сили та сировинних ресурсів, що може бути залучена до роботи; наявність розвиненої транспортної інфраструктури, що дозволяє доставляти сировинні матеріали та продукцію, а також забезпечує можливість працевлаштування мешканцям віддалених районів; вплив політики держави на стимулювання формування промислових мономіст; визначена історично структура розселення; історична класова структура житлової забудови; замкнута, кінцева система розвитку працівника; відток населення внаслідок втрати економічної складової); регіональні (наявність родовищ; технічна база, на основі котрої формується індустрія; місцеве населення – склад, вікова структура, різноманіття етносів та норадностей, рівень освідченності, та ін; особливості формування місцевого культурного осередку на основі історичних процесів в регіоні; політико-адміністративний устрій); екологічні (наявність природних ресурсів; екологічна чистота виробництва; стратегії зменшення відходів; розробка енергоефективних технологій; забезпечення соціальної відповідальності).

Таким чином було виявлено проблеми та передумови що впливають на формування індустріальних мономіст на прикладі міст Краматорської агломерації, та проведено їх аналіз.

4. Виявлено різногалузеві теоретичні підходи та передумови еко-ревіталізації індустріальних мономіст в умовах їхнього переходу від монофункційного використання. Міські та приміські території агломерації використовуються не рівномірно, композиція забудови є зміненою, через що промислові ландшафти займають центральне місце в композиційно-планувальній структурі міст, утворюючи деградууючі території, що потребують рекультивації, та відновлювальних методів за допомогою загальнонаукових, та спеціальних методів у різних областях досліджень. Необхідним є застосування системного підходу, що поєднує загальнонаукові, спеціальні, та міждисциплінарні методи досліджень. Дослідження агломерації індустріальних мономіст є

багатокритеріальним, та системним, таким, що пов'язано з необхідністю врахування різних аспектів сталого розвитку як окремих індустріальних міст, так і міської системи в цілому, завдяки чому сформовано комплекс необхідних загальних методів дослідження та загальну методика досліджень

5. Сформовано методологію дослідження композиційно-просторових засад еко-ревіталізації індустріальних мономіст на прикладі міст Краматорської агломерації. Відповідно до виявленої методики дослідження необхідно диференціювати за рівнями опрацювання інформації: макрорівень (складова регіон), мезорівень (складова агломерація), мікрорівень (складова місто). Комплексна методика дослідження складається з таких етапів: виявлення та формування проблеми дослідження. обґрунтування та актуальність обраної теми; виявлення та дослідження стану наукової проблеми, історіографія - визначення поняття мономіста та чинників, що формують композиційно-просторову структуру; вивчення та узагальнення результатів наукових досліджень, що передували даній робот; визначення існуючих проблем агломерацій індустріальних мономіст; виявлення передумов формування композиційно-просторової структури агломерацій індустріальних мономіст; формування методики дослідження та термінологічного апарату; Вивчення моделей-аналогів подібних міських систем; виділення загальних прийомів формування композиційно-просторової організації та підходів до еко-ревіталізації на прикладі моделей-аналогів. вивчення існуючих теоретичних концепцій дослідження; виконання дослідження на макрорівні опрацювання інформації; виконання дослідження на мезорівні опрацювання інформації; виконання дослідження на мікрорівні опрацювання інформації; виокремлення основних засад еко-ревіталізації індустріальних мономіст на прикладі Краматорської агломерації; створення моделі реорганізації міських та міжміських просторів зі створенням гармонійного композиційно-просторового середовища; створення та надання рекомендацій щодо впровадження виявлених засад.

Таким чином було сформовано методологію дослідження композиційно-просторових засад еко-ревіталізації індустріальних мономіст на прикладі міст Краматорської агломерації.

6. Проаналізовано сучасний вітчизняний і зарубіжний досвід еко-ревіталізації індустріальних мономіст з метою дослідження процесів розвитку. Проблема деградації малих індустріальних мономіст наявна в усіх індустріальних країнах. Однак, через регіональні особливості було сформовано відмінності характерні термінологічні відмінності. У світі існує безліч подібних до Донецчини промислових регіонів, для яких розроблено відповідні стратегії розвитку та ревіталізації за різними напрямками. Моделі ревіталізації, їх етапи та напрямлення є індивідуальними для кожного конкретного регіону, однак, можуть слугувати прикладом для наслідування при розробці стратегії розвитку та ревіталізації Краматорської агломерації. В Україні, здебільшого, розвинуто містобудівний підхід розвитку, що здійснюється за допомогою законодавчих актів. Розглянуті підходи можна диференціювати за рівнями, визначеними методологією дослідження: На макрорівні (складова – регіон, на рівні вивчення зовнішніх зв'язків агломерації, та її зон впливу) доцільним є використання регіоналістичного підходу; На мезорівні (складова – агломерація, на рівні вивчення внутрішніх міжміських зв'язків, та їх структури) доречно використовувати містобудівний підхід; На мікрорівні (складова - місто, на рівні вивчення міських просторів та внутрішньо-міських зв'язків) доречніше використовувати урбаністичний підхід. При цьому професійний розгляд питання повинен відбуватися за ієрархією від макрорівня до мікрорівня з дотриманням етапності дослідження від загального до окремого, за умови узгодження аналітичних та управлінських зусиль.

Таким чином було проаналізовано і порівняно сучасний вітчизняний і зарубіжний досвід еко-ревіталізації індустріальних мономіст.

7. Розроблено графічні схеми та модель щодо методів еко-ревіталізації індустріальних мономіст, та надати пропозиції щодо їх використання. Проведений аналіз структури Краматорської агломерації виявив наступне: вона є лінійною за своєю структурою; сформована природною (річка Казенний Торець), та штучною (вулиця Олекси Тихого) транспортними лініями, що умовно паралельні; наявна етапність розвитку забудови, що відображається в планувальному та композиційному рішеннях міст, в т.ч. через збільшення,

деградація та «переміщення» промислових зон в нові райони на різних етапах розвитку поселень; історичні центри є здебільшого збереженими та потребують реставрації; наявна зміна пріоритетів розвитку міського середовища відповідно до сучасної стратегії та нерівномірний стан якості дизайну міських просторів; розташована на здебільшого рівнинній місцевості, в низовині, що створює певні ландшафтні та композиційно-просторові особливості; наявний дефіцит водних ресурсів, що компенсується штучно; наявна динаміка змін як в функціональному зонуванні міст, так і у агломерації зокрема; міста є нерівномірно розвинутими, мають непридатні до забудови та деградовані землі, що потребують рекультиваци; є потреба у забезпеченні установами та підприємствами обслуговування; не виявлено функціональної значимості центрів та основних осей динамічної побудови композиції загальноміського центру; наявна потреба у визначенні та фіксації зон концентрації архітектурних вражень; вулиці міст не диференційовані за значенням, потребують реконструкції. Системи сформовано за доцентровою композицією, що забудова тяжіє до центрального елемента (заводу) і за планувальною і за об'ємною складовими. В разі об'єднання таких мономіст в агломерації створюється щільна багатопарова система взаємопогоджених елементів на різних рівнях.

8. На основі комплексного аналізу розвитку архітектурних просторів Краматорської агломерації досліджено потенційні можливості розвитку територій та сформульовано композиційно-просторові засади еко-ревіталізації міст. Методами ревіталізації промислових міст виизначено: розбудова інфраструктури; розробка містобудівних проєктів; технологічна революція; реконверсія; партнерство з громадою підвищення якості життя; програми підтримки підприємств; розвиток туризму; зелені технології; кластеризація; рекультиваци; екологічна ревіталізація; фінансова ревіталізація; відновлення природних екосистем. Основними коцепціями еко-ревіталізації міст Краматорської агломерації з диференціювання за рівнями (на макрорівні, мезорівні та мікрорівні) визначено: містобудівні, соціально-економічні, функціонально-об'ємні, екологічні. Основними положеннями еко-ревіталізації міст Краматорської агломерації є: комплексний підхід на різних рівнях; глибокий

аналіз всіх проблем та можливостей для їх вирішення; дослідження передумов та умов формування таких міст, що дає основу для створення стратегії розвитку; формування цілісної міської тканини для всієї агломерації; формування загальної взаємовигідної системи міст, функціональні зони яких є взаємодоповнюючими; формування міських зон з рекреаційними міжміськими просторами, що дозволяє забезпечити екологічність. Композиції міст агломерації наразі є розгалуженими та мають відокремлену закриту структуру.

9. Виявлено композиційно-просторові засади еко-ревіталізації індустріальних мономіст (на прикладі міст Краматорської агломерації) відповідно до рівнів, зазначених методологією дослідження, що відображено в теоретичному експерименті на основі графічних схем Краматорської агломерації. Принциповими засадами ревіталізації функціонального зонування є: на макрорівні - створення загальної системи самостійних міст, що пов'язані на всіх рівнях; розвиток транспортних та логістичних зон, що забезпечують взаємозв'язок регіону; розвиток титульних функціональних зон, що передбачені стратегією розвитку регіону; виокремлення агломерації як загального організму що складається з окремих органів (міст) що мають окремі функції об'єднані спільним сенсом; на мезорівні - цілістний простір агломерації; загальна лінійна композиційна структура; благоустрій міжміських зон; створення загальної логістично-рекреаційної зони; розвиток міжміських сільськогосподарських зон; на мікрорівні - інтеграція діючих промислових зон в сучасне міське середовище; реабілітація, рекультивация та ревіталізація територій вибулих підприємств; впорядкування та рівномірний розвиток сельбищних зон; створення системи адміністративних зон за ієрархією районний центр – міський центр – сільський центр – мікрорайонний центр; інтеграція сільськогосподарських зон в міське середовище. Стосовно планувального рішення є: на макрорівні - реконструкція систем водозабезпечення агломерації; створення та реконструкція необхідних планувальних зв'язків з навколишніми регіонами, містами та селами-сателітами; раціональне використання природних ресурсів та територій; створення програми регіонального розвитку; розбудова інфраструктури; забезпечення економічних можливостей розвитку для забезпечення ефективного використання ресурсів

шляхом застосування планувальних та містобудівних засобів; на мезорівні - створення лінійної багатоядерної структури; об'єднання загальною логістично-рекреаційною віссю; гнучка планувальна структура; розпланування, благоустрій та забудова міжмської логістично-рекреаційної зони; впорядкування та будівництво об'єктів соціальної та критичної інфраструктури, яких потребує агломерація; створення загального генерального плану агломерації в узгодженні з генеральними планами міст, що дасть змогу створити загальне взаємо-пов'язане середовище та подальший план розвитку; створення екологічних комунальних зон, що обслуговують агломерацію; на мікрорівні - переорієнтація середовища від заволо-центричного до людино-центричного; створення систем міських та мікрорайонних центрів; створення технопарків відповідної до стратегії розвитку функції; створення доступу до прибережних зон шляхом рекультивації деградованих територій; створення життєздатного актуального генерального плану, що заснований на засадах стратегії розвитку міста, та враховує можливості деградованих територій; впорядкування та будівництво об'єктів соціальної та критичної інфраструктури, яких потребують міста; децентралізація міст; кластерізація підприємства що зазнають стагнації; створення та реставрація історичних міських ареалів з врахуванням культурологічних, історичних та архітектурних особливостей; реставрація історичних міських ландшафтів.

Стосовно транспортної схеми є: на макрорівні - реконструкція магістралей регіонального значення з врахуванням актуальної інформації про вибулі підприємства; створення нових сучасних розв'язок, що забезпечують зручне сполучення з іншими регіонами; забезпечення регіону сучасним діючим цивільним аеропортом що забезпечить швидкісний зв'язок з регіонами та закордоном; на мезорівні - реконструкція вул. О. Тихого з огляду на створення загальної логістично-рекреаційної зони; реконструкція дублюючої магістралі, що забезпечує автомобільний зв'язок міст та паралельна транспортним залізничній та автомагістралі на випадок непередбачених подій; створення міжміської велосипедної магістралі, що є частиною логістично-рекреаційної зони; створення загально-агломераційного маршруту, що забезпечується електротранспортом (тролейбус, електро-поїзд, монорельс); будівництво нових розв'язок та об'їздної

магістралі неперервного руху в об'їзд агломерації; на мікрорівні - розвиток перпендикулярних до вул. О.Тихого міських вулиць, що скоротить часу при пересуванні містами; реконструкція або відновлення міської залізниці як виду міського транспорту; реконструкція міських дорожніх мереж з врахуванням актуальної інформації про вибулі підприємства та деградовані ділянки; реконструкція внутрішньо-квартальної мережі; актуалізація маршрутів громадського транспорту; реконструкція пішохідних зон та переосмислення окремих історичних вулиць під потреби пішоходів; врегулювання ритмічності світлофорів та підрахунок пропускнуої здатності міських проїздів; будівництво міських автомобільних розв'язок; створення системи міських велосипедних доріжок. Стосовно композиційно-просторової структури є: на макрорівні - підлаштування загальної композиції до ландшафтних особливостей території; створення відкритої загальної композиційно-просторової структури, образ якої сприймається з височини; створення відкремлюючої композиційної структури що візуально домінує в степовому ландшафті; регіональний підхід до формування композиційно-просторової організації з огляду на історичну складову та фортифікаційні сенси та місця пам'яті; на мезорівні - загальне просторове рішення; збереження та відновлення існуючих просторових домінант на загальному (агломерація) рівні; розвиток міжміських просторів як об'єктів рекреації та композиційних елементів у забудові агломерації; збереження та підкреслення зелених зон у міських та міжміських просторах з метою урегулювання екологічної складової; зонування за відповідними функціями відносно просторового рішення ділянок; відокремлення міст за адміністративною та функціональною складовими з метою візуального розмежування ділянок; виокремлення загальної логістично-рекреаційної зони як просторової домінанти; на мікрорівні - збереження та відновлення існуючих просторових домінант на локальному (райони та мікрорайони міст) рівні; упорядкування поверховості відповідно до блакитних ліній; упорядкування щільності відповідно до просторових та нормативних запитів; створення локальних просторових композицій на рівні мікрорайонів міст. Проведене соціологічне опитування визначило шляхи та можливості подальшого розвитку агломерації з визначенням

композиційно-просторових засад при використанні кожного з підходів. Всі виявлені засади, в тому числі етапи, передумови, умови та фактори складено в загальну універсальну логічну модель що створено за принципом радіально-кільцевої схеми, що відображає процес дослідження та може бути основою для подальшого, більш детального вивчення будь-якого з зазначених аспектів, або алгоритмом для проведення еко-ревіталізації індустріальних мономіст.

Таким чином, було виявлено та проаналізовано особливості організації архітектурного середовища, розроблено графічні схеми та модель щодо методів еко-ревіталізації індустріальних мономіст, та надано пропозиції щодо їх використання. Проведено комплексний аналіз композиційно-просторового середовища міст Краматорської агломерації та виявлено закономірності формування просторів. На основі комплексного аналізу розвитку архітектурних просторів Краматорської агломерації сформульовано композиційно-просторові засади еко-ревіталізації індустріальних мономіст. Адаптовано або запропоновано особистий підхід щодо еко-ревіталізації індустріальних мономіст Краматорської агломерації. Розроблено наукову базу для вдосконалення нормативних документів щодо формування агломерацій індустріальних мономіст

Отже, підтверджено гіпотезу дослідження з приводу виявлення композиційно-просторових засад еко-ревіталізації індустріальних мономіст що обумовлять перекомпонування просторової структури агломерації індустріальних мономіст задля реабілітації всього середовища внаслідок об'єднання міської тканини, створення зелених межуючих зон, визначення обмежувальних підходів і вироблення планувальних стратегій, які відповідають сучасним екологічним, економічним і соціальним умовам.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Martin, W.J. (1995). The Global Information Society (1st ed.). Routledge.
<https://doi.org/10.4324/9781315239385>
2. Тоффлер Е. Третья Хвиля. Київ : Вид. дім «Всесвіт», 2000. 480 с.
3. Science and Education a New Dimension. Humanities and Social Sciences, IV (13), Issue: 82, 2016 www.seanewdim.com
4. Тютюнник Ю. М. Фінансовий аналіз: Навч. посіб. / Ю. М. Тютюнник. – Київ: Знання, 2012. – 816 с
5. Частка сільського господарства у ВВП - Портал даних - Європейська економічна комісія ООН. Redirecting to the UNECE Statistical database. URL: <https://w3.unecse.org/PXWeb/ru/Table?IndicatorCode=6> (дата звернення: 10.12.2020).
6. Dmytrenko O. Додаткове читання: Індустріальне місто [Електронний ресурс] / Olga Dmytrenko // Medium. – Режим доступу: <https://medium.com/precis/дополнительное-чтение-индустриальный-город-4758f5f6f6ce> (дата звернення: 20.05.2020).
7. История железнодорожного транспорта: Практикум / А.П. Гужва, К.Э. Колесник, Е.В. Кравченко, Г.Ф. Арбузов. Харьков: УкрГАЗТ, 2014. – 78 с.
8. Праця, виснаження та успіх: промислові мономіста Донбасу / Михайло Ільченко [та ін.]. – Львів : ФОП Шумилович Б., 2018. – 244 с.
9. Дулесов А.М., Бехтерев Д.В. Класифікація мономіст за їх життєвим циклом // Фундаментальні дослідження. 2015. №10-1. З. 161-165.
10. Манаєва І., Болтенкова Ю. Методичні рекомендації по вибору сценарія розвитку моногорода. researchgate. URL: https://www.researchgate.net/publication/333162410_METODICESKIE_REKOMEN_DACII_PO_VYBORU_SCENARIA_RAZVITIA_MONOGORODA.
11. Гуревич Л. Моногорода восточного казахстана: ситуация, проблемы, решения. Алматы : Программа «повышение конкурентоспособности региона через внедрение инновационных подходов к регион. планированию и оказание социальных услуг населению», 2012. 55 с.

- 12 Посацький Б. Основи урбаністики. Територіальне і просторове планування : навч. посіб. / Б. Посацький. – Львів : НУ "Львів. політехніка, 2010. – 344 с.
13. ДБН Б.2.2-12:2019. Планування та забудова територій. – На заміну ДБН Б.2.2-12:2018 ; чинний від 2019-10-01. – Вид. офіц. – Київ : М-во регіон. розвитку, буд-ва та житлово-комун. госп-ва України, 2019. – 177 с.
14. Brook D. History of Future Cities. Norton & Company, Incorporated, W. W., 2013. 480 p.
- 15 Lydon M., Garcia A. Tactical Urbanism. Washington, DC : Island Press/Center for Resource Economics, 2015. URL: <https://doi.org/10.5822/978-1-61091-567-0>.
- 16 Storper M. Keys to the City: How Economics, Institutions, Social Interaction, and Politics Shape Development. Princeton University Press, 2013. 288 p.
17. Rowe C. Collage city. Cambridge, Mass : MIT Press, 1988. 149 p.
18. Boyadjiev N., Axel N., Bratton B. H. New Normal. Antique Collectors' Club, 2020.
19. Weber M. The city. New York : Free Press, 1966. 242 p.
- 20 V. Rybchinsky. Urban Designer. Ideas and cities / Вітольд Рибчинський ; ред. Т. Григорьева ; пер. з англ. М. Коробочкін. Strelka press, 2014. – 217 с.
21. Wirth L. Urbanism As a Way of Life. Irvington Pub, 1991.
- 22 Флорида Р. Криза урбанізму. Чому міста роблять нас нещасними / Річард Флорида ; пер. з англ. І. Бондаренко. – Київ : Наш Формат, 2019. – 320 с.
23. Глазычев В. Л. Город без границ. Москва : Издательс. дом «Территория будущего», 2011. 400 с.
- 24 Іконников А. Историзм в архитектуре. Стройиздат, 1997. 559 с.
25. Посацький Б. Основи урбаністики. Територіальне і просторове планування : навч. посіб. / Б. Посацький. – Львів : НУ "Львів. політехніка, 2010. – 344 с.
- 26 Соціально-екологічна інтерпретація міського середовища/В. Л. Глазичов. - М.: Наука, 1984. - 180 с. : іл. - (сучасні проблеми біосфери). – Бібліогр.: с. 179

27. Лернер Ж. Акупунктура міста / Жайме Лернер ; пер. з англ. К. Скальська. – Львів : Вид-во Старого Лева, 2016. – 160 с.
28. L. Polishchuk. Порознь или сообща. Социальный капитал в развитии городов. Strelka press, 2014. – 45 с.
29. Фукуяма Ф. Політичний порядок і політичний занепад. Від промислової революції до глобалізації демократії / Френсіс Фукуяма ; пер. з англ. Р. Корнута, Т. Цимбал. – Київ : Наш Формат, 2019. – 608 с.
30. Ellard K. (2016) Habitat: How architecture affects our behavior and well-being. (Russ. ed.: Ellard K. (2016) Sreda obitaniya: Kak arkhitektura vliyaet na nashe povedenie i samochuvstvie. Moscow: Al'pina Didzhital Publ.)
31. Иванова А. Планировка и застройка городских жилых районов / А. Иванова ; ред. Н. Северова. – Київ : АА УССР, 1953. – 152 с.
32. Станиславский А. Планировка и застройка центров малых городов / А. Станиславский. – Київ : Стройиздат, 1960. – 142 с.
33. Шнейдеров С. Практика и пути улучшения проектирования жилищного строительства в Донбассе / С. Шнейдеров, М. Волоцкий. – Москва : Углетехиздат, 1956. – 133 с.
34. Криксунова И. Общественные здания поселка в ансамбле площади : (из опыта строительства на Украине) / И. Криксунова, З. Чечик // Архитектура СССР. – 1954. – № 4. – С. 8–11.
35. Модели региональной модернизации Донбасса / Константин Викторович Павлов [та ін.] // Региональная экономика. – 2016. – С. 66–78.
36. В. П. Мироненко, С. О. Борознов, Особлив. формування арх. кін. XIX – поч. XX ст. в Донецькому регіоні.
37. Н. І. Коніщева, В. Н. Воропаєва, Стратегія розвитку туристичної і курортної рекреаційної сфери м. Слов'янську
38. Є. О. Гайворонський, А. М. Югов, Особливості типології і архітектури об'єктів забудови териконів, Напрямки їх використання у будівництві і роль в арх. і містобуд. Донецького регіону
39. Шолух Н. В., Черниш М.А., Культурно-історичне середовище в промислових містах Європи: досвід збереження та регенерації

40. Таболіна Т. В. Методика архітектурної реабілітації міського середовища Донбасу, що містить порушені території : дис. ... канд. архітектури : 18.00.01 / Таболіна Тетяна Василівна. – Харків, 2005. – 210 с.
41. Губанов О. Композиційно-просторові принципи формування ансамблів 30-50-их рр. ХХ ст. в історичних центрах міст Донбасу : дис. канд. архітектури : 18.00.01 / Губанов О. – Харків, 2008. – 198 с.
42. Лобов І. Функціонально-планувальна реабілітація забудови порушених територій (на прикладі Донецько-Макіївської агломерації) : дис. ... канд. архітектури : 18.00.04 / Лобов І. – Київ, 2002. – 213 с.
43. Вергеліс А. Особенности градостроительного развития Донбасса в период с 1917 по 1941 гг. : дис. ... канд. архітектури / Вергеліс А. – Москва, 1991. – 186 с.
44. Архітектура Радянської України за 40 років. – Київ : Держбудвидатництво, 1957. – 287 с.
45. Архитектура Украинской ССР : альбом / ред. В. Заболотного. – Київ : АА УССР, 1951. – 131 с.
46. Зодчество Украины. – Київ : АА УССР, 1954. – 255 с.
47. История городов и сел Украинской ССР В 26 т. / ред. П. Т. Тронько. – Київ : АА УССР, 1976. – Т. 12 : Донецкая область. – 812 с.
48. Віхров М. Дикий Схід. Нарис історії та сьогодення Донбасу / Максим Віхров. – Київ : Темпора, 2018. – 352 с.
49. Якубова Л. Триста років самотності: український Донбас у пошуках смислів і Батьківщини / Лариса Якубова, Станіслав Кульчицький. – Київ : Кліо, 2020. – 720 с.
50. Студенна-Скруква М. Український Донбас: Обличчя регіональної ідентичності / М. Студенна-Скруква. – Познань : Наука й інновації, 2014. – 307 с.
51. Федорчук С. Слухаючи симфонію Донбасу / Станіслав Федорчук // Соломонова Червона Зірка / ред. Л. Белей. – Київ, 2012. – С. 477.
52. Пушкарев Г. Тор-Славянск. История в фотографиях / Г. Пушкарев. – Донецьк : ООО «Издательско-полиграфическое предприятие «Промінь», 2011. – 208 с.

53. Гулько И. Л. Солёный - Тор - Славянск: материалы для изучения истории города / Игорь Леонидович Гулько. – Київ : Мастер Кн., 2019. – 495 с.
54. Ключков Ю. А. Славянск: историко-публицистический очерк / Юрий Алексеевич Ключков ; ред. В. Холодов ; Худож. В. Проценко. – Сталино : Сталино-Донбасское, 1960. – 168 с.
55. Златокрылец Н. Краматорск : Путеводитель / Н. Златокрылец. – Донецьк : Донбас, 1984. – 65 с.
56. Коцаренко В. Краматорская быль / В. Коцаренко. – Краматорск : ЧП "Канцлер", 2002. – 175 с.
57. Кирилкин Т. К. Сегодня и завтра города Краматорска .Социалистический город. 1935. №4. с.18.
58. Пірко В. О. Заселення Донеччини у XVI—XVIII ст. (короткий історичний нарис і уривки з джерел) [Архівовано 20 грудня 2016 у Wayback Machine.] / Український культурологічний центр. — Донецьк: Східний видавничий дім, 2003. — 180 с.
59. Дружковка-2000. Редактор-составитель С. А. Базанов. — Дружковка. ПримаПресс, 2000. ISBN 966-556-019-0
60. Костянтинівка — Інформаційно-пізнавальний портал | Донецька область у складі УРСР [Архівовано 15 серпня 2015 у Wayback Machine.] (На основі матеріалів енциклопедичного видання про історію міст та сіл України, том — Історія міст і сіл Української РСР. Донецька область. — К.: Головна редакція УРЕ АН УРСР, 1970. — 992 с.)
- 61 Ясь О. История фабрик и заводов Т. 3 [Електронний ресурс] / О. Ясь // Енциклопедія історії України. – Режим доступу: http://resource.history.org.ua/cgi-bin/eiu/history.exe?&I21DBN=EIU&P21DBN=EIU&S21STN=1&S21REF=10&S21FMT=eiu_all&C21COM=S&S21CNR=20&S21P01=0&S21P02=0&S21P03=TRN=&S21COLORTERMS=0&S21STR=Istorija_fabryk_i_zavodov (дата звернення: 27.03.2020).
62. Гузенко Т. Парки Донбасса / Т. Гузенко ; ред.: Н. Гришко, Е. Катонина. – Київ : Государственное издательство литературы по строительству и

архітектурі УРСР, 1955. – 136 с.

63. Липа О. Л. Озеленення населених місць в зоні Південно-Українського каналу : навч. посіб. / Олексій Лаврентійович Липа, А. Салатич ; ред. О. Касьянова. – Київ : АА УРСР, 1952. – 84 с.

64. Свідерський В. Малые архитектурные формы : Ограды, фонари, вазы, скамьи / В. Свідерський ; ред. А. Касьянова. – Київ : АА УРСР, 1953. – 214 с.

65. Скороход В. Озеленение городов Донбасса / В. Скороход, М. Макаров. – Сталино : Сталинское областное издательство, 1952. – 119 с.

66. Меєрович М. Соцгород - базовое понятие советской градостроительной теории первых пятилеток / М. Меєрович. – 2019. – С. 51–56.

67. Гончарова І. Композиційно-просторове формування ансамблів в історичних центрах індустріальних мономіст Донбасу (на прикладі м. Краматорськ) / І. Гончарова, О. Губанов // Інноваційні технології в архітектурі і дизайні : міжнар. науково-практ. конф., Харків, 21 трав. 2020 р. – Харків, 2020. – С. 215–218.

68. Гончарова І. Проблеми формування архітектурно-планувальної та композиційно-просторової організації середовища індустріальних мономіст Донбасу / І. Гончарова, О. Губанов, В. Мироненко // Інноваційні технології в архітектурі і дизайні : міжнар. науково-практ. конф., Харків, 21 трав. 2020 р. – Харків, 2020. – С. 211–214.

69. Федько А. Начало промышленного освоения [Електронний ресурс] / Алексей Федько // Донецк. История события и факты. – Режим доступу: <https://infodon.org.ua/uzovka/6> (дата звернення: 07.12.2019).

70. Історія України та української культури [Ел. ресурс] / «Харківський національний університет Повітряних Сил імені Івана Кожедуба». – Режим доступу: <http://moodle.hups.mil.gov.ua/mod/book/view.php?id=9538&chapterid=45> (дата звернення 07.12.2019).

71. Свентах А. Феодално-промисловий ідіотизм як філософія влади / А. Свентах // День. – 2014. – 3 жовт.

72. Верменич Я. Методологія. історіографія. Джерелознавство. Донбас у контексті теорій порубіжжя: соціогуманітарний аналіз / Я. Верменич //

Український історичний журнал. – 2015. – № 1. – С. 108–134.

73. Ключков Ю. А.. Славянск. Историко-публицистический очерк. Сталино, Донбасс, 1960.

74. Модели региональной модернизации Донбасса / Константин Викторович Павлов [та ін.] // Региональная экономика. – 2016. – С. 66–78.

75. История Краматорска [Електронний ресурс] // Википедия. – Режим доступу: https://ru.wikipedia.org/wiki/История_Краматорска (дата звернення: 23.03.2020).

76. Оцінка земель. land.gov.ua. URL: <https://land.gov.ua/icat/otsinka-zemel/> (дата звернення: 03.04.2020).

77. Немець К. Вплив процесу урбанізації на виникнення сучасних форм міських поселень / К. Немець, Мазурова А.В // Вісник Харківського національного університету,. – 2014. – № 1128. – С. 116–119.

78. Urban Europe: A Study of Growth and Decline / Leo van den Berg [et al.]. – England : Pergamon, 1982. – 184 p. (Vijverberg – New York: Oxford: Pergamon Press, 1982. – 162 p.)

79. Урбаністична Україна: в епіцентрі просторових змін : монографія / за ред. К. Мезенцева, Я. Олійника, Н. Мезенцевої. – Київ: Видавництво «Фенікс», 2017. – 438 с. ISBN 978-966-136-446-1

80. Сотниченко Л. Дослідження стану інфраструктурного забезпечення регіонів України [Електронний ресурс] / Л. Сотниченко // Економіка і організація управління. – 2014. – № 1. – С. 255–263. – Режим доступу: <https://jeou.donnu.edu.ua/article/view/1066/1084> (дата звернення: 12.06.2020). – Назва з екрана.

81. Федоров В., Федоров С. Оценка влияния состояния дорог на развитие региона [The estimation of influence of road condition on region development]. Економіка і організація управління. 2014. Т. 1, № 2. URL: <https://jeou.donnu.edu.ua/article/view/1066/0> (дата звернення: 18.06.2020).

82. Перелік автомобільних доріг загального користування місцевого значення Донецької області [Електронний ресурс]. – Краматорськ : [б. в.], 2018.

– 21 с. – Режим доступу:

https://dostup.pravda.com.ua/request/70444/response/171060/attach/2/1568%20%2018%2027.12.2018.pdf?cookie_passthrough=1 (дата звернення: 15.07.2020).

83. Державна служба статистики України. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 17.07.2020).

84. OECD Better Life Index. OECD Better Life Index. URL: <https://www.oecdbetterlifeindex.org/#/11111111111> (date of access: 08.07.2020).

85. Organization for Economic Cooperation and Development (OECD). Better Life Index [Electronic resource] / Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) // OECD. – Mode of access: <https://stats.oecd.org/Index.aspx?DataSetCode=BLI> (date of access: 08.07.2020).

86. Organization for Economic Cooperation and Development (OECD). Create Your Better Life Index [Electronic resource] / Organization for Economic Cooperation and Development (OECD) // [oecdbetterlifeindex.](https://www.oecdbetterlifeindex.org/) – Mode of access: <https://www.oecdbetterlifeindex.org/> (date of access: 08.07.2020).

87. Сєвка В. Проблеми житлового будівництва Донецької області [Електронний ресурс] / В. Сєвка, Н. Паліга // Економіка будівництва і міського господарства. – 2011. – Т. 7. – С. 47–57.

88. The global economy. – Режим доступу: <https://www.theglobaleconomy.com/download-data.php> (дата звернення: 15.07.2020).

89. Україна на 8 місці у рейтингу найрозвинутіших аграрних країн [Електронний ресурс] // Гаряча агрополітика. – Режим доступу: <https://agropolit.com/news/172-ukrayina-na-8-mistsi-u-reytingu-nayrozvnutishih-agrarnih-krayin> (дата звернення: 16.07.2020).

90. Дробишевська Т. Міська агломерація – актуальний формат функціонування і розвитку міста або новий ракурс прикладного містобудування / Т. Дробишевська // Економічний вісник Донбасу. – 2012. – № 1(27). – С. 56–59.

91. Лесечко М. Д. Методологічні підходи до управління розселенням / М. Д. Лесечко // Регіональна політика України: наукові основи, методи, механізми: зб. наук. праць за матер. доп. міжнар. наук : практ. конференція, Львів, 21 трав. 1998 р. / ред. М. І. Долішний. – Львів, 1998. – С. 43–51.

92. Коршикова И. А., Плужникова Е. А. Выявление агломерационного эффекта в современном развитии территорий Донецкой области // ЭВД. 2013. №3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vyyavlenie-aglomeratsionnogo-effekta-v-sovremennom-razvitii-territoriy-donetskoj-oblasti> (дата обращения: 23.06.2020).

93. Міста світу. Географія світової урбанізації, Е. Н. Перцик. Електронна бібліотека Книги для керівників, менеджера, економістів та ін. URL: <https://altairbook.com/books/134926-goroda-mira-geografiya-mirovoy-urbanizacii.html> (дата звернення: 25.06.2020).

94. Петров Н. В. Городские агломерации: подходы к выделению и делимитации / Н. В. Петров // Контуры глобальных трансформаций. – 2020. – Т. 13, № 1. – С. 180–196.

95. Obedkov A. National scientific school of geographical urban studies: leaders and research areas. researchgate. URL: https://www.researchgate.net/publication/346757717_National_scientific_school_of_geographical_urban_studies_leaders_and_research_areas.

96. Макогон Ю. "Агломерация "Північний Донбас" як перспективна модель інноваційного розвитку економіки старопромислового регіону". Аналітична записка [Електронний ресурс] / Ю. Макогон, І. Доля // Національний інститут стратегічних досліджень. – Режим доступу: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/regionalniy-rozvitok/aglomeraciya-pivnichniy-donbas-yak-perspektivna-model> (дата звернення: 19.07.2020).

97. Сіройч З. С. Демографічні та соціально-економічні проблеми розвитку міських агломерацій : автореф. дис. ... д-ра екон. наук : 08.00.07 / Сіройч З. С. ; Інститут демографії та соціальних досліджень. – Київ, 2009. – 36 с.

98. Коршикова И. А. Выявление агломерационного эффекта в современном развитии территорий донецкой области [Електронний ресурс] / И. А. Коршикова, Е. А. Плужникова // Економічний вісник Донбасу. – 2013. – № 3(33). – С. 4–8. – Режим доступу: <http://dspace.nbu.gov.ua/xmlui/bitstream/handle/123456789/123323/1-Korshikova.pdf?sequence=1> (дата звернення: 21.07.2020).

99. Білуха М. Т. Основи наукових досліджень : підруч. для студентів екон.

спец. ВНЗ / М. Т. Білуха. – Київ : Вища шк., 1997. – 271 с.

100. Муха Т. О. Методичні основи дослідження агрорекреаційних екопоселень [Електронний ресурс] / Тетяна Олександрівна Муха // Функціонально-планувальна організація агрорекреаційних екопоселень (на прикладі Полтавської області) : дисетація на здобуття ступеи. канд. наук. – Харків, 2019. – С. 81–111. – Режим доступу: https://radaarch.kname.edu.ua/images/sampleddata/Mukha/Dis_Mukha_81-111.pdf (дата звернення: 23.07.2020).

101. Крушельницька О. В. Методологія та організація наукових досліджень [Електронний ресурс] : навч. посіб. / О. В. Крушельницька. – Київ : Кондор, 2006. – 206 с. – Режим доступу: https://biology.univ.kiev.ua/images/stories/Upload/Kafedry/Biofizyky/2014/kryshelnytska_metod_org_nayk_dosl.pdf (дата звернення: 25.07.2020).

102. Грабченко А. І. Методи наукових досліджень [Електронний ресурс] : навч. посіб. / Анатолій Іванович Грабченко, Володимир Олексійович Федорович, Ярослав Миколайович Гаращенко. – Харків : НТУ "ХПІ", 2009. – 142 с. – Режим доступу: <https://core.ac.uk/download/pdf/159817923.pdf> (дата звернення: 29.07.2020).

103. Основи методології та організації наукових досліджень [Електронний ресурс] : навч. посіб. / ред. А. Є. Конверського. – Київ : «Центр учб. літ., 2010. – 351 с. – Режим доступу: https://biology.univ.kiev.ua/images/stories/Upload/Kafedry/Biofizyky/2014/konverskiy_osn_metod_ta_org_nayk_dosl.pdf (дата звернення: 02.08.2020).

104. Главацький О. З. Архітектурно-просторові методи і засоби підвищення кримінологічної безпеки міського середовища : дис. ... канд. архітектури : 18.00.01. Харків, 2018. 62 с.

105. Русакова Н. С. Прикладні методи містобудівних досліджень. totalarch. URL: http://books.totalarch.com/applied_methods_of_urban_studies (дата звернення: 05.08.2021).

106. Главацький О. З. Архітектурно-просторові методи і засоби підвищення кримінологічної безпеки міського середовища. Офіційний сайт

спеціалізованої вченої ради К 64.089.06 | ХНУМГ ім.О.М.Бекетова. URL: https://radaarch.kname.edu.ua/images/sampledData/Hlavatskiy/Dis_Hlavatskiy_1-62.pdf (дата звернення: 18.03.2021).

107. Тімохін В. О. Гармонічність еволюційної динаміки самоорганізації містобудівних систем : автореф. дис. ... д-ра архітектури : 18.00.04 / Тімохін Віктор Олександрович ; КНУБА. – Київ, 2004.

108. Тімохін В.О. Історія й еволюція містобудування. – К., 2008. 234 с

109. Древаль І. В. Теорія містобудування (для студентів 6 курсу денної форми навчання, спеціальності 191 – Архітектура та містобудування, фахове спрямування «Містобудування») : конспект лекцій / І. В. Древаль. – Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекет., 2017. – 43 с.

110. Буряк О. П. Разработка модели управления развитием моногородов как элемента промышленной политики в условиях экономического кризиса на примере г. Байкальск., 2007.

111. Тімохін В.О. Нормативність естетики міського розвитку // Досвід та перспективи розвитку міст України. – К.: Діпромісто, 2007. – Вип. 12. – С. 87

112. Лаврик Г. И. Методические проблемы исследования архитектурных систем : Дисс..д-ра арх. : 18.00.01 / Киев, 1979. 251с.

113. Лаврик Г. И. Методологические проблемы исследования архитектурных систем: Автореф. дис. док-ра архит.: 18.00.01. — К., 1979

114. Вадімов В. М. Особливості просторового планування в умовах інтегрованого розвитку міст в Україні (Практичний коментар). – Полтава: Дивосвіт, 2019. – 132 с. ISBN 978-617-633-257-2.

115. Митрофанович В. В. Порядок из хаоса: Новый диалог с урбанизированной средой (К вопросу о методологии). Традиції та новації у вищій архітектурно-художній освіті : монографія. 23-тє вид. Харків, 1998. С. 16–20.

116. Ідак Ю. В. Основи теорії морфології міста : докторська дисертація. Львів, 2020. 472 с. URL: <https://lpnu.ua/sites/default/files/2020/dissertation/3804/disidakyuv.pdf> (дата звернення: 15.04.2021).

117. Лялюк І., Діденко К., Антоненко Н. градо-екологічний каркас

Харкова. Харківська соціологічна мережа. URL: <http://soc.kh.ua/analitika/zelenyj-karkas-harkova> (дата звернення: 23.04.2021).

118. Кучерявий В. Урбоекологія : підручник. Львів : Новий світ-2000, 2021. 460 с. URL: <https://ukrdoc.com.ua/text/35278/index-1.html?page=7> (дата звернення: 29.04.2021).

119. Рибчинський О.В. Місцева громада та збереження спадщини в контексті ревіталізації ринкових площ історичних міст України. // Сучасні проблеми архітектури та містобудування. - Київ: КНУБА, 2016. - № 42. – С. 120-126.

120. Рибчинський О.В. Програма та проектні складові ревіталізації ринкових площ історичних міст України. // Містобудування та територіальне планування. – Київ: КНУБА, 2016. - № 59. – С. 381-389

121. Рибчинський О.В. Ресурси ревіталізації ринкових площ історичних міст України. // Наша спадщина. Науково-популярний журнал. - Львів: Растр-7, 2015. - Випуск 4(6). – С.12-16.

122. Рибчинський О.В. Стратегії ревіталізації архітектурних ансамблів ринкових площі історичних міст Західної України. //Архітектурний вісник КНУБА. - Київ: КНУБА, 2015. – Вип 7. – С. 265–272.

123. Ustawa o rewitalizacji a ochrona zabytków – dwa światy czy efekt synergii? [Електронний ресурс]. – 2015. – Режим доступу до ресурсу:<http://www.tonz.org.pl/lodz/2282/ustawao-rewitalizacji-a-ochrona-zabytkow-dwa-swiatczy-efekt-synergii>.

124. Das schönste Museum der WeltDas zweite Leben des Neuen Museums in Berlin [Elektronnyj resurs] – Rezhym dostupu do resursu: <https://stadtrandnotiz.de/2015/06/02/neuesmuseum/>.

125. Бернацька І. Управління ревіталізацією туристичних об'єктів як інструментом залучення іноземних інвестицій / І. Бернацька, О. Брух, М. Погорецький. // Львівський національний аграрний університет. – 2017. – С. 58–59.

126. Гнатюк Л.Р. Методичні підходи до ревіталізації та реновації історичних будівель (аналіз досвіду)/ О.А. Пламеницька, Л.Р. Гнатюк, І.Гуменюк

// Теорія та практика дизайну. Збірник наукових праць / Дизайн архітектурного середовища. НАУ. – К., 2019. Вип. 19. С.36–56.

127. Горблюк С. А. Методика визначення zdegradovanoї території міста та локальних потенціалів для її ревіталізації. Публічне управління та регіональний розвиток. 2020. № 10. С. 1040–1058. URL: http://www.irbis-nbu.gov.ua/cgi-bin/irbis_nbu/cgiirbis_64.exe?I21DBN=LINK&P21DBN=UJRN&Z21ID=&S21REF=10&S21CNR=20&S21STN=1&S21FMT=ASP_meta&C21COM=S&2_S21P03=FILA=&2_S21STR=purr_2020_10_6

(дата звернення: 05.05.2021).

128. Regionalverband ruhr. URL: <https://www.rvr.ruhr/> (дата звернення: 07.05.2021).

129. Черторижський В., Старик Р. Деякі напрями дослідження та аналізу метрополійних регіонів на прикладі Рурської та Штутгартської метрополій (Німеччина). Соц.-ек.проблеми сучас.періоду України., 2013. Т. 2, № 100. С. 225–231.

130. Черторижський В., Старик Р. Деякі напрями дослідження та аналізу метрополійних регіонів на прикладі Рурської та Штутгартської метрополій (Німеччина). Соц.-ек.проблеми сучас.періоду України. 2013. № 2. С. 225–231. URL:

[http://ird.gov.ua/sep/sep20132\(100\)/sep20132\(100\)_225_ChertoryzhskyVM,StarykR_Y.pdf](http://ird.gov.ua/sep/sep20132(100)/sep20132(100)_225_ChertoryzhskyVM,StarykR_Y.pdf) (дата звернення: 11.04.2021).

131. Regionalplanung Entwicklung. Regionalverband ruhr. URL: https://www.rvr.ruhr/fileadmin/user_upload/01_RVR_Home/02_Themen/Regionalplanung_Entwicklung/Handlungsprogramm/2018_04_Handlungsprogramm_Metropole_Ruhr.pdf (date of access: 11.05.2021).

132. Widerstandsfähigkeit gegen störungen und klimaveränderungen. Regionalverband ruhr. URL: <https://www.rvr.ruhr/themen/regionalentwicklung/projekt-zukur/> (date of access: 11.05.2021).

133. Klimaresiliente Region weiterdenken. Regionalverband ruhr. URL: https://www.rvr.ruhr/fileadmin/user_upload/01_RVR_Home/02_Themen/Regionalplanung_Entwicklung/Handlungsprogramm/2018_04_Handlungsprogramm_Metropole_Ruhr.pdf

[nung Entwicklung/ZUKUR/ZUKUR Praxisbericht big.pdf](#) (date of access: 11.05.2021).

134. Regionalplanung Entwicklung Abschlusspraesentation Tukur. Regionalverband ruhr. URL: https://www.rvr.ruhr/fileadmin/user_upload/01_RVR_Home/02_Themen/Regionalplanung_Entwicklung/ZUKUR/Abschlusspraesentation_Tukur_30092020/2020_09_30_ZUKUR_Abschlussveranstaltung_.pdf (date of access: 11.05.2021).

135. Bplan. Regionalverband ruhr. URL: <https://bplan.geoportal.ruhr/#387359@7.12637/51.51714r0@EPSG:25832> (date of access: 11.05.2021).

136. Алфьоров М. А. Урбанізаційні процеси в Україні в 1945–1991 рр : монографія. Донецьк : ТОВ «Сх. вид. дім», 2012. 552 с.

137. Тримісто. Wikipedia. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/Тримісто> (дата звернення: 12.05.2021).

138. trojmiasto. URL: <https://www.trojmiasto.pl/> (дата звернення: 12.05.2021).

139. Гончарова І. В. Принципи і прийоми архітектурно-планувальної організації технопарків на прикладі м. Слов'янськ : магістерська дисертація. Краматорськ, 2019. 141 с.

140. Jonas A. E. G., McCann E., Thomas M. Urban Geography: A Critical Introduction : підручник. Wiley-Blackwell, 2015. 384 p. URL: <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&site=eds-live&db=edsebk&AN=948177> (date of access: 14.05.2021).

141. The New Oxford Handbook of Economic Geography : підручник / G. L. Clark et al. Oxford : Oxford University Press, 2018. 864 p. URL: <http://search.ebscohost.com/login.aspx?direct=true&db=edsrep&AN=edsrep.b.oxp.obooks.9780198755609&site=eds-live> (date of access: 24.10.2019).

142. Носонов А. М. Теории пространственного развития в социально экономической географии. Теоретические вопросы регионологии. С. 3–16. URL: http://prj-pgpu.narod.ru/prj_11_1.pdf (дата звернення: 16.05.2021).

143. Colin clark, von thünen's isolated state, Oxford Economic Papers, Volume

- 19, Issue 3, November 1967, Pages 370–377, <https://doi.org/10.1093/oxfordjournals.oep.a041056> (дата звернення: 17.05.2021).
144. von Thünen J. H. Der isolierte Staat in Beziehung auf Landwirtschaft und Nationalökonomie. Berlin : Akademie-Verlag, 1990. 666 p.
145. Смоляков Г. С. Основные западные теории в области СЭГ. URL: https://geo.bsu.by/images/pres/ecobel/seg/seg_3.pdf (дата звернення: 18.05.2021).
146. Weber's a. Theory of the location of industries. Illinois : the university of chicago press chicago, 1929. 302 p. URL: <http://www.economia.unam.mx/cedrus/descargas/Libro%20de%20Weber.pdf>.
147. Дем'яненко О. Теорія промислового штандорта А. Вебера. Просторова економіка 2008. С. 146–156. URL: http://www.spatial-economics.com/images/spatial-economics/2008_3/SE.2008.3.146-155.Demyanenko.pdf (дата звернення: 20.05.2021).
148. Herrero M, Thornton PK, Power B, Bogard JR, Remans R, Fritz S, Gerber JS, Nelson G, See L, Waha K, Watson RA, West PC, Samberg LH, van de Steeg J, Stephenson E, van Wijk M, Havlík P. Farming and the geography of nutrient production for human use: a transdisciplinary analysis. *Lancet Planet Health*. 2017 Apr;1(1):e33-e42. doi: 10.1016/S2542-5196(17)30007-4.
149. Christaller W. Die zentralen Orte in Süddeutschland: Eine ökonomisch-geographische Untersuchung über die Gesetzmässigkeit der Verbreitung und Entwicklung der Siedlungen mit städtischen Funktionen : підручник. Jena : Gustav Fischer, 1933. 331 с.
150. Lösch A. Die räumliche Ordnung der Wirtschaft : підручник. Jena, 1940. 356 p.
151. Villa L. S. The Evolution of Regional Economies: Entrepreneurship and Macroeconomic Change : підручник. Entrepreneurship and Reg. Dev., 1989. 280 p.
152. Степанов Н. П. Проблемы и методы исследования процесса распространения нововведений (по данным зарубежной научной литературы). Нововведения в организациях. 1983. С. 69–89.
153. Friedmann J. Regional Development Policy: A Case Study of Venezuela : підручник. The MIT Press Ltd, 1966. 279 p.

154. Порівняння мереж вулиць українських міст. medium. URL: <https://medium.com/maparnya/співставлення-мереж-вулиць-українських-міст-6563c6ba76af> (дата звернення: 21.05.2021).
155. City Street Orientations around the World. Geoff Boeing. URL: <https://geoffboeing.com/2018/07/city-street-orientations-world/> (date of access: 22.05.2021).
156. Urban Street Network Orientation. Geoff Boeing. URL: <https://geoffboeing.com/2019/09/urban-street-network-orientation/> (date of access: 22.05.2021).
157. Майстерня картографії та візуалізації даних. maparnya. URL: <http://maparnya.com/> (дата звернення: 23.05.2021).
158. Волошина Ю. Я. Теоретичні основи поняття приміська зона та її основні взаємозв'язки з містом. Ефективна економіка. 2015. № 10. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/10_2015/45.pdf (дата звернення: 24.05.2021).
159. Транспорт Донецької області. Wikipedia. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Транспорт_Донецької_області (дата звернення: 25.05.2021).
160. Карта Донецької області. ua-maps. URL: http://www.ua-maps.com/images/ukraine/maps/karta_donetskaya_oblast.jpg (дата звернення: 20.05.2021).
- 161.** Якубова Л., Кульчицький С. Триста років самотності: український Донбас у пошуках смислів і Батьківщини : підручник. Київ : Кліо, 2020. 720 с.
162. Безлюбченко О. С., Завальний О. В., Черносова Т. О. Планування і благоустрій міст : навч. посіб. Харків : Харків. Нац. Акад. Міськ. Госп-ва. URL: <https://core.ac.uk/download/pdf/11328791.pdf> (дата звернення: 26.05.2021).
163. Шулик В. Методологічні основи формування рекреаційних систем в Україні: автореф. дис. д-ра архітектури. Харків, 2008. URL: https://scholar.google.com.ua/citations?view_op=view_citation&hl=uk&user=05KgoesAAAAJ&citation_for_view=05KgoesAAAAJ:u5HHmVD_uO8C (дата звернення: 28.05.2021).

164. Бейдик О. О. Методологія та методика аналізу рекреаційно-туристських ресурсів України : автореф. дис. ... д-ра геогр. наук. Київ, 2004. 36 с.
165. Історичні архітектурно-містобудівні комплекси: наукові методи дослідження : навч. посіб. / Г. П. Петришин та ін. ; ред. Г. П. Петришин. Львів : Нац. ун-ту «Львів. політехніка», 2006. 212 с.
166. Основи регіонального управління в Україні : підручник // авт.-упоряд. :В. М. Вакуленко, М. К. Орлатий, В. С. Куйбіда та ін.; за заг. ред. В.М. Вакуленка, М.К. Орлатого. – К. : НАДУ, 2012. – 576 с. ISBN 978-966-619-310-3
167. Габрель М. М. Методологічні основи просторової організації містобудівних систем (на прикладі Карпатського регіону України) : дис. ... д-ра техн. наук. Київ, 2002. 492 с.
168. Сторожук С., Панченко Т. Промислова інфраструктура міста і міських агломерацій. Методичні вказівки. 2017. Т. 1. С. 47.
169. Методологія містобудівельного проектування рекреаційних систем в умовах Української РСР: дис. . д-ра архітектури : 18.00.04. Т. 1. — СПб., 1980. — 363 с.
170. Аверкина М. Ф. Забезпечення стійкого розвитку міст та агломерацій: теорія, методологія, практика : монографія. Луцьк : РВВ Луц. НТУ, 2015. 492 с.
URL:
<https://scholar.google.com/scholar?cluster=12525180807572997160&hl=en&amr;oi=scholar> (дата звернення: 28.05.2021).
171. Бабаєв В. Управління великим містом: теоретичні і прикладні аспекти : монографія. Харків : Харків. нац. акад. міськ. госп-ва, 2010. URL:
<https://core.ac.uk/download/pdf/11326763.pdf> (дата звернення: 02.06.2021).
172. Бобровська О. Ю. Теоретико-методологічні засади запровадження корпоративних відносин в управління розвитком муніципальних утворень : д-ра держ. упр. Дніпро, 2008.
173. Курносенко Л., Вакуленко В. Рефлексивне управління проектами стратегічного розвитку. Восточно-Европейский журнал передовых технологий. 2013. Т. 1, № 10. С. 134–136.
174. Карий О. Комплексний розвиток міст: теорія та методологія

стратегічного планування : монографія. Львів : Львів. політехніки, 2011. 308 с.

175. Mironowicz I., Ossowicz T. Metodologia badania degradacji obszarów o funkcjach metropolitalnych. Biuletyn PAN. Komitet Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. 2005. P. 36–56.

176. Wańkiewicz W. Rewitalizacja i planowanie przestrzenne stref społecznie wykluczonych. Poradnik : підручник. Krakow : Instytut Rozwoju Miast, 2011. 128 p.

177. Janas K., Jarczewski W., Wańkiewicz W. Model rewitalizacji miast : підручник. Krakow : Instytutu Rozwoju Miast, 2010. 164 p.

178. sothebysrealty. URL: <https://www.sothebysrealty.com/rus/destinations/tricity-poland> (дата звернення: 26.08.2021).

179. Tricity Landscape Park 180. Wikipedia. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Tricity_Landscape_Park_180 (date of access: 16.07.2021).

180. Іржавий пояс. Wikipedia. URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/Іржавий_пояс (date of access: 20.07.2021).

181. onliner. URL: <https://realt.onliner.by/2017/11/16/belt> (дата звернення: 12.08.2021).

182. Пояс іржі. nesrakonk. URL: <https://ua.nesrakonk.ru/rust-belt/> (дата звернення: 22.08.2021).

183. web.archive. URL: <https://web.archive.org/web/20170917180737/http://cr-npdc.fr/> (дата звернення: 18.08.2021).

184. Rust Belt. Wikipedia. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Rust_Belt (date of access: 21.08.2021).

185. Rust Belt Industrial Heartland Of The United State. greelane. URL: <https://www.greelane.com/uk/гуманітарні-науки/географія/rust-belt-industrial-heartland-of-the-united-states-1435759> (date of access: 21.08.2021).

186. Davies J. Cities on the Edge : підручник. Liverpool : Liverpool University Press, 2009. 128 p. URL: <https://www.lensculture.com/books/6869-cities-on-the-edge%20187> (date of access: 10.09.2021).

187. Hung H.-f. City on the Edge Hong Kong under Chinese Rule : підручник. Cambridge University Press, 2022. URL: <https://www.cambridge.org/core/books/city-on-the-edge/0127C29BEA800F011A320F9BB338FF9E> (date of access: 04.06.2022).
188. Streissguth M. City on the Edge Hard Choices in the American Rust Belt: підручник. New York : Excelsior Editions, 2020. 281 p. URL: <https://sunypress.edu/Books/C/City-on-the-Edge> (date of access: 11.09.2021).
189. Schultz J. Griffith review 20: cities on the edge. 2008. 288 p.
190. Interreg Europe 2021 2027 Programme Manual. interregeurope. URL: https://www.interregeurope.eu/sites/default/files/2022-02/Interreg_Europe_-_Programme_manual_draft_.pdf (date of access: 05.03.2022).
191. Innova Foster. interregeurope. URL: <https://projects2014-2020.interregeurope.eu/innovafoster/case-studies/> (date of access: 05.03.2022).
192. План зонирования территории (зонинг), г. Краматорск Пояснительная записка. Общество с ограниченной ответственностью “прогресс - гражданпроект” Лицензия АГ №575284 от 12.04.2011г. Лицензия АГ №575284 от 12.04.2011г г. Краматорск донецкой области. Арх. №408 Экз. Директор И. А.Файвишенко Начальник АПО Н.Ф.Дорохова Гл. архитектор проекта Кочетов А.В. Ведущий архитектор Степанищенко А.И. Архитектор Карселадзе К.В. Архитектор Мироненко Ю.И. Архитектор Дзюба И.С. Архитектор Стебловский М.Е. Ведущий инженер- экономист Чиганова Л.В. Донецк – 2013
193. Генеральный план м. Дружківка Донецької області. Директор інституту І.І.Шпилевський, Гол. арх. Д.В. Купрієнко, Гол. інж. проекту Л.Г. Безкоровайна. «Діпромiсто», м. Київ, 2017
194. Корректировка отдельных позиций генерального плана г. Славянска. Ген. директор Царик А. А., гл. арх. Дорохова Н. Ф. «Донбассгражданпроект» г. Донецк, 2004
195. Генеральный план м. Миколаївка Донецької області. Міністерство регіонального розвитку, будівництва та житлово-комунального господарства України державне підприємство науково-дослідний і проектний інститут містобудування дп «ндпі містобудування» Арх. № 163/10/13 Головний архітектор проекту Швець С.П. Головний інженер проекту Малиношевський О.В. Головний

інженер проектів Сухина Л.В. Головний спеціаліст Богданов А.Г. Головний спеціаліст Петюр А.В. Головний спеціаліст Круглякова Г.В. Головний спеціаліст Логвиненко Ю.Ф. Провідний архітектор Горова Л.В. Провідний інженер, к.г.н. Жирнов П.В. Головний спеціаліст Святненко Л.В. Архітектор Морозов В.В.

196. Генеральний план г. Константиновка Донецкой области. Пояснительная записка. Директор А. В. Алтухов. Гл. арх. проекта А. В. Алтухов. Гл. инж. проекта Т. Б. Шарова. г. Донецк 2010 г.

197. depositphotos. URL: https://st3.depositphotos.com/1887293/19106/v/450/depositphotos_191066892-stock-illustration-the-rhine-ruhr-metropolitan-region.jpg (дата звернення: 09.08.2021).

198. Koprowski K. Trójmiasto roku 2020: autostrady i kilka linii SKM. Wiza aglomeracji sprzed pół wieku. trojmiasto.pl. URL: <https://www.trojmiasto.pl/wiadomosci/Trojmiasto-roku-2020-autostrady-i-kilka-linii-SKM-Wiza-aglomeracji-sprzed-pol-wieku-n151728.html> (date of access: 12.09.2021).

199. Neighborhoods. visitpittsburgh. URL: <https://www.visitpittsburgh.com/neighborhoods/> (date of access: 13.09.2021).

200. Browse: Home / Регионы Франции / Nord-Pas-de-Calais – Норд-па-де-Кале nord-pas-de-calais – норд-па-де-кале. frenchtrip. URL: <https://frenchtrip.ru/regions/nord-pas-de-calais/> (дата звернення: 14.09.2021).

201. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 15.09.2021).

202. Judd R. W. Socialist Cities: Municipal Politics and the Grass Roots of American Socialism : підручник. New York : New York Press, 1989. 254 p.

203. Pence K., Betts P. Socialist Modern: East German Everyday Culture and Politics : підручник. Michigan : University of Michigan Press, 2008. 378 p.

204. "Соцмісто: житлові квартали 1930-х років в Україні" (2017) Л. Лебедева.

205. "Соцмісто в контексті урбанізації України" (2018) О. Воробйов.

206. "Соцмісто в контексті радянської житлової політики" (2016) І.

Кузнецова.

207. "Ukrainian Modernism: Architecture and Urbanism" (2010) І. Лупулюк.

208. WATKIN D. A History of Western Architecture : підручник. 4th ed. Laurence King Publishing, 2010. 720 p.

209. Leon K., Stern R. A. M., Kunstler J. H. The Architecture of Community : підручник. Island Press, 2011. 496 p.

210. The Architecture of the Jumping Universe" (2015) Е. Манфредіні

211. A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction : підручник / С. Alexander et al. New York : Oxford University Press, 1977. 1171 p.

212. Сучасні проблеми архітектури та містобудування: Наук.-техн. збірник / Відпов. ред. М.М. Дьомін. – К., КНУБА, 2016. – Вип. 46. – 464 с

213. Осиченко Г. О. ЗАГАЛЬНОНАУКОВІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ЕСТЕТИЧНИХ ЯКОСТЕЙ МІСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА. Сучасні проблеми архітектури та містобудування. 2012. Т. 30. С. 180–189.

214. Містобудування: проблеми і перспективи розвитку: тези доповідей третьої науково-практичної конференції (Київ, 24 березня 2021 р.). – Київ: КНУБА, 2021. – 47 с.

215. Методичні вказівки для практичних завдань з дисципліни «Містобудування. Спецкурс» (для студентів 4 курсу денної форми навчання напряму підготовки 6.060102 – Архітектура)/ Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова; уклад. І. В. Древаль. – Харків: ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2017. – 16 с

216. Чемакіна О. В., Агеєва Г. М., Бжезовська Н. В. Теорія містобудування: методичні рекомендації до самостійної роботи. Київ : НАУ, 2018. – 22 с

217. Древаль І. В. Конспект лекцій з дисципліни «Теорія містобудування» (для студентів 6 курсу денної форми навчання, спеціальності 191 – Архітектура та містобудування, фахове спрямування «Містобудування») / І. В. Древаль ; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова; – Харків : ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2017. – 43 с.

218. Мистецтво, архітектура та містобудування Західної Європи доби

Відродження : навчальний посібник / О. В. Конопльова; Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. — Х. : ХНАМГ, 2013. — 162 с. ISBN 978-966-695-277-9

219. Історія архітектури: в 3 ч.: навч. посіб. для студ. архітектур. спец. вищ. навч. закл. Ч. 3: Сучасна світова архітектура (творчість майстрів) / М.С. Авдеєва, Н.Ю. Авдеєва, В.І. Васильченко, І.О. Солярська. — К.: Освіта України, 2012. — 300 с. (З Грифом МОН України. Лист № 1/11-12233 від 29.12.10 р.)

220. Комплексні наукові дослідження в реставрації пам'яток архітектури: Колективна монографія під ред. проф., д. арх. Миколи Бевза — Львів: НУ «Львівська політехніка», вид-во «Растр-7», 2022 — 346 с., іл. ISBN 978-617-8134-85-3

221. Вечерський В.В. Спадщина містобудування України: теорія і практика історико-містобудівних пам'яток-охоронних досліджень населених місць. - К.: НАТІАМ, 2003.- 558 с

222. Фомін І.О. Основи теорії містобудування/ Підручник.-К.: Наукова думка, 1997.- 191с.

223. Антонов В.Л. Градостроительное развитие крупнейших городов. Киев – Харьков – Симферополь. – 2005. – 644с.

224. Товстенко Т.Д. Реконструкция исторической застройки городов - К.: Будівельник, 1984.- 72 с.

225. Антонов В.Л. Градостроительное развитие крупнейших городов. Киев – Харьков – Симферополь. – 2005. – 644с.

226. Le Corbusier. 1980. Proposte di urbanistica. Bologna: Zanichelli

227. Жмурко Ю. В. Конспект лекцій з курсу «Теорія та критика сучасної архітектури» (для студентів 5 курсу денної форми навчання за напрямом 6.060102 (1201) «Архітектура» спеціальності «Містобудування») / Ю. В. Жмурко; Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. — Х.: ХНАМГ, 2011. — 110 с.

228. Криворучко Н.И. Специфика архитектурно творческого процесса. Киев: НИИТИАГ. — 2000. — 84с.

229. Katz P. The New Urbanism: Toward an Architecture of Community : підручник. McGraw Hill, 1993. 288 p.

230. Kopp A. Town and Revolution: Soviet Architecture and City Planning,

1917-1935 : підручник. George Braziller, 1970. 274 p.

231. Ukrainian architectural modern. Енциклопедія Архітектури України. URL: <https://ukrarchipedia.com/en/nation-building/ukrainian-architectural-modern> (date of access: 11.08.2021).

232. Ukrainian architectural modern - a distinctive child of the 20th century - yourforest. Yourforest. URL: <https://yourforest.ua/en/ukranskiy-arhtekturniy-modern--samobutnya-ditina-xx-stolttya> (date of access: 23.10.2023).

233. Encyclopedia of Ukrainian Architecture. Енциклопедія Архітектури України. URL: <https://ukrarchipedia.com/en> (date of access: 23.10.2021).

234. Ukrainian architectural modernism of 1955-1991 | Academic Journals and Conferences. Academic Journals and Conferences |. URL: <https://science.lpnu.ua/sa/all-volumes-and-issues/volume-2-issue-1-2020/ukrainian-architectural-modernism-1955-1991> (date of access: 01.10.2021).

235. Ландшафтознавство: стан, проблеми, перспективи: Матеріали міжнародної наукової конференції присвяченої 70-річчю заснування кафедри фізичної географії, 60-річчю діяльності Львівської школи ландшафтознавства, 110- річчю з дня народження професора К. І. Геренчука і 80-річчю з дня народження професора Г. П. Міллера (24-27 вересня 2014 р.). – Львів: Видавничий центр ЛНУ ім. Івана Франка, 2014. – 198 с.

236. Водзинський Є.Є. Охорона ландшафтів як складова збереження культурної спадщини // Праці Науково-дослідного інституту пам'яткоохоронних досліджень / Випуск 5. – К.: Фенікс, 2010. – С. 301-317

237. Родичкин И. Д. Композиция лесопаркового ландшафта / И. Д. Родичкин. – Киев : Госстройиздат УССР, 1958. – 342 с

238. Черносова Т. О. Міське зелене будівництво : конспект лекцій для студентів денної, заочної, прискореної форм навчання, слухачів другої вищої освіти спеціальності 192 – Будівництво та цивільна інженерія фахового спрямування «Міське будівництво та господарство»/ Т. О. Черносова; Харків. нац. унт міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова, 2018. – 68 с

239. Северин С. И. Комплексное озеленение в благоустройстве городов / С. И. Северин. – Киев : Будівельник, 1975. – 232 с.

240. . Салатич А. К. Озеленение городских улиц / А. К. Салатич. – Киев : Госстройиздат УССР, 1957. – 121 с.
241. Містобудування : пров. з англ. / Ф. Гібберд; за ред. Е. Б. Соколової. - М.: Держ. вид-во літератури з будівництва, архітектури та будівельних матеріалів, 1959. - 346 с. : іл.
242. Планування і благоустрій міст : навч. посібник. для студентів усіх форм навчання та слухачів другої вищої освіти за напрямом підготовки 0921 (6.060101) – «Будівництво» / О. С. Безлюбченко, О. В. Завальний, Т. О. Черносова; Харк. нац. акад. міськ. госп-ва. – Х. : ХНАМГ, 2011. - 191 с.
243. Waldheim Ch. Landscape as Architecture [Електронний ресурс]/Ch. Waldheim // Harvard Design Magazine. - 2013. - №36. - Режим доступу: <http://www.harvarddesignmagazine.org/issues/36/landscape-as-architecture>
244. Waldheim Ch. Landscape Urbanism: a Genealogy / Ch. Waldheim // Praxis: journal of writing+building. – 2002. – № 4. – S. 10-17.
245. Гусаков В. Довідник. Регулювання використання забудови територій населених пунктів (зонінг) / [Гусаков В., Валета У., Нудельман В. и др.]. – К.: Держкоммістобудування України, 1996. – 85с.
246. Belanger P. Redefining Infrastructure/P. Belanger // Ecological Urbanism / ed.: M. Mostafavi, G. Doherty. - Baden, Switzerland: Lars Müller Publishers, 2010. - S. 332-349.
247. Weilacher U. Syntax of Landscape The Landscape Architecture of Peter Latz and Partners. 2008. 192 p.248 Transformation of a former industrial site: Landschaftspark Duisburg-Nord (2012)
248. Weihua Hu. Discussion on Reformation Design and Reuse of Industrial Wastelands. Advances in Social Science, Education and Humanities Research,. 2017. Vol. 124. P. 500–503.
249. Waldheim C. Landscape as Urbanism: A General Theory : підручник. Princeton University Press, 2016. 216 p.
250. Turner T. City as Landscape: A Post Post-Modern View of Design and Planning : підручник. 1995. 256 p.
251. Екологія міських систем : конспект лекцій / укладач І. Ю. Аблєєва. –

Суми : Сумський державний університет, 2020. – 178 с.

252. Балуєва О. В. Методологія управління сталим розвитком міста на еколого-економічних засадах. : дис. ... д-ра екон. наук. Дніпропетровськ, 2014. 450 с.

253. Оцінка впливів на навколишнє середовище: навч. посіб. для студентів ВНЗ / Я. О. Адаменко. - Івано-Франківськ: Супрун В. П. [вид.], 2014. -283 с.

254. Selby J. D., Desouza K. ,. Fragile cities in the developed world: A conceptual framework, *Cities*. *Cities*. 2019. Vol. 91. P. 180–192.

255. Pineo H. Towards healthy urbanism: inclusive, equitable and sustainable (THRIVES) – an urban design and planning framework from theory to praxis. *Cities & Health*. 2023. P. 1–15.

256. Kelbaugh D. *The Pedestrian Pocket Book: A New Suburban Design Strategy* : підручник. Princeton Architectural Press, 1989. 68 p.

257. Flannery J. A., Smith K. M. *Eco-Urban Design* : підручник. New York : Springer Netherlands, 2011. 232 p.

258. Beatley T. *Green Urbanism Learning From European Cities* : підручник. California : Island Press, 2012. 512 p.

259. *Sustainable Urbanism and Beyond Rethinking Cities for the Future* : підручник / ed. by T. Haas. New York : universe books, 2012. 318 p.

260. Program of socio-economic development of Luhansk region in 2019 (2020). Prohrama sotsial'no-ekonomichnoho rozvytku Luhans'koi oblasti v 2019r. Retrieved from [http : //loga.gov.ua/oda/about/depart/economy/se_state/program/2019](http://loga.gov.ua/oda/about/depart/economy/se_state/program/2019) [in Ukrainian].

261. "Забезпечення сталого розвитку міст як складова соціально-економічної модернізації регіонів України". Аналітична записка. Національний інститут стратегічних досліджень.
URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/regionalniy-rozvitok/zabezpechennya-stalogo-rozvitku-mist-yak-skladova-socialno> (дата звернення: 17.12.2021).

262. Beatley T., Newman P. *reen Urbanism Down Under Learning from Sustainable Communities in Australia* : підручник. London : Island Press, 2012. 280 p.

263. Eco-city Planning Policies, Practice and Design : підручник / ed. by B. Yuen, T.-C. Wong. Springer Netherlands, 2014. 295 p.
264. Goode D. Nature in Towns and Cities. William Collins, 2014. 464 p.
265. Dover J. W. Green Infrastructure Incorporating Plants and Enhancing Biodiversity in Buildings and Urban Environments : підручник. London and New York : Taylor & Francis, 2015. 352 p
266. Новікова О.Ф., Амоша О.І. Сталий розвиток промислового регіону: соціальні аспекти: монографія / О.Ф. Новікова, О.І. Амоша та інш.; НАН України, ін-т економ. пром-сті.- Донецьк, 2012.- 534 с.
267. Herman E. Daly Beyond Growth. Economic Theory of Sustainable Development / Daly E. Herman.– Boston : Beacon press, 1994. – 264 p.
268. Концепція збалансованого (сталого) розвитку агроєкосистем в Україні на період до 2025 року, затверджена Наказом Міністерства аграрної політики України від 20.08.2003 р. № 280 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.zakon.rada.gov.ua>.
269. Геец В. Трансформационные преобразования в Украине: переосмысливая пройденное и думая о будущем / В. Геец // Общество и экономика. - 2006. - № 3. - С. 23-53.
270. Василенко В.Н., Благодарный А.И. и др. Диагностика развития регионов: виды, подходы, приемы: монография / [Василенко В.Н., Благодарный А.И. и др.]; под науч. ред. В.Н. Василенко.-Донецк: Юго-Восток, 2012.-558 с.
271. "Аналіз досвіду Європейського співробітництва щодо формування і втілення інституцій та інструментів екологічної політики". Аналітична записка. Національний інститут стратегічних досліджень. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/nacionalna-bezpeka/analiz-dosvidu-evropeyskogo-spivrobotnictva-schodo-formuvannya-i> (дата звернення: 18.03.2022).
272. Олійник Л. В., Аніщенко В. О. Економічні інструменти як провідний фактор подолання екологічної кризи. Ефективна економіка. 2011. Т. 5. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=566>.
273. Міц Г. Постиндустриальні території: нові виклики та стратегії. Географія і природні ресурси. 2005. № 1. С. 28–35.

274. Мішина К. Реіндустріалізація постпромислових місцевостей як чинник їх соціально-економічного розвитку. *Географія та туризм*. 2012. № 19. С. 87–91.

275. Фролов С. Постіндустріальні території: аналіз і класифікація. *Міжнародний географічний журнал*. 2014. № 1. С. 51–60.

276. Шалін К. Трансформація постіндустріальних міст в умовах глобалізації: світовий досвід та українські реалії. *Гуманітарний вісник ДВНЗ «Переяслав-Хмельницький державний педагогічний університет імені Григорія Сковороди»*. 2015. № 35. С. 110–116.

277. Лазарева Н., Лазарев К. Постіндустріальні зони як об'єкти інвестиційної діяльності. *Економічні науки*. 2016. № 1. С. 130–136.

278. Бергер А. Соціально-економічний розвиток постіндустріальних міст: проблеми та перспективи. *Наукові праці Кіровоградського національного технічного університету*. 2017. № 29. С. 62–68.

279. Шеметов А. Трансформація постіндустріальних територій: теорія і практика. *Соціально-економічні проблеми і держава*. 2019. № 2. С. 69–76.

280. Subbotin O. S. Cultural and historical potential of the urban environment (regional aspect). *IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering*. 2020. Vol. 775, no. 012036. URL: <https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1757-899X/775/1/012036/pdf>.

281. Katz B. Six Ways Cities Can Reach Their Economic Potential. *Diverse perspectives on critical issues*. URL: https://www.brookings.edu/wp-content/uploads/2016/06/20061002_economicpotential.pdf.

282. Kravchenko K. Studies of urbanization and urban agglomerations: Ukrainian experience, problems and perspectives. *Науковий вісник Чернівецького університету : Географія*. 2022. No. 838.

283. Sustainable Development Goals. UNOPS. URL: https://www.unops.org/about/our-story/sustainable-development-goals?gad=1&gclid=CjwKCAjws9ipBhB1EiwAccEi1Nf6rKHVKlAwjlghYzRrMHqJjBOeBXi8SQxCdwwFjjQIPvvLka7mFBoCRNoQAvD_BwE (date of access: 21.07.2022).

284. Monika D. F. Culture-led strategies for urban regeneration: a comparative perspective on Bilbao. Academia.edu - Share research. URL: https://www.academia.edu/3353271/Culture_led_strategies_for_urban_regeneration_a_comparative_perspective_on_Bilbao (date of access: 03.08.2022).

285. Джерелей Д. Підходи до вирішення проблеми реабілітації забруднених територій в Україні. Наукові праці Вінницького національного технічного університету. 2013. Т. 48, № 4. С. 11–16.

286. Кравченко О., Лобов І. Взаємозв'язок підприємницької діяльності та природоохоронних заходів у забруднених регіонах. Гуманітарний вісник Запорізької державної інженерної академії. 2018. Т. 2, № 76. С. 44–50.

287. Лубенченко Ю., Мураєнко А. Екологічна безпека виробництва та реабілітація забруднених територій в Україні. Економіка промисловості. 2016. Т. 74, № 2. С. 101–105.

288. Таболін Т., Чемакіна О. Розвиток методів реабілітації підприємств на засадах сталого розвитку. Економічний часопис-XXI. 2018. Т. 5-6, № 167. С. 73–76.

289. Школярєнко Г. Підвищення ефективності процесу реабілітації забруднених територій на підприємствах. Наукові записки Тернопільського національного технічного університету. 2015. Т. 2, № 25. С. 123–127.

293. Аверкиєв В., Чемакіна О. Трансформація містобудівного простору Донбасу: перспективи та можливості. Галицький економічний вісник. 2014. № 45. С. 7–14.

294. Проляка Т., Липуга Р. Стратегічні напрямки розвитку сучасних міст Донеччини. Вісник Харківського національного технічного університету сільського господарства імені Петра Василенка. Серія: Архітектура та будівництво. 2015. № 167. С. 117–125.

295. Курінний М., Воропаєв В. Н. Досвід формування територіальних громад на прикладі міста Чистякове Донецької області. Галицький економічний вісник. 2016. № 53. С. 31–36.

296. Радіонов Т., Коніщева Н. І. Просторова трансформація міських територій на прикладі міста Дружківка. Проблеми економіки та управління

підприємствами. 2017. Т. 2, № 34. С. 131–138.

297. Формування територіальної ідентичності міст Донецької області на основі збереження історико-культурної спадщини / І.Г. Балюба, А.А. Поліщук // Наукові праці Міжнародного гуманітарного університету. Соціокультурні ідентичності та практики / за ред. А. Ручки. Київ : Ін-т соціології НАН України, 2002. С. 11.

298. Аверкиев В.А. Модернізація міст на прикладі Донецька, 2011

299. Балюба І.Г. Архітектурна спадщина Донеччини: розвиток, збереження, відновлення, 2015

300. Липуга Р.Н. Особливості формування зелених зон міст Донбасу, 2012

301. Поліщук А.А. Трансформація промислового ландшафту Донбасу в умовах глобалізації, 2016

302. Проляка Т.А. Особливості управління розвитком малого міста на прикладі міст Донеччини, 2017

303. Радіонов Т.В. Архітектурна спадщина міста Маріуполь на прикладі історичного центру, 2014

304. Рябова О.В. Створення інформаційного продукту про культурну спадщину міст Донеччини, 2018

305. Чемакіна О.В. Реконструкція промислових територій на прикладі Донецької області, 2015

306. Коніщева Н.І. Методика оцінки транспортної доступності у містах Донецької області, 2013

307. Воропаєв В.Н. Особливості містобудівного проектування в умовах постіндустріальної трансформації Донбасу, 2016

308. Курінний М.І. Розвиток малого міста на прикладі Бахмута, 2017

309. Human health risk in relation to air quality in two municipalities in an industrialized area of Northern Italy / E. Fattore та ін. Environmental Research. 2011. Т. 8, № 111. С. 1321–1327.

310. How the AQI is Calculated. United States Environmental Protection Agency. URL: <https://www.airnow.gov/aqi/aqi-basics/how-aqi-calculated/> (date of access: 19.03.2022).

311. Air Quality Index: A Guide to Air Quality and Your Health. United States Environmental Protection Agency. URL: https://www.epa.gov/sites/production/files/2014-05/documents/zac_what_is_aqi_brochure_12-2013.pdf (date of access: 19.03.2022).
312. Іванова, Н. Геологія, гідрогеологія та родовища корисних копалин Донбасу. Донецьк: Донецький національний університет, 2005.
313. Гаращенко М. Гідрологічні катастрофи на Донбасі: минуле та сьогодення. Вісник Донецького національного університету. 2013. Т. 3. С. 182–187.
314. Гладкий М. Дослідження причин та наслідків затоплення шахт на Донбасі (20-і роки ХХ століття). Історія науки і техніки. 2018. Т. 8. С. 85–96.
315. Любченко, І.А. Гідрологічна безпека території Донецького басейну. Донецьк: Вид-во ДонНТУ, 2013.
316. Симоненко В.Д. Очерки о природе Донбасса — Донецьк: «Донбас», 1977. – 149 с.
317. Коваль Н. Озеленення Донбасу: історія та сучасність. Агросвіт. 2016. Т. 6. С. 26–29.
318. Зубова Л. Теоретические и прикладные основы восстановления техногенных ландшафтов до уровня природных: Диссертация доктора технических наук. Луганск, 2004. 43 с.
319. Бондаренко О. Озеленення в умовах індустріалізації: історія та сучасність. Екологічна безпека та природокористування. 2019. Т. 23. С. 7–15.
320. Програма «Зелений Донбас». donbass-info. URL: <http://www.donbass-info.com/2012/02/zelenyj-donbas-novij-etap-ekologichnoyi-programi.html> (дата звернення: 21.03.2022).
325. Асканія-Нова. Офіційний сайт НДС. URL: <http://askania-nova.com.ua/> (дата звернення: 22.03.2022).
326. Асканія-Нова. Українське товариство охорони природи. URL: <https://uopeople.org.ua/askanianova/> (дата звернення: 22.03.2022).
327. Програма «Зелений Донбас»: <http://www.donbass-info.com/2012/02/zelenyj-donbas-novij-etap-ekologichnoyi-programi.html>

328. Білецький О. Ю., Кушнір І. В., Петрова Т. В. Екологічна безпека на Донбасі: реалії та перспективи

329. Любченко, І.А. (2013). Гідрологічна безпека території Донецького басейну. Донецьк: Вид-во ДонНТУ.

330. Програма реабілітації післяекологічних зон на території Донецької області. ecology.dn. URL: <https://ecology.dn.gov.ua/reabilitatsiya-pislyaekologichnykh-zon> (дата звернення: 24.03.2022).

331. Програма реабілітації територій, забруднених наслідками аварії на Чорнобильській АЕС на території Луганської області. eco.lg. URL: <https://eco.lg.gov.ua/uk/pages/chornobyl> (дата звернення: 24.03.2022).

332. Мороховець О. С., Поліщук О. П. Визначення меж зони впливу міста-центра з використанням градієнтного аналізу (на прикладі Київської агломерації). Сучасні проблеми географії та геоекології : Матеріали III Міжнар. науково-практ. конф., м. Київ, 28–29 жовт. 2021 р. Київ, 2021. С. 151–154.

333. Ратушна О. Застосування градієнтного аналізу при дослідженні впливу населеного пункту на його околиці (на прикладі міста Рівне). Географія та туризм. 2018. № 22. С. 80–88.

334. Liang Zhou, Xuewei Dang, Haowei Mu, Bo Wang, Shaohua Wang, Cities are going uphill: Slope gradient analysis of urban expansion and its driving factors in China, Science of The Total Environment, Volume 775, 2021, 145836, ISSN 0048-9697

335. Міграційний рух населення за типом місцевості по регіонах. ukrstat. URL: https://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2021/ds/mr/arh_mr_tm.html (дата звернення: 27.03.2022).

336. Міністерство розвитку громад та територій України. URL: <https://www.minregion.gov.ua/> (дата звернення: 08.04.2022).

337. Букінг. URL: https://www.booking.com/index.ru.html?label=gen173nr-1BCAEoggI46AdIM1gEaOkBiAEBmAehuAEXyAEM2AEB6AEBiAIBqAIDuAK1i-puiBsACAdICJDIIzmfhNjgyLTRmMTgtNGU5Yi1hMzg1LTRIN2M4OWRjNDkyOdgCBeACaQ&sid=bfff67e3e719ceebba6188e89db28c4f&keep_landing=1&sb_price_type=total (дата звернення: 08.04.2022).

338. kramatorsk.info. URL: <https://www.kramatorsk.info/> (дата звернення: 08.04.2022).

339. Гоу в Дружківку. Тут море халви і доісторичні дерева. Свої.City. URL: <https://svoi.city/articles/47761/gajd-druzhkivkoу> (дата звернення: 24.08.2023).

340. Головна – Дружківська міська військова адміністрація. Головна – Дружківська міська військова адміністрація. URL: <https://druisp.gov.ua/> (дата звернення: 24.08.2023).

ДОДАТОК А Понятійно-термінологічний апарат дослідження

Понятійно-термінологічний апарат було визначено згідно до спеціалізації, та сформовано відповідно до контексту дослідження:

Агломерація – скупчення поселень (міст, селищ міського типу, сіл), об'єднаних спільними культурними, економічними, історичними, соціальними, чи іншими чинниками у складну динамічну міську систему тісними виробничими, транспортними, соціальними зв'язками.

Аграрне суспільство – етап розвитку суспільства, що характеризується переважним розвитком сільськогосподарської галузі, та є до індустріальною стадією розвитку суспільства від виникнення натурального господарства до промислової революції.

Амбівалентні простори – міські простори, що характеризуються наявністю поєднання технічного прогресу та утилітарного сільського побуту.

Антропогенні ландшафти – ландшафти, змінені внаслідок людської діяльності задля промислового, сільськогосподарського чи міського користування.

Архітектурна реабілітація – сукупність науково-обґрунтованих заходів, щодо відтворення будівель та споруд у первісному стані, з поверненням первісної функції

Архітектурне середовище — культурний урбанізований міський простір, що сформовано взаємодією архітектури будівель і споруд, будь якої функції, та впорядкуванням міського простору.

Біофільний дизайн – сукупність методів та підходів до архітектури, які направлені на зближення мешканців будівель із природою за допомогою природного освітлення та вентиляції, особливостей природного ландшафту та ін..

Благоустрій – комплекс науково-технічних, архітектурно-дизайнерських, містобудівних та урбаністичних підходів з облаштування вертикального та просторового планування міських суспільних просторів (в т.ч. територій вулиць, доріг, вело доріжок, озеленення...), та створення елементів дизайну міського

середовища.

Буферна зона – територія навколо об'єкта культурної спадщини у межах якої встановлюється відповідний режим використання, що забезпечує охорону та цілісності такого об'єкта.

Валоризація – державні заходи щодо підвищення вартості або переоцінки капіталу.

Вертикальний простір – міський та міжміський простір, критерієм композиційно-просторової оцінки якого є висотні об'єкти, що створюють «малюнок» блакитної лінії забудови.

Візуальне спілкування – спосіб передачі інформації за допомогою візуальних способів (символів, образів, знаків, малюнків, фільмів, типографіки т ін.).

Вибуле підприємство – підприємство, що втратило свою виробничу функцію та будь-яку економічну вагу, а територія, на якій воно розміщувалось є не експлуатованою.

Виробнича спеціалізація – спеціальна галузева направленість роботи окремого підприємства чи міської системи.

Виробничий комплекс – комплекс об'єктів промислових будівель та споруд, що має закінчений промисловий цикл, що розташований на відокремленій території промислової зони, або об'єднаних транспортною системою заводів окремих міст.

Високо - урбанізовані території – території, що характеризуються дуже швидким темпом зростання міських систем, та значною перевагою у кількості міського населення по відношенню до сільського.

Візуальна домінанта – найбільш виразна, найзначніша, чи висотніша споруда чи будівля, що відіграє важливу роль у композиційно-просторовій структурі міського простору.

Внутрішнє місто – центральна житлова частина міста.

Внутрішні системи мономіста – сукупність планувальних, просторових, композиційних, візуальних, транспортних, пішохідних зв'язків міста, та їх взаємодія між собою та з містоутворюючим об'єктом.

Галузева приналежність – сфера, до якої належить виробнича спеціалізація.

Гармонізація – процес, що сформовано сукупністю методів та підходів, направлених на створення та розвиток умовно досконалої моделі.

Гармонізація архітектурного середовища – процес створення та узгодженого розвитку міських просторів згідно до потреб та критеріїв комфортного існування, що не суперечать загальним тенденціям еволюції суспільства.

Глобалізація — трансформаційний процес набуття локальними явищами та процесами ознак світових тенденції, що носить системний характер, та несе економічну та культурну інтеграцію.

Глобальні міста (global cities) — міста, що є найвпливовішими для розвитку світової економіки, де здійснюється міжнародна торгівля і перерозподіл капіталу.

Градо-екологічний каркас – система, що відповідає за створення комфортного середовища, та забезпечує зниження негативну впливу кліматичних умов – навіси, перголи, штучні водойми, вуличне озеленення.

Громадський простір – впорядкований, обладнаний простір загального користування.

Деградація (грунтів, рослинності...) – елемент, що зазнає руйнування та втрат природних властивостей через спричинені людиною процеси.

Деградація міського середовища (міський занепад) — занепад розвиненого міста (або його частини), що характеризується відтоком населення, руйнуванням інфраструктури, збезлюдненням будівель, вибуттям підприємств, безробіттям, підвищенням рівня злочинності.

Деіндустріалізація – економічний процес, за якого поселення (місто, агломерація, країна) стають менш залежними від промисловості, забезпечуючи населення іншими видами інтелектуальної та сільгосп діяльності.

Дезурбанізація – соціально-урбаністичний процес скорочення міського населення за рахунок збільшення населення сільської місцевості та передмість.

Депресивне середовище – міське середовище, та елементи його

благоустрою (чи відсутність благоустрою), стан яких носить негативний психоемоційний характер, що викликає негативні емоції мешканців.

Децентралізація міського простору – винесення об'єктів інфраструктури та соціального забезпечення за межі єдиного визначеного центрального району, та створення розосередженої системи центрів у поселенні.

Джентрифікація – комплекс соціо-просторових змін з реорганізація (реконструкції, ревіталізація, реабілітації, регенерації, пристосування, ревалоризації) міських територій, що прийшли в занепад, шляхом трансформації міського середовища та зміною соціальних груп мешканців в результаті чого відбувається підвищення доходів населення району та якості життя в цілому.

Дизайн міського середовища – вид проєктної діяльності, здійснюваний методами дизайну, архітектури та містобудування з метою створення гармонійних громадських просторів.

Домінанта – панівні в просторі архітектурні споруди, що яскраво відрізняються від оточення розмірами, формою, кольором.

Донеччина (Донецький регіон, Донецький край) – історико-географічна область у межах басейну річки Сіверський Донець і Донецького вугільного басейну, що сформувалась через загальний історико-культурний та економічний чинник розвитку промислових міст на сході України.

Екологічне місто (Екополіс, Еко-місто) – місто, що запроєктовано з урахуванням запитів на екологічність - впливу на довкілля, розумному використанні ресурсів (енергії, води, продуктів), не забрудненні повітря.

Екологічний дизайн – вид проєктної діяльності в сфері дизайну, що поєднує принципи композиції, екології, та зеленої архітектури.

Екологічний каркас (зелений каркас) – сукупність вільних від забудови та мощення міських озелених просторів, що допомагають створити комфортний мікроклімат та екологічний стан міського середовища. Складається з підсистем: природньо-екологічної, градо-екологічної, соціально – екологічної.

Екологічний розвиток – розвиток міської системи з урахуванням законів та принципів екологічності.

Екологія – наука, що вивчає взаємодію організмів з довкіллям, та

організацію і діяльність надорганізованих систем (популяцій, видів).

Еко-ревіталізація – комплекс методів джентрифікації міських територій, що використовуються в науково-практичній діяльності для відновлення міських просторів з модернізацією або зміною функції об'єктів на засадах екологічного підходу.

Естетизація промислових об'єктів – процес надання промисловим об'єктам та територіям привабливого вигляду завдяки благоустрою, оздобленню, методам ревіталізації та реабілітації.

Життєвий цикл мономіста – відрізок часу, який характеризує повний «життєвий» цикл існування обладнання містотвірного заводу та затребуваність його продукції без умови модернізації. Може оцінюватись виходячи з таких критеріїв: циклічність монопрофільного виробництва; цикл мономіста в структурі якого існує дане виробництво; можливість самозабезпечення на відповідному етапі життєвого циклу.

Завод – велике промислове підприємство з окремо виділеною територією промислової зони

Зелена архітектура – проектування будівель за принципами та законами екології, задля захисту природного середовища від шкідливих впливів, мінімізації використання природних ресурсів з перевагою на зелену енергію.

Зелена будівля – будівля, що запроектована за принципами екологічності та ресурсо-ефективності як структура, та залишається такою протягом всього життєвого циклу.

Знемулення – (від англ. De-siltation) процес, зворотній замуленню; очищення дна водойм (річок, озер, прудів) від мулу, природнього чи антропогенного сміття.

Зональний коефіцієнт – коефіцієнт Нормативної грошової оцінки земель населених пунктів, який характеризує містобудівну цінність території в межах населеного пункту (економіко-планувальної зони).

Ідеологічні погляди періоду забудови – система концептуальних ідей та поглядів, що відображає світогляд та ідеали суспільства чи політичних партій та відтворена у архітектурному рішенні (стилі, оздобленні, конструкціях,

плануванні, композиції, авторстві) будівель та споруд.

Ідеологія озеленення – комплекс методів та прийомів спеціальної програми із озеленення териконів, що була впроваджена згідно до ідеї «міста-саду» на Донеччині у 1960-70-х, та закладалася у проєкти розбудови нових міст та реконструкції старих громадських просторів.

Ієрархічна тканинна структура – особливість планувальної структури мономіст, за якої міська тканина мала певне кастове соціальне розшарування.

Індекс кількості забруднень – кількісний показник якості повітря.

Індустріалізація – історичний процес техніко-економічного переходу від аграрного до промислового способу виробництва.

Індустріальне житло – тип житла, що запроєктоване с метою більш щільного розселення працівників, та створення типізованого, планованого способу життя (будинки-комуни, гуртожитки, робітничі бараки, багатоквартирні будинки з мінімізованими ергономічними показниками).

Індустріальне місто – місто особливого типу, що має свою господарську спеціалізацію та пов'язану з нею специфіку розвитку, з центральним діловим районом і великою промисловою периферією.

Індустріальне мономісто – індустріальне місто, що має одну переважаючу галузеву направленість, та особливу специфіку розвитку внутрішньо-міських процесів з центруючою містотвірною промисловою зоною.

Індустріальний парк – це спеціально організована для розміщення нових виробництв територія, забезпечена енергоносіями, інфраструктурою, необхідними адміністративно правовими умовами, керована спеціалізованою компанією.

Індустріальне суспільство – етап розвитку суспільства, що характеризується переважним використанням технологій та машин у виробничих галузях задля забезпечення масового виробництва, та є стадією розвитку від промислової революції до формування постіндустріального етапу.

Індустріальне полімісто – індустріальне місто, що має дві та більше виробничих функцій, не пов'язаних загальним процесом.

Інфраструктура – сукупність всіх міських систем (будівель та споруд,

комунальних зон, транспортних та пішохідних зон, громадських просторів), які необхідні для забезпечення правильного функціонування міської системи, та комфортного існування в ній.

Історичне місце – місце, яке зберегло повністю або частково історичний ареал і занесено до Списку історично населених місць України.

Капіталістичне підприємництво – форма промислового виробництва для якої характерний процес втрати виробником права власності на своє господарство і засоби виробництва.

Кластер науково-технологічний – комплекс взаємопов'язаних груп організацій і підприємств, що діють в загальній інноваційній сфері.

Композиційна структура міського плану – сукупність особливостей побудови та структури просторових зв'язків міських об'єктів.

Композиційний каркас міста – система головних архітектурно-містобудівних ансамблів міста та системи їх зв'язків, що формують взаємопов'язаний з планувальним каркасом «малюнок», доповнений композиційними домінантами.

Композиційно-просторова організація середовища – сукупність критеріїв, спрямованих на формування архітектурно-художніх якостей середовища і створення естетичних виразних композицій на його території, що визначаються історичною просторовою організацією (функціональні типи забудови; композиційно-просторові осі; просторові коридори; відкриті простори; співвідношення відкритих і закритих просторів, їх конфігурація і розміри), візуальними характеристиками (візуально-просторові взаємозв'язки містобудівних домінант; композиційні акценти природних об'єктів; візуальні взаємозв'язки з цінним історико-містобудівним і природним оточенням; межі секторів цінних видових розкриттів; характерні точки візуального сприйняття території; цінні видові панорами).

Конурбація – поліцентрична агломерація, що складається з декількох рівноправних міст та декількох метрополій, які формують загальну міську промислово-розвинену систему.

Корпоративний патерналізм – система взаємовідносин мешканців з

містотвірним підприємством, за якої корпорація зобов'язується забезпечувати потреби міста (містян), однак отримує владу, формуючи певні правила поведінки та роботи.

Крайові / відхожі землі – райони з низькою продуктивністю сільського господарства та економічним потенціалом.

Креативне (творче) місто – місто, що видозмінюється відповідно до потреб мешканців та світових тенденцій, в якому створено умови для вільного комфортного існування та саморозвитку.

Купецьке місто – історична класифікація походження міста, як осередка купецтва та торгівлі

Маятникова міграція – процес регулярних (щоденних) поїздок мешканців одного населеного пункту до іншого з метою роботи, навчання чи відпочинку.

Межувальна зона міста – міжміські зелені зони в агломерації

Метрополіс (метрополія) – головне місто агломерації або агломерація в цілому, що є впливовим культурним та економічним центром.

Мімезис – відображення природи, її принципів будови форм, конструкцій, поверхонь, поєднання кольорів і т.д.

Міста - культурні осередки - це міста, що мають значний вплив на розвиток світової культури.

Містобудівна композиція – впорядковане розташування просторових компонентів міського середовища що об'єднують в собі естетичні, функціональні, економічні, соціальні, екологічні, планувальні критерії.

Містобудівна цінність території – відповідність певним критеріям художньо-естетичної, історичної, наукової чи іншої значущості.

Містобудівний контекст – об'єкти що є оточенням певної споруди, або визначеної території, та взаємопов'язані з ними композиційно-просторовими вісями та візуальними взаємозв'язками.

Місто-супутник – місто чи селище, територіально розташоване біля метрополії або великого відокремленого підприємства (АЕС, ТБО та ін.), та має загальні з ним транспортні, соціальні, культурні, економічні, та ін. зв'язки; характерним є маятникова міграція до міста роботи; при скупченні таких міст

утворюється міська агломерація; з часом можуть зливатися з головним містом. Розрізняють промислові, промислово-транспортні, курортні, «спальні» типи таких міст.

Містотвірний об'єкт – об'єкт (промисловий, адміністративний, туристичний, природний, культурний, історичний, економічний), який є основоположним у забудові міста за економічними чи культурними чинниками.

Містоутворююче підприємство – промислове підприємство, що має умовну монополію на економічний розвиток міста – розподіл трудових ресурсів, першочергове розташування в планувальній структурі, найбільшу податковий відсоток у бюджеті міста.

Міська тканина – аспект урбанізму що включає в себе типи будівель, транспортне сполучення, панорами, громадські простори, пейзажі; екологічні, економічні, функціональні, та соціокультурні аспекти.

Міські екосистеми – міста, селища, агломерації, конурбації, міські смути, райони, та всі міські системи, що забезпечують їх функціонування, побудовані людиною.

Міський інтер'єр – вигляд просторового середовища громадських просторів міста (площ, вулиць, парків, бульварів, дворів, та ін.).

Міський простір – місце життєдіяльності та існування мешканців.

Мономісто – місто, структура якого орієнтована на один містотвірний об'єкт.

Моноцентрична система розселення – система (агломерація), центром якої є одне місто.

Непрацююча/невикористана/покинута земля – територія, на якій не ведеться комерційна діяльність (деградована або деградуюча) з юридичної точки зору.

Орієнтованість міського простору – умовний напрям композиційно-планувальної структури міста, в якому домінуючим є певний напрямок просторового розвитку.

Периферія (передмістя) – територія міста, що розташована на околиці, у віддаленні від центральних зон.

Поліпрофільна агломерація – агломерація, для міст якої характерним є виробництво промисловості різних, не дотичних галузей

Поліцентрична система розселення – система (агломерація, конурбація), що формується навколо двох і більше міст.

Порушена територія – території, природний стан яких змінено (зруйновано) внаслідок антропогенного впливу

Постіндустріальне місто – місто нового типу, в якому переважним продуктом виробництва є інтелектуальна праця - з невеликою щільністю населення, розвинутими рекреаційними зонами.

Постіндустріальне суспільство – суспільство, в структурі якого переважає інноваційна галузь, з розвинутою конкурентоспроможністю, високоякісними та інноваційними послугами, більш високою часткою населення, зайнятого в сфері послуг, ніж в промисловому виробництві.

Промислова (виробнича) зона – територія, що містить переважно промисловіоб'єкти – діючі або зруйновані.

Промисловий пустир – території не експлуатованих промислових виробництв, що потребує рекультивації.

Реабілітація – сукупність практико-наукових обґрунтованих заходів щодо відновлення функціональних та культурних ознак об'єктів.

Ревіталізація – процес відновлення міських просторів та його елементів зі зміною їх першочергових функціональних ознак за допомогою комплексного підходу для збереження історичних ресурсів міського середовища.

Регенерація – сукупність практико-наукових обґрунтованих заходів щодо об'єктів спадщини, спрямованих на реставрацію та пристосування споруд, та благоустрою громадських просторів, ландшафтів, структури міста для збереження історичних ресурсів міського середовища та їх композиційної цілісності.

Реконструкція – комплекс науково-практичних заходів, направлених на відновлення об'єкта, під час чого проводиться заміна будь-яких конструкцій, чи зміна габаритних розмірів.

Реконструкція міських просторів – відновлення міського простору з

частковою зміною його структури, конфігурації, та композиційно-планувальних показників, заміною елементів благоустрою та оздоблення, однак, без зміни функціонального призначення..

Рекультивация промислових територій – сукупність науково-практичних робіт що проводяться з метою відновлення ландшафтів порушених промислових територій та промислових пустирів, завдяки чому створюються сприятливі екологічні умови.

Реставрація – достовірне, науково-обґрунтоване відновлення об'єктів культурної спадщини зі збереженням функціональної складової об'єкта та його техніко-економічними показників.

Реурбанізація – повернення населення передмість в мегаполіси в результаті джентрифікації і ревіталізації індустріальних зон в центральній частині міста, наближення місця проживання до місця роботи [77].

Робітниче (робоче) селище – поселення, розташоване біля підприємства (заводу, фабрики), що може бути окремим населеним пунктом, чи розташовуватися на території міста, характерним для якого є професійне визначення мешканців – робітників цього підприємства.

Розумне місто – концепція розвитку міста, за якої в середовище впроваджено інноваційні технології – інформаційні, комунікаційні технології, Інтернет речей – з метою створення контрольованого, комп'ютеризованого міста.

Руралізація – процес зворотній урбанізації, для якого характерним є зменшення кількості міського населення за рахунок збільшення кількості сільських мешканців

Рурбанізація – процес поширення міських ознак на сільську місцевість – перенесення та розвинення промисловості, обслуговування за межами метрополії.

Соцмісто (Соціалістичне місто) – житловий масив радянської епохи (1930-ті) періоду індустріалізації, що мав комплексний розвинутий план, та ідеологічно-обумовлену композиційно-просторову структуру. Характерним є проектування на не забудованій місцевості, біля новозбудованого заводу, використовувався як житло для робітників. Складався, переважно з типових

об'єктів: житлові будинки-сталінки (спершу бараки), палац культури, спорт-ядро, парк, школа, дитсадок, училище та ін).

Спальний район – віддалений житловий район міста, що має єдину основну не виробничу функцію, мешканці якого щоденно їздять для роботи чи відпочинку в міській центр. Обладнаний житловою, комунальною зоною, та об'єктами обслуговування першої необхідності.

Старе місто – назва історичного центру чи старого району міста.

Субурбанізація – процес, для якого характерним є зменшення кількості населення в центральних зонах міста за рахунок розвитку периферії (передмістя).

Тактичний урбанізм – практичний метод швидкої зміни міського простору примітивними методами задля привертання уваги.

Територія контактних зон – міжміська розмежувальна зона

Технопарк – це територіальна, наукова, технологічна і технічна база для реалізації інноваційних проєктів. Технопарк - майновий комплекс, в якому об'єднані науково-дослідні інститути, об'єкти індустрії, ділові центри, виставкові майданчики, навчальні заклади, а також обслуговуючі об'єкти: засоби транспорту, під'їзні шляхи, житлові селища, охорона. Техногенний бедленд [139].

Технополіс – найбільш масштабна форма розвитку інноваційних технологій, що будуються з метою розвитку наукоємних виробництв, тісно інтегрованих з, науковими закладами, вищими навчальними закладами, технопарками, індустріальними парками в якості єдиного регіонального науково-виробничого кластера [139].

Тимчасова архітектура – цілеспрямовано недовговічні структури та об'єкти, що розташовують в громадському середовищі.

Традиційний характер навколишнього середовища – історичний вигляд та об'ємно-просторова структура історичного населеного місця.

Туристичне місто – місто, головною економічною складовою якого є туристична сфера діяльності

Урбанізація – процес, для якого характерним є збільшення кількості міського населення за рахунок стагнації сіл, та зростання впливу промисловості.

Урбанізм – комплекс заходів, спрямованих на гармонізацію міських

громадських просторів за допомогою міждисциплінарного системного підходу від емпіричних та теоретичних до практичних методів.

Урбаністика – наука, що вивчає процеси «життєдіяльності» міської системи в різних аспектах: композиційному, планувальному, художньому, соціальному, економічному та ін. Та з огляду на різні сфери: комунальну, функціональну, демографічну, виробничу, історичну, та ін.

Урбогенез – особливий вид ландшафту-техногенізу на території міста

Урбоекологія (містобудівна екологія, градоекологія, екологія міста) – область екологічного знання, що вивчає існування людини в урбанізованому середовищі, поселення в середовищі природи, зв'язки середовища з людиною.

Фрактальна архітектура – напрям в архітектурі, що відображає гармонізацію природних та архітектурних об'єктів, методом винайдення алгоритмів природи, що потім знаходять відображення в об'єкті.

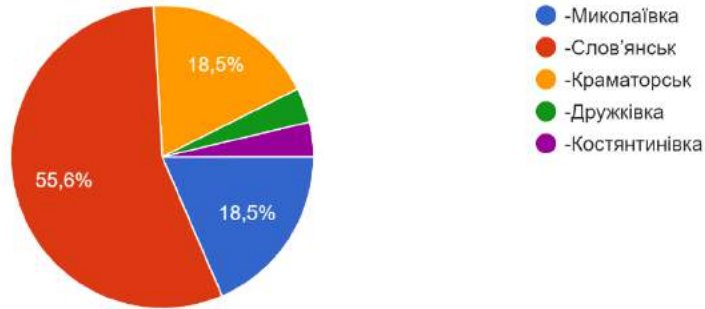
Чуйна архітектура – галузь практичної проєктної діяльності, що досліджує стан навколишнього середовища, та адаптує образ і функцію споруди до відповідності вимогам експлуатації, та має здатність змінювати характеристики відповідно до змін умов експлуатації.

ДОДАТОК Б Приклад соціологічного опитування містян з приводу напрямку та методу ревіталізації Краматорської агломерації

Соціологічне опитування поширено в соцмережах, та проведено за допомогою сервісу Google Forms:

1. В якому місті Ви фактично мешкаєте?

-Миколаївка	-Краматорськ	-Костянтинівка
-Слов'янськ	-Дружківка	



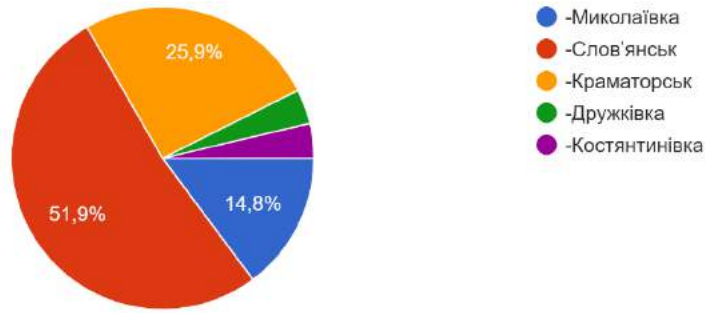
2. В якому місті ви працюєте?

-Миколаївка	-Краматорськ	-Костянтинівка
-Слов'янськ	-Дружківка	-інше



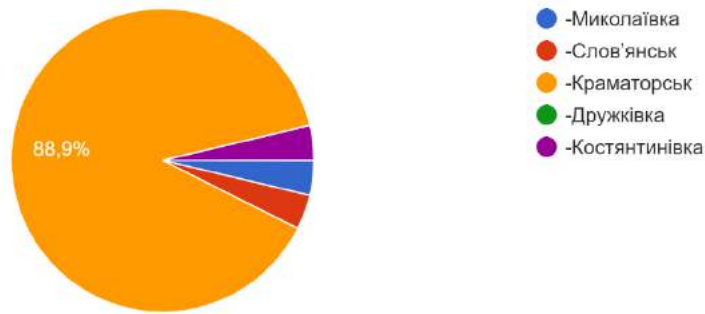
3. В якому місті ви зазвичай відпочиваєте (дозвілля, вихідні дні)?

-Миколаївка	-Краматорськ	-Костянтинівка
-Слов'янськ	-Дружківка	



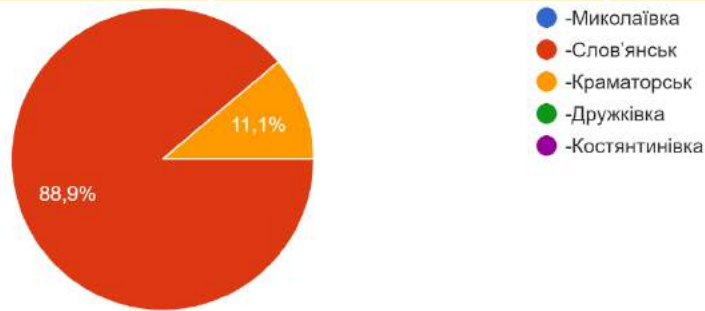
4 Яке місто на Вашу думку є найбільш промислово-розвиненим?

-Миколаївка	-Краматорськ	-Костянтинівка
-Слов'янськ	-Дружківка	



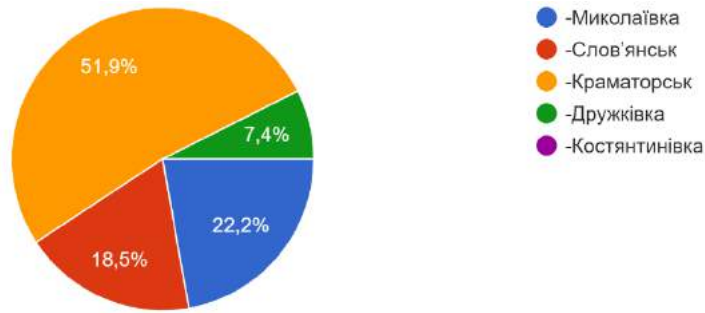
5 Яке місто на Вашу думку має найбільший туристичний потенціал?

-Миколаївка	-Краматорськ	-Костянтинівка
-Слов'янськ	-Дружківка	



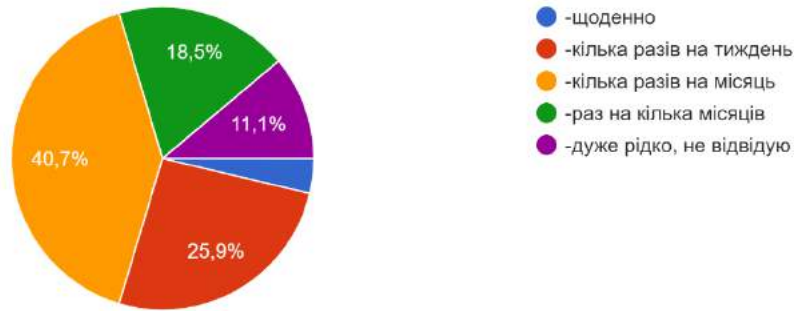
6 Яке місто на Вашу думку наразі є найбільш комфортним для життя?

-Миколаївка	-Краматорськ	-Костянтинівка
-Слов'янськ	-Дружківка	



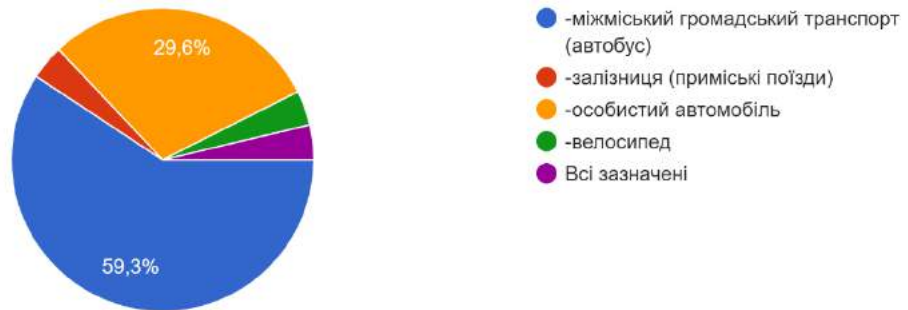
7 Як часто ви відвідуєте інші міста агломерації окрім того, де мешкаєте?

-щоденно	-кілька разів на тиждень	-кілька разів на місяць
-раз на кілька місяців	-дуже рідко, не відвідую	



8 Яким транспортом ви користуєтесь для пересування агломерацією?

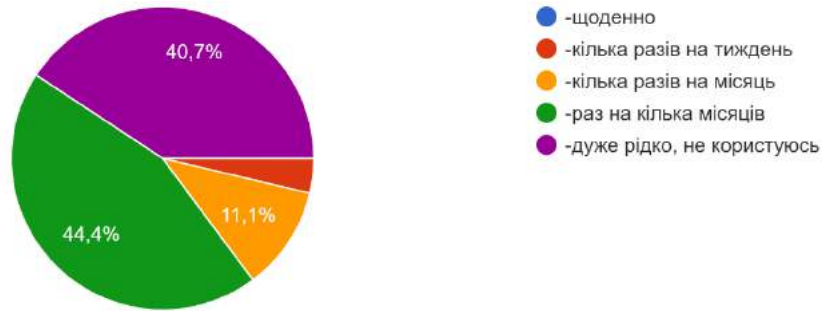
-міжміський громадський транспорт (автобус)	-залізниця (приміські поїзди)	-особистий автомобіль
-велосипед	-інше	



9 Як часто ви користуєтесь адміністративними або іншими послугами в районному центрі (Краматорську)?

-щоденно	-кілька разів на тиждень	-кілька разів на місяць
----------	--------------------------	-------------------------

-раз на кілька місяців	-дуже рідко, відвідую	не
------------------------	-----------------------	----



10 В якому напрямку на Вашу думку повинно розвиватися місто в якому Ви мешкаєте?

-Як індустріальне мономісто (новий вид промисловості)

-Як індустріальне мономісто (реконструкція існуючого (зруйнованого) виду промисловості)

-Як туристичне мономісто

-Як поліфункціональне місто (туризм, промисловість, промисловий туризм)

-Як адміністративний (діловий) центр



11 Чи підтримуєте Ви закриття старих промислових підприємств в своєму місті?

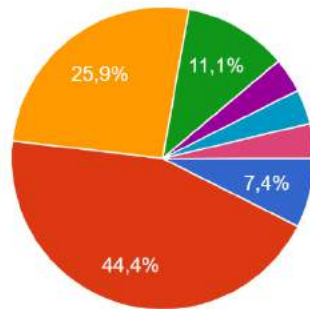
-так, місто повинно бути екологічним

-ні, потрібна заміна старого устаткування і реконструкція існуючих виробництв

-так, місто потребує створення нових промислових напрямків розвитку

-ні, місто повинно підтримувати існуючі підприємства на заданому рівні

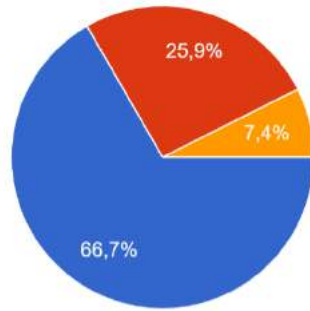
-так, місто потребує розвитку сфери послуг без залучення промислових об'єктів



- -так, місто повинно бути екологічним
- -ні, потрібна заміна старого устаткування і реконструкція існуюч...
- -так, місто потребує створення нових промислових напрямків розвитку
- -ні, місто повинно підтримувати існуючі підприємства на заданому рі...
- -так, місто потребує розвитку сфери...
- Так, якщо підприємство не є конкуре...
- це справа власника

12. Яку туристичну галузь на Вашу думку потрібно розвивати у Вашому місті?

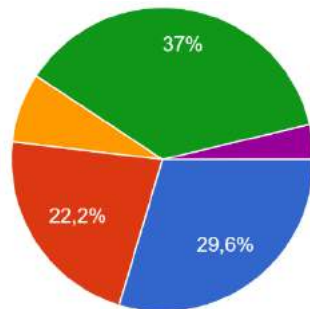
-зелений, оздоровчий	-промисловий туризм
-туристична галузь не затребувана в моєму місті	-Інше



- -зелений, оздоровчий туризм
- -промисловий туризм
- -туристична галузь не затребувана в моєму місті

13. Яку промислову галузь на Вашу думку потрібно розвивати у Вашому місті?

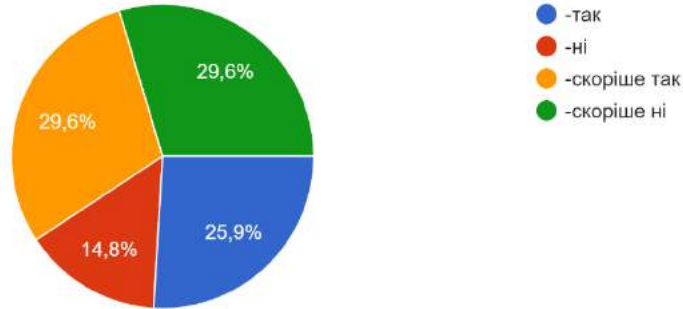
-вже існуючу (що існувала раніше)
-нову, але що є продовженням виробничого процесу існуючої
-нову, що відповідає сучасним запитам, без врахування специфіки існуючих та зруйнованих
-існуючу та нову
-створення та розвиток промислових об'єктів не є актуальним для розвитку мого міста



- -вже існуючу (що існувала раніше)
- -нову, але що є продовженням виробничого процесу існуючої
- -нову, що відповідає сучасним запитам, без врахування специфіки існуючих та зруйнованих
- -існуючу та нову
- -створення та розвиток промислових об'єктів не є актуальним для розвитку мого міста

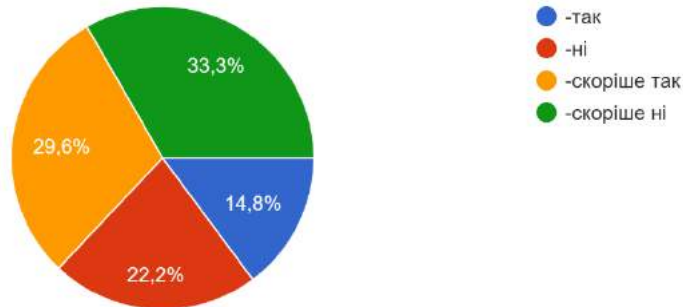
14 Чи можете Ви назвати місто в якому Ви мешкаєте «промисловим»?

-так	-ні	-інше
-скоріше так	-скоріше ні	



15 Чи можете Ви назвати місто в якому Ви мешкаєте «туристичним»?

-так	-ні	-інше
-скоріше так	-скоріше ні	



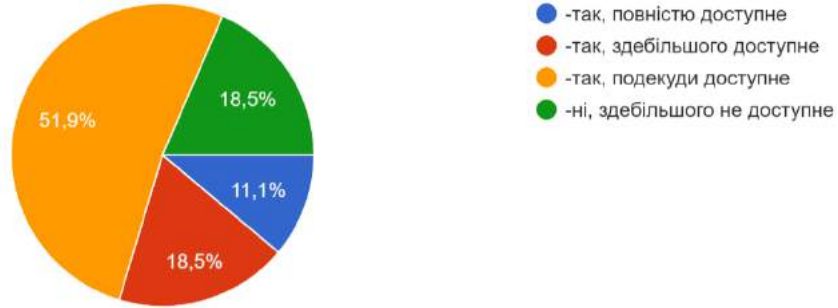
16 Як Ви можете охарактеризувати дизайн середовища Вашого міста?

-комфортне, зручне, гармонійне
-комфортне в центрі, частково комфортне на периферії
-частково зручне та комфортне в центрі, не комфортне на периферії
-не гармонійне, не комфортне, не зручне
-частково зручне та комфортне в центрі, гармонійне і зручне на периферії
-не комфортне в центрі, гармонійне і зручне на периферії



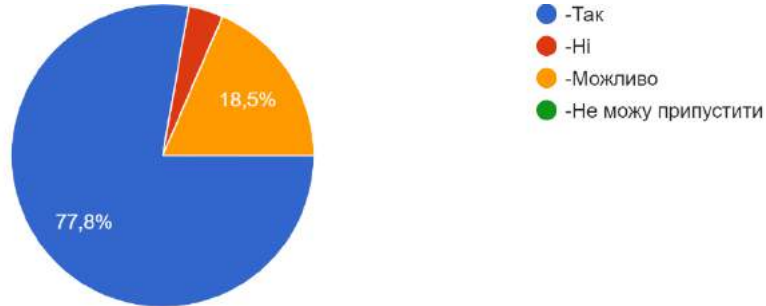
17. Чи є Ваше місто доступним для маломобільних верств (люди з особливими потребами в пересуванні, люди поважного віку, люди з дитячими візками, валізами, тощо...)?

-так, повністю доступне	-так, здебільшого доступне	-так, подекуди доступне
-ні, здебільшого не доступне	-інше	



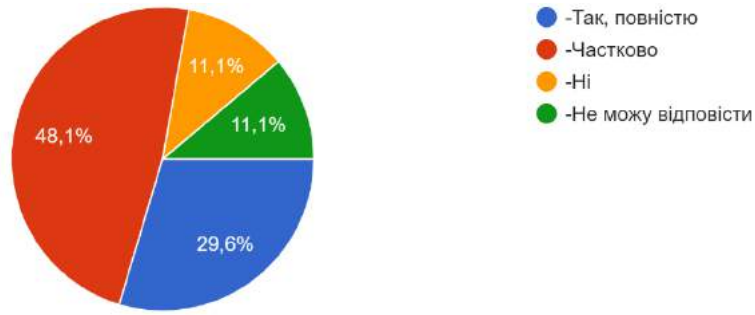
18. Чи відвідували б Ви частіше інші міста агломерації за умови створення єдиного транспортного маршруту (тролейбусний маршрут, мережа вело доріжок, регулярне наземне чи підземне залізничне сполучення)?

-Так	-Ні	-Можливо
-Не можу припустити	-Інше	



19. Чи згодні Ви з твердженням що Краматорська агломерація є загальною міською системою?

-Так, повністю	-Частково	-Ні
-Не можу відповісти	-Інше	



20 Чи повинен бути узгодженим розвиток міст Краматорської агломерації?

-Так, потрібно розвиватись як цілісна взаємопов'язана та узгоджена система

-Так, потрібно враховувати напрямки розвитку сусідів, однак міста є конкурентам

-Ні, кожне місто є окремою самостійною структурою

-Потрібно частково співпрацювати в окремих сферах, однак, не «зрощувати» адміністративні функції міст

-Інше



21. Яким чином на Вашу думку потрібно змінювати міський простір?

-загально та в цілому

-локально, від окремих об'єктів до загальної структури

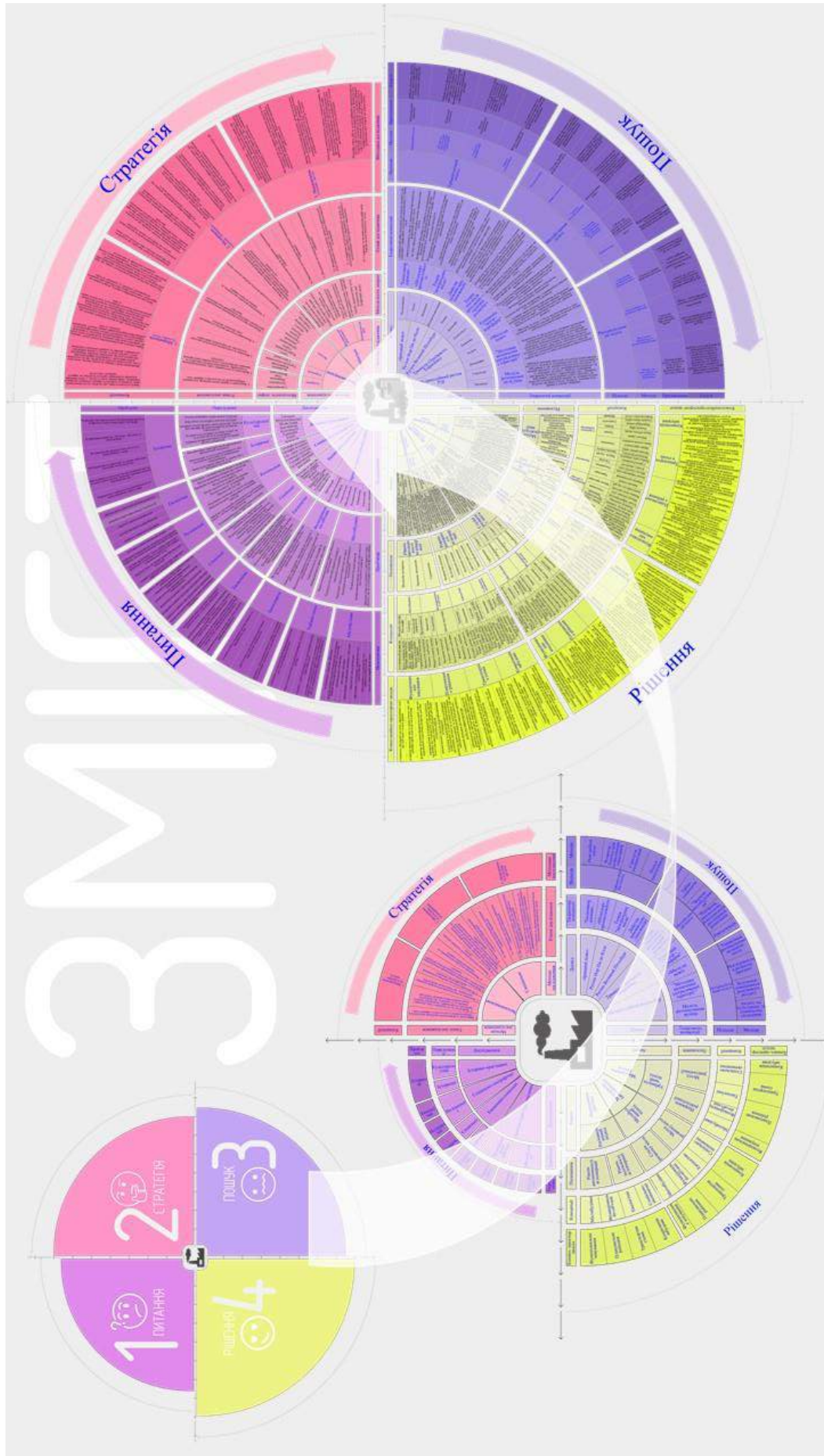
-точково - лише головні об'єкти тяжіння

-природньо, без певних попередніх стратегій

-міський простір не потребує змін



ДОДАТОК В. ГРАФІЧНІ МАТЕРІАЛИ

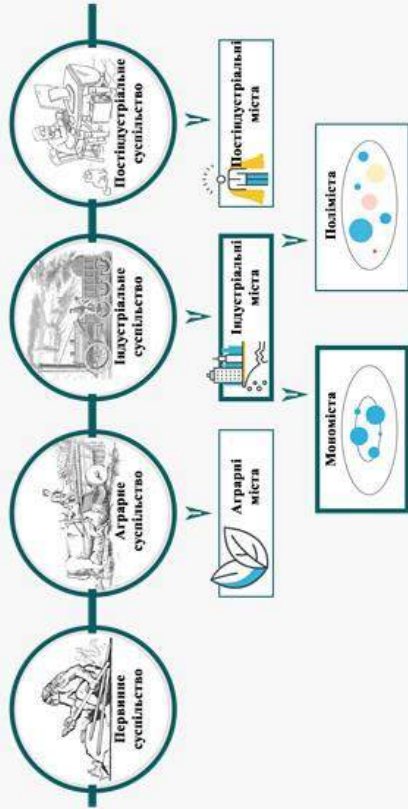


ПИТАННЯ

РОЗДІЛ 1. СТАН НАУКОВОЇ ПРОБЛЕМИ. ІСТОРИОГРАФІЯ

1.1. Поняття індустріального мономіста та його характерні ознаки

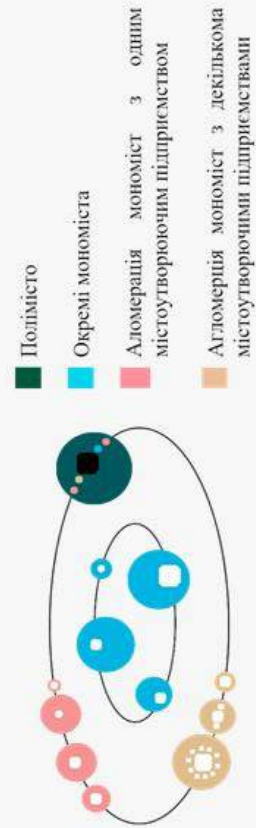
Рис. 1.11. Стадії розвитку міст



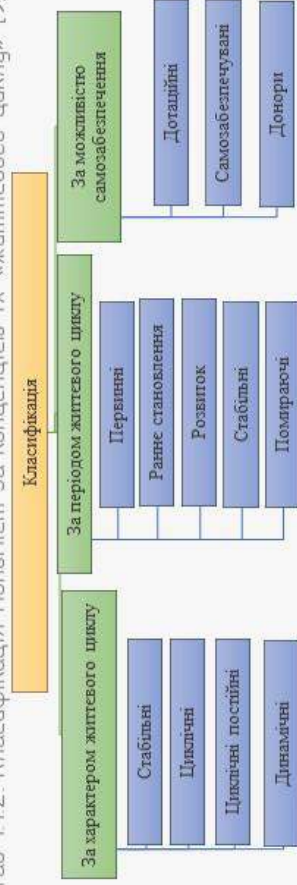
Таб. 1.11. Визначення поняття мономіста [9]

Автор	Визначення	Ключова ознака
Грабберг А.Г.	Міста, на території яких функціонує одне містотворююче підприємство	Одне містотворююче підприємство
Труель І.Д.	Місто з низьким рівнем диференціації галузевої структури виробництва і зайнятості	Рівень диференційованої галузевої структури
Амвіяна Е.Г., Бочко В.С., Пенява С.В.	Моноцентричність міста по відношенню до переважної сфери зайнятості працездатного населення	Місто-завод
Аналітичне агентство RWAY	Монопрофільність є місто, в якому містотворююче підприємство визначає практично всі економічні і соціальні процеси, що відбуваються в ньому	Містотворююче підприємство і соціальні процеси
К. Екхарт, К. Топі, Л. Карлсон	Місто, яке знаходиться у власності компанії	Належність компанії
Ч. Флойда	Соціальна, розташована на залізниці	Транспортна ознака

Рис. 1.12. Типологія міст



Таб. 1.12. Класифікація мономіста за концепцією їх «життєвого циклу» [9]



ПИТАННЯ

РОЗДІЛ 1. СТАН НАУКОВОЇ ПРОБЛЕМИ І СТРОГОГРАФІЯ

1.1. Поняття індустріального мономіста та його характерні ознаки

Рис. 1.13. Типологія мономіст, відповідно до галузеві приналежності підприємств

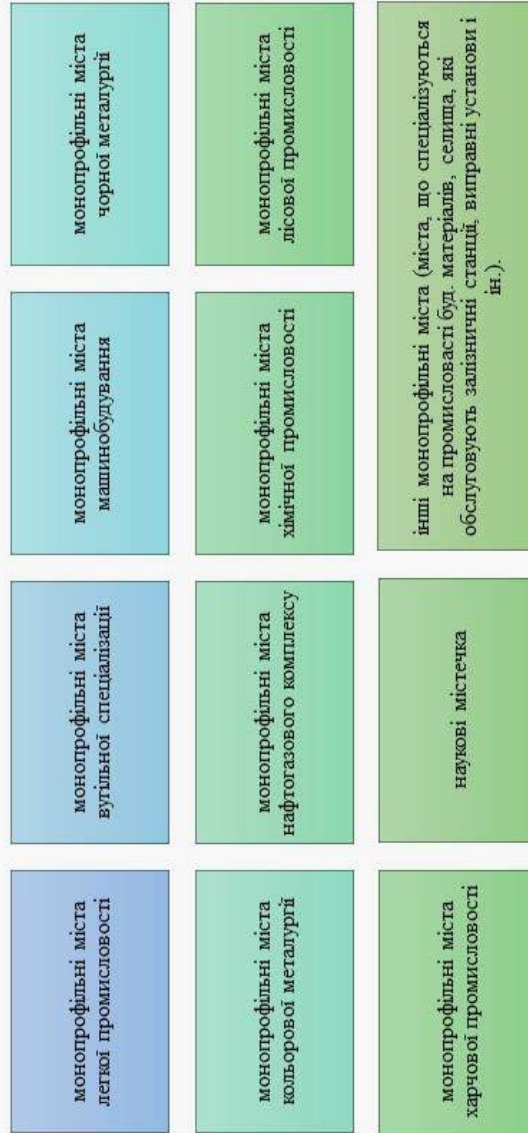
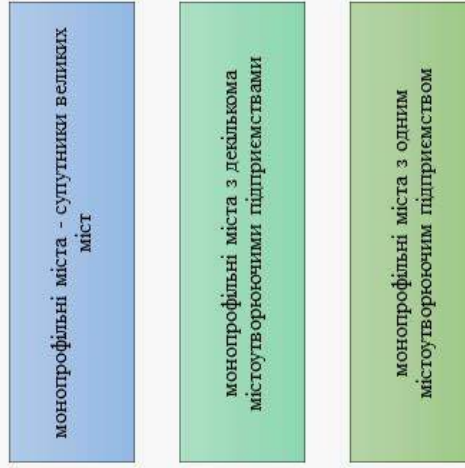


Рис. 1.14. Типи мономіст, відповідно до структурних особливостей їх зв'язків з підприємствами



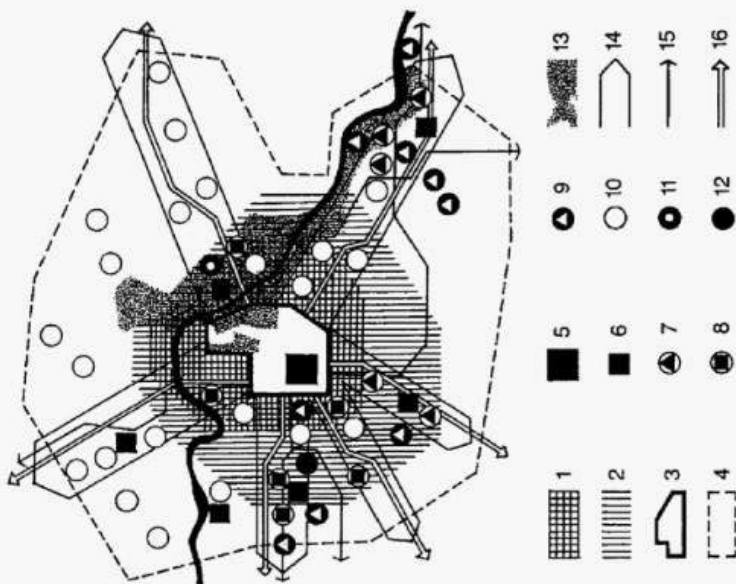
Таблиця 1.13. Класифікація міст Краматорської агломерації

Місто	За кільк. мешк.	За походженням	За характером основних функцій	За структурними особливостями
Львів	малі міста (21691)	Міста, що виникли на торгових і транспортних шляхах	міста-осередки локального значення	міста туризму
Слов'янськ	середні міста (109812)	Міста, що виникли на торгових і транспортних шляхах, міста-курорти. Історичне місце	одногалузеві промислові осередки, міста-курорти	монопрофільні міста з декількома містоутворюючими підприємствами
Святогірськ	малі міста (4395)	Міста-курорти. Історичне місце	міста туризму	міста туризму
Миколаївка	малі міста (14724)	Міста, що виникли на торгових і транспортних шляхах	одногалузеві промислові осередки	монопрофільні міста з одним містоутворюючим підприємством (пром. зоною)
Краматорськ	середні міста (153911)	Міста, що виникли на торгових і транспортних шляхах. Історичне місце	одногалузеві промислові осередки	монопрофільні міста з одним містоутворюючим підприємством (пром. зоною)
Дружківка	середні міста (66096)	Міста, що виникли на торгових і транспортних шляхах. Історичне місце	одногалузеві промислові осередки	монопрофільні міста з одним містоутворюючим підприємством (пром. зоною)
Костянтинівка	середні міста (72888)	Міста, що виникли на торгових і транспортних шляхах. Історичне місце	одногалузеві промислові осередки	монопрофільні міста з одним містоутворюючим підприємством (пром. зоною)

РОЗДІЛ 1. СТАННАУКОВОЇ ПРОБЛЕМИ. ІСТОРІОГРАФІЯ

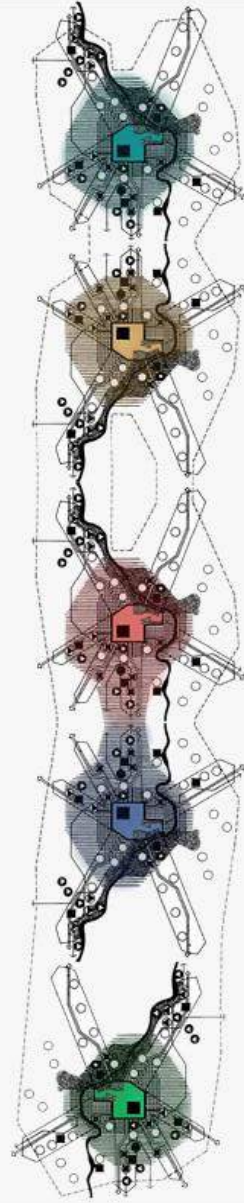
1.1. Поняття індустріального мономіста та його характерні ознаки

Рис. 1.15. Принципова схема моноцентричної системи розселення (за В. Нудельманом) [9].



- 1 – ядро системи розселення; 2 – ближній пояс; 3 – межі території міста-центру;
 4 – межа території системи; 5 – центр системи; 6 – підцентр системи. Основні функції поселень: 7 – промислово-сільбищні; 8 – промислові; 9 – сільбищні;
 10 – аграрні; 11 – рекреаційні; 12 – транспортні; 13 – ландшафтно-рекреаційні території; 14 – головні планувальні осі; 15 – залізниця; 16 – основні автомаляхи

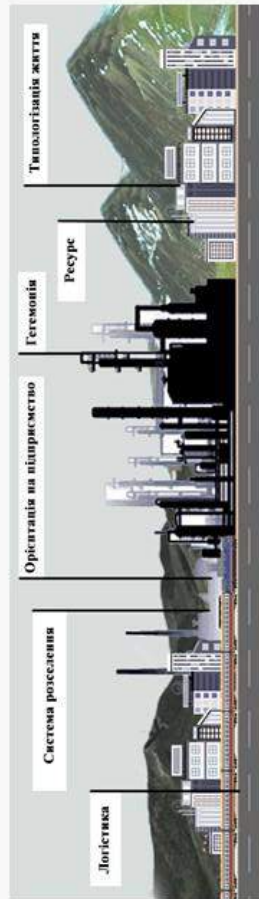
Рис. 1.16. Схема моноцентричної системи розселення мономіст агломерації



Таблиця 1.1.4. Характерні ознаки мономіст

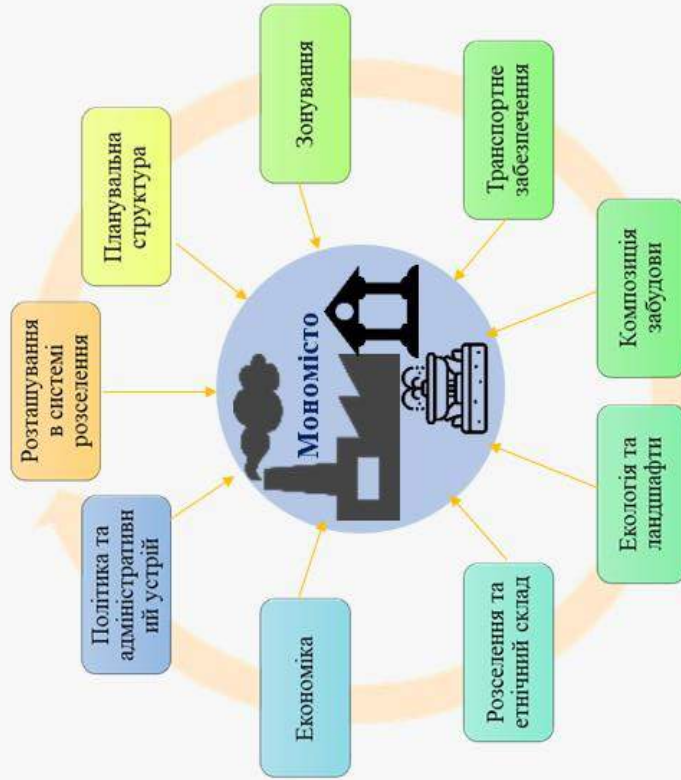
	Ознаки	Ознаки
Містобудівні	<p>Розташовано на високо - урбанізованій території.</p> <p>Ізольованість від великих населених пунктів.</p> <p>Розвинута транспортна мережа, та взаємозв'язок з іншими містами.</p> <p>Амбівалентність форм просторів</p> <p>Утворення міст внаслідок об'єднання розрізаних робітничих селищ</p> <p>Об'єднання в агломерації</p>	<p>Корпоративний патерналізм.</p> <p>Належність компанії.</p> <p>Залежність більшої (значної) частини населення від містотворюючого підприємства.</p> <p>Підприємство визначає практично всі економічні і соціальні процеси.</p>
Композиційні	<p>Розбудова інфраструктури навколо містотворюючого підприємства</p> <p>Естетизація промислових об'єктів</p> <p>Об'єкти промисловості - візуальна домінанта забудови.</p> <p>Орієнтованість міського простору на завод</p> <p>Композиція визначається розташуванням пром. зони по відношенню до селі більшій, та «точки» входу-в'їзду в неї</p>	<p>Домінування одного підприємства або однієї індустрії.</p> <p>Низький рівень диференціації галузевої структури виробництва і зайнятості.</p> <p>Всі підприємства, що з'являються у мономісті після містотвірного - економічно з ним пов'язані.</p>
Об'ємні	<p>Активне освоєння вертикального простору.</p> <p>Антропогенні ландшафти</p> <p>Монотонність забудови</p>	<p>Організація життя міста з урахуванням потреб підприємства</p> <p>Забруднення навколишнього середовища промисловими викидами</p>
Функціональні	<p>Угруповання об'єктів культурної спадщини навколо промислових підприємств</p> <p>Має свою виробничу спеціалізацію, та пов'язану з нею спеціфіку розвитку.</p> <p>Має траєкторію життєвого циклу і спеціалізацію.</p> <p>Підприємства мають галузеву приналежність.</p> <p>Існує заклад отримання прибутку від підприємства</p>	<p>Промислові пустирі - яка окремих вид місцевих ландшафтів</p> <p>Потреба в рекультиваци покинутих промислових територій</p> <p>Близьке розташування міст, які переходять одне в одне</p> <p>Брак води</p> <p>Ідеологія озеленення - «міста-сади»</p> <p>Суцільство важкої індустрії та ідеології (в період СРСР)</p> <p>Створення великих промислових комплексів повного циклу, для групового розміщення декількох суміжних галузей промисловості</p>

Рис. 13.1. Фактори формування моделі виробництва



- Логістика: Зручно транспортна схема, яка дозволяє мінімізувати затрати на перевезення – доставку сировини, збут готової продукції, забезпечення необхідними кодрами.
- Ресурсозабезпеченість: Наближеність до корисних копалин, та інших джерел якісної сировини, що необхідна для виробництва. Забезпечення кодрами.
- Специальна система розселення – похідна від економічної моделі: за рахунок максимальної наближеності виробничого житла до виробництва мінімується час, який робітники витрачають на дорогу.
- Типологізація життя: Створення уніфікованої моделі життєвої раціональної підприємства, що орієнтована на роботу. Будівництво визначеного переліку споруд для «замкненого циклу перебування» для забезпечення мінімальних потреб – житло, дитячий садок, школа, технічний лицей (колеж) з виробничої спеціалізацією підприємства, підприємство (як кінцева ланка освіти), лікарня, будинок культури.
- Орієнтація на підприємство: Завод є центральним, та домінуючим об'єктом забудови. Як композиційна, так і економічна, та соціальна.
- Геологія: Опанування формується таким чином, що більша частина мешканців міста, залежить від виробництва. Як матеріально, так і морально. При вилученні заводу, як ланки міста, мешканці втрачають сенс життя на цій території: через втрату роботи як місця заробітку, та місця спілкування. Ще більша проблема стає перед агломерациями, мономістами яких не пов'язані між собою. Сусідні міста не можуть передати функцію та трудові ресурси через не співпадіння профілів. Територія мономіста розбивається, в більшій мірі, за рахунок грошових надходжень до місцевих бюджету від домінуючого підприємства.

Рис. 13.2. Складові формування міської тканини індустріального мономіст



ПИТАННЯ

РОЗДІЛ 1. СТАННАУКОВОЇ ПРОБЛЕМИ ІСТОРІОГРАФІЯ

1.3. Існуючі проблеми в еко-ревіталізації індустріальних мономіст та їх агломерації

Рис. 13.3. Схема розташування міст в системі розселення

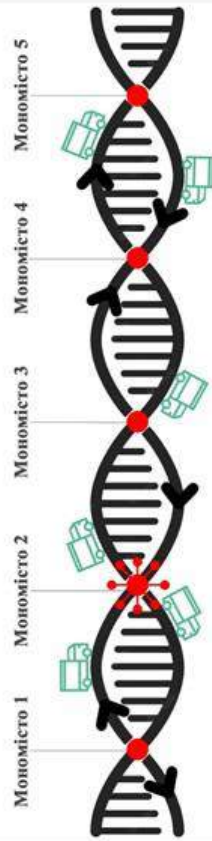


Рис. 13.4. Схема зонування агломерації мономіст



Рис. 13.6. Схема транспортного забезпечення агломерації



Рис. 13.5. Схема планувальної структури агломерації мономіст

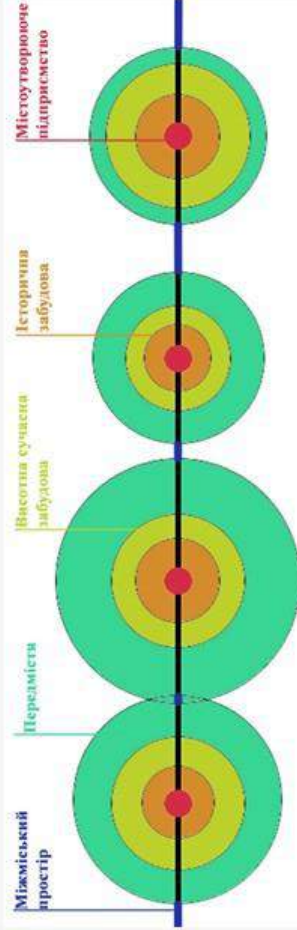
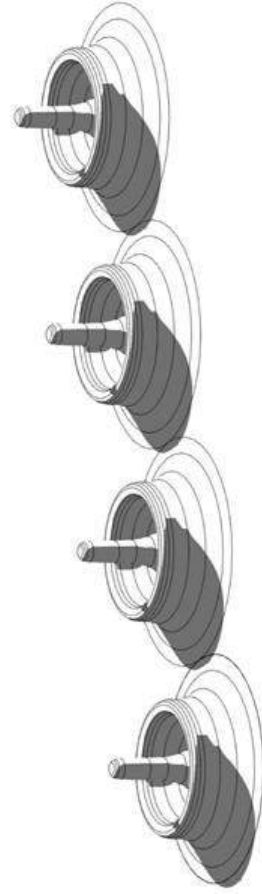


Рис. 13.7. Схема композиції агломерації мономіст



ПИТАННЯ

РОЗДІЛ 1. СТАН НАУКОВОЇ ПРОБЛЕМИ ІСТОРІОГРАФІЯ

1.3. Існуючі проблеми в еко-ревіталізації індустріальних мономіст та їх агломерації

Рис. 13.8. Модель можливих негативних екологічних і соціальних наслідків урбанізації (за В. Кучерявим)

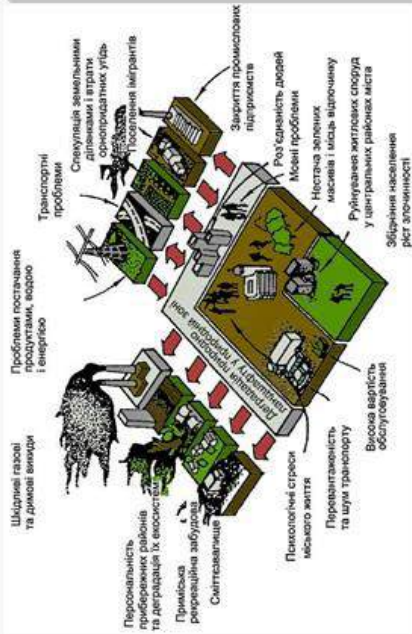


Рис. 13.10. Схема агломерації індустріальних мономіст на різних етапах становлення

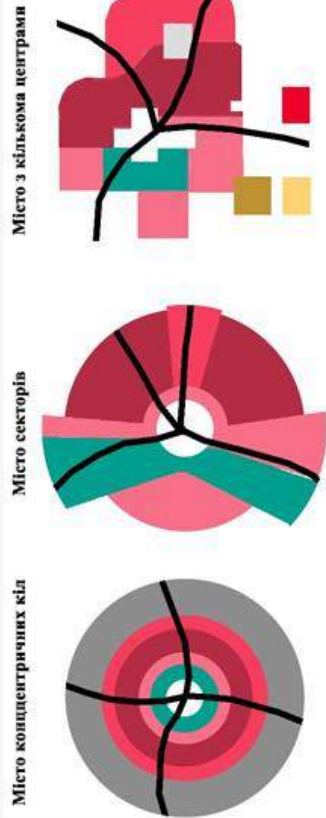
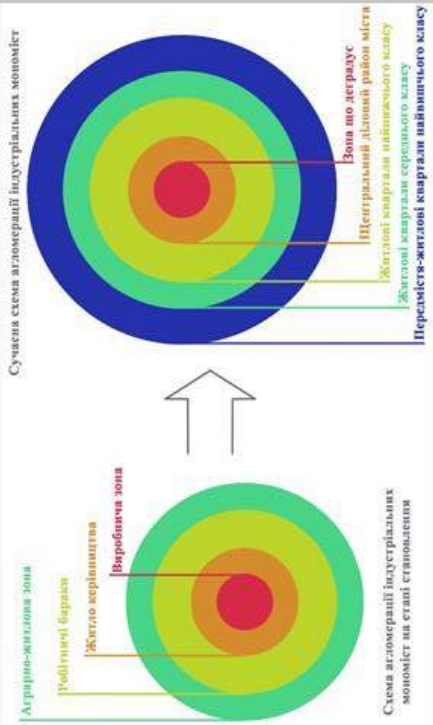
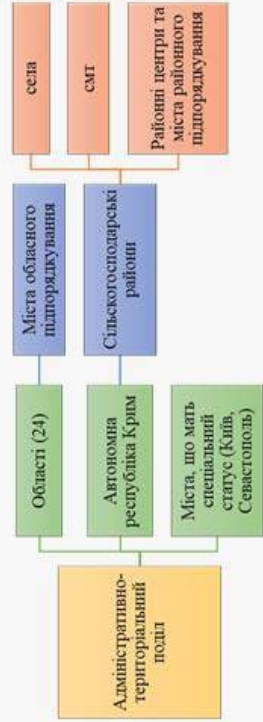


Рис. 13.9. Схеми міст різних типів за Р. Флоридою

- Житлові квартали найвищого класу
- Житлові квартали середнього класу
- Житлові квартали найнижчого класу
- Периферійний діловий район
- Важка промисловість
- Промисловий приміський район
- Транспортна вісь
- Житлові квартали (фасадний)
- Житлові квартали середнього класу
- Житлові квартали найвищого класу
- Центральний діловий район міста
- Зона переміщення та сесії, мешканці яких їздять на роботу в цент
- Промислова оптова торгівля, дрібні промислові підприємства
- Зона переміщення та сесії, мешканці яких їздять на роботу в цент

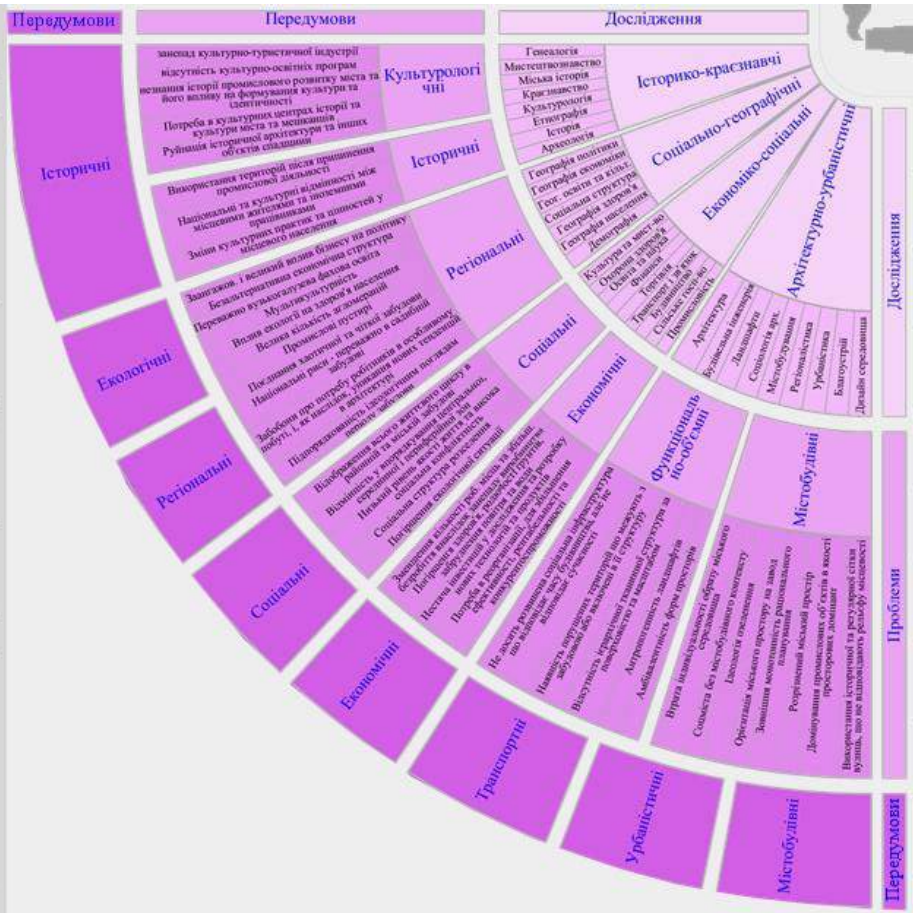
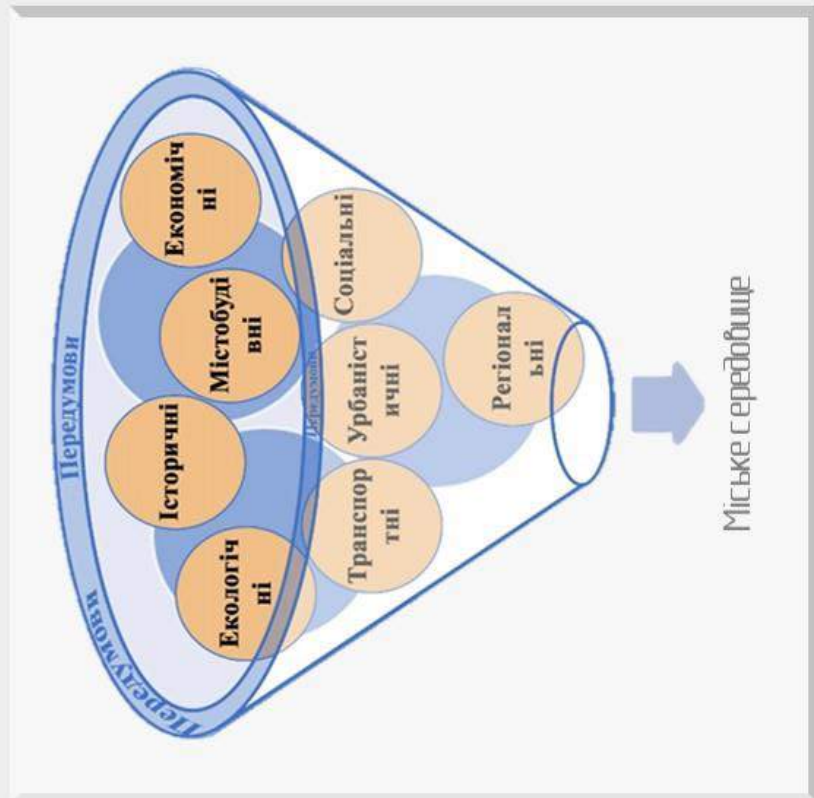
Рис. 13.11. Політико-адміністративній устрій України



ПИТАННЯ

РОЗДІЛ 1. СТАН НАУКОВОЇ ПРОБЛЕМИ. ІСТОРІОГРАФІЯ

1.4. Передумови та умови формування композиційно-просторової організації середовища індустриальних мономіст та їх агломерації на прикладі Краматорської агломерації



1.4. Передумови та умови формування композиційно-просторової організації середовища індустріальних мономіст та їх агломерації на прикладі Краматорської агломерації

Рис. 1.4.2. Карта агломерації, кін. XIX ст.

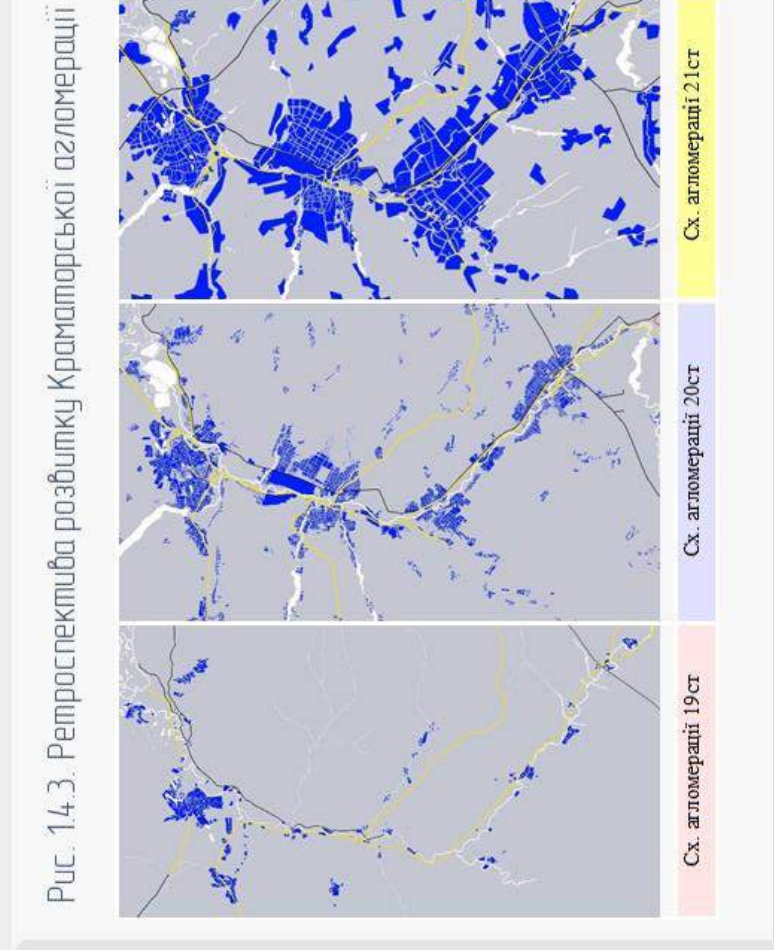


Історичні передумови

Табл. 1.4.1. Загальні відомості про мономіста Краматорської агломерації

Назва	Заснування міста	Статус міста	S/насел	Походження	Містобудівні особливості
Костянтинівка	1870	1932	72 т. (2017) 66,04 км ² /	Індустріальне місто.	Засновано поміщиком на честь сина Костянтина. Мало статус селща міського типу. Спершу забудовано лівий берег річки, та пром. зону на березі. З часом виробництво та житлову забудову «відзеркалено» на іншій бік річки, через що промислова зона опиняється в географічному центрі міста, розділяючи його навпіл.
Дружківка	1781	1938	6,03 км ² / 58 т. (2017)	Робітниче селіще. Історичне міще.	Сформовано об'єднанням козаських земель та поселень в робітниче селіще при виробництві. Мас центруючу промислову територію.
Краматорськ (Краматорівка)	1898	1932	77,36 км ² / 153 т. (2019)	Індустріальне місто. Історичне міще.	Сформовано об'єднанням поміщицьких земель та поселень. Промисловість більш локалізована на окремій ділянці, та виділена невеликою розмежувальною зоною. Розділене пром. зоною на т.з. «Старе місто», та Сопмісто.
Слов'янськ (Тор, Соянці)	1676	XVIII ст.	1794	1676	1794
Козацька фортеця	109 т. (2019)	60,8 км ² /	1794	1676	1794
Купельне місто. Індустріальне місто.	109 т. (2019)	60,8 км ² /	1794	1676	1794
Туристичне місто	109 т. (2019)	60,8 км ² /	1794	1676	1794
Історичне міще.	109 т. (2019)	60,8 км ² /	1794	1676	1794
Червоногір'я (с.т. Миколівка Бик)	XVIII ст.	2003	6,5 км ² / 15 т. (2017)	Індустріальне місто.	Було володінням обозного Ізюмського полку. Мало статус селіща. Входило до Слов'янського району. 1954 р. побудована Слов'янська ТЕС. Разом із електростанцією забудовано селіще Близьку, згодом присвяване до міста.

1.4. Передумови та умови формування композиційно-просторової організації середовища індустріальних мономіст та їх агломерації на прикладі Краматорської агломерації



Підсумовуючи, можна виділити такі історичні передумови формування композиційно-просторової організації середовища індустріальних мономіст на прикладі Краматорської агломерації:

- Розрізненість забудови за планувальною та композиційною структурою
- Орієнтованість простору на містотвірний об'єкт, та втрата просторових доміант при виключенні виробничих зон
- Амбівалентність просторів за типом забудови – сільський та міський тип
- Розташування промислових об'єктів у рекреаційних зонах
- Розрізнена історична забудова – житлова та промислова
- Радіальна черговість нової (багатоповерхової) та історичної (малоповерхової) забудови

1.4. Передумови та умови формування композиційно-просторової організації середовища індустриальних мономіст та їх агломерації на прикладі Краматорської агломерації

Економічні передумови

Рис. 1.4.4. Основні економічні вісі (за О. Шадлієм)

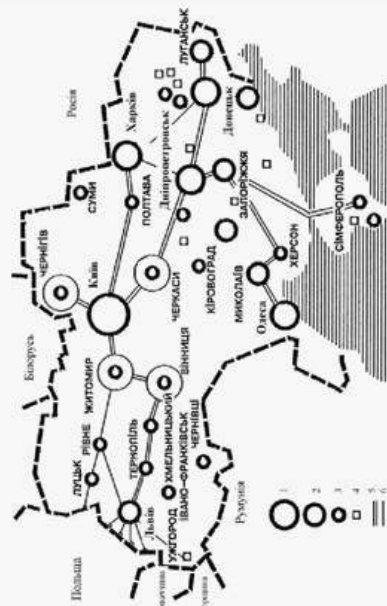


Рис. 2.6. Україна. Основні економічні осі (за О. Шадлієм). Міста з кількістю населення: 1 – понад 1 млн.; 2–0,5–1,0 млн.; 3 – 0,2–0,5 млн.; 4 – 0,1–0,2 млн.; 5 – за кількістю населення економічних віс; 6 – регіональні економічні вісі

Рис. 1.4.5. Схема структури містотвірного підприємства

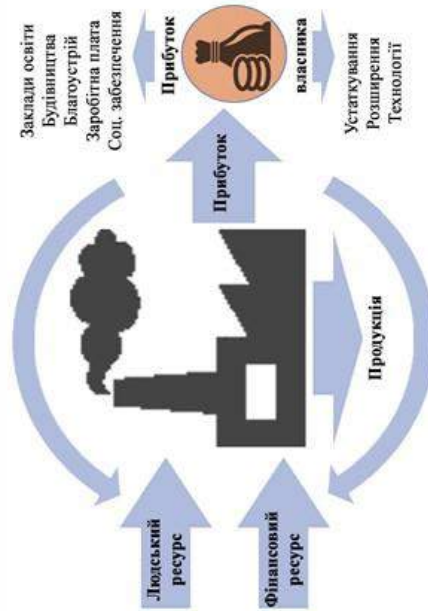
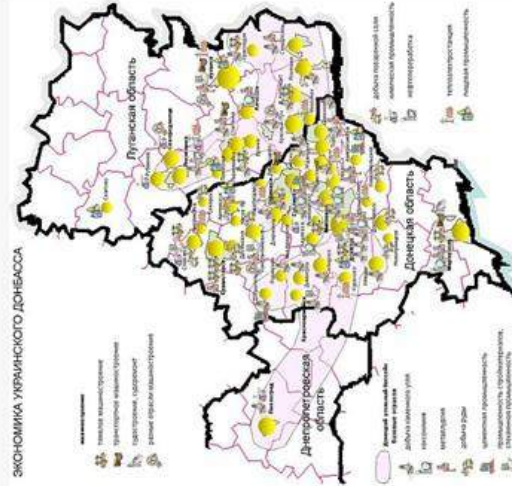


Рис. 1.4.6. Економічна схема Донецчини



ПИТАННЯ

РОЗДІЛ 1. СТАН НАУКОВОЇ ПРОБЛЕМИ. ІСТОРІОГРАФІЯ

1.4. Передумови та умови формування композиційно-просторової організації середовища індустріальних мономіст та їх агломерацій на прикладі Краматорської агломерації

Табл. 1.4.2. Нормативна грошова оцінка земель

Назва населеного пункту	Дружківка	Слов'янськ	Костянтинівка	Краматорськ	Миколаївка	Маріуполь
Рік останнього проведення нормативної грошової оцінки земель населеного пункту	2017	2013	2014	2008	2013	2018
Площа населеного пункту, згідно документації з нормативної грошової оцінки земель населеного пункту, га	3603	6076,4	6598	12426	514,6	20396
Чисельність населення населеного пункту, осіб	59 124	118 200	76 708	204 100	15 800	444 493
Середня (базова) вартість одного квадратного метра земель населеного пункту, (станом на 1 січня року останнього проведення оцінки), грн/кв. м.	172,48	132,10	98,08	82,50	66,81	401,69
Коефіцієнт індексації нормативної грошової оцінки земель (за роком проведення нормативної грошової оцінки земель)	1	1	1,249	1,152	1	1
Середня (базова) вартість одного квадратного метра земель населеного пункту, (станом на 1 січня 2020 року), грн/кв. м.	172,48	132,10	122,5	83,652	66,81	401,69

Отже, можна виділити такі економічні передумови формування композиційно-просторової організації середовища індустріальних мономіст на прикладі Краматорської агломерації:

- здешевлення землі внаслідок відсутності робочих місць, та відтоку населення
- особлива професійна спрямованість населення та виробництва
- розшарованість міських просторів за класовою структурою, та статками населення
- наявність одного особного платника податків до міського бюджету, за рахунок якого виділяються кошти в тому числі на благоустрій міста
- маргіналізація, та стагнація житлових районів вибухлив підприємств

Урбаністичні передумови

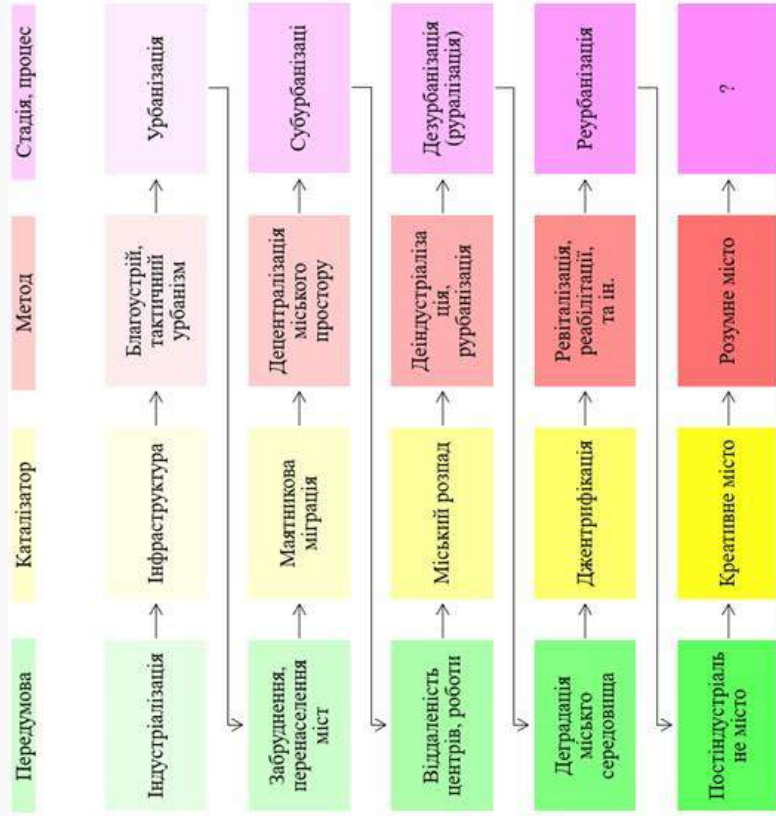
Таблиця 14.3. Стадії урбанізаційних процесів

Стадія 1	Процес Урбанізації	Село ► Місто	Робота та послуги у місті
Стадія 2	Процес Субурбанізації	Місто ► Передмістя	Робота та послуги у місті
Стадія 3	Процес Дезурбанізації	Передмістя ► Село	Робота та послуги у місті та селі
Стадія 4	Процес Реурбанізації	Село ► Місто	Робота та послуги у місті

Отже, можна виділити такі урбаністичні передумови формування композиційно-просторової організації середовища індустріальних мономіст на прикладі Краматорської агломерації:

- втрата взаємозв'язку віддалених районів міста та центру;
- соціальне та економічне розшарування частин міст та агломерації в цілому;
- потреба у ревіталізованих та джентрифікованих просторах міст;
- штучний, вимушений перехід до іншої стадії розвитку агломерації через втрату метрополісу, що не підкріплений природними процесами;

Табл. 1.4.4. Взаємозалежність урбаністичних процесів

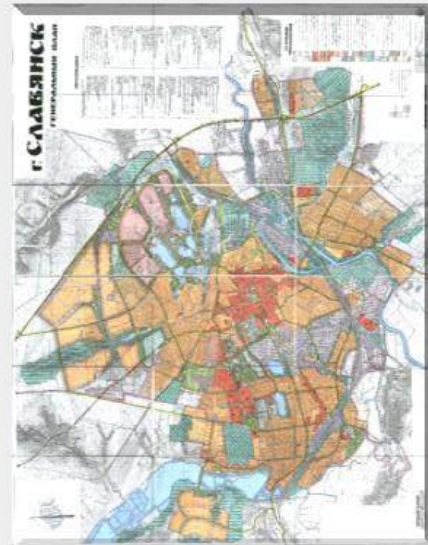
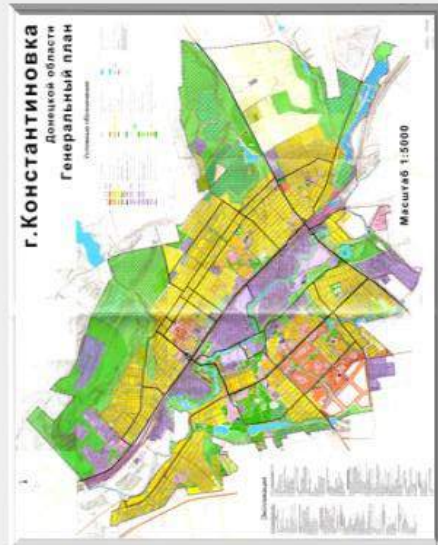
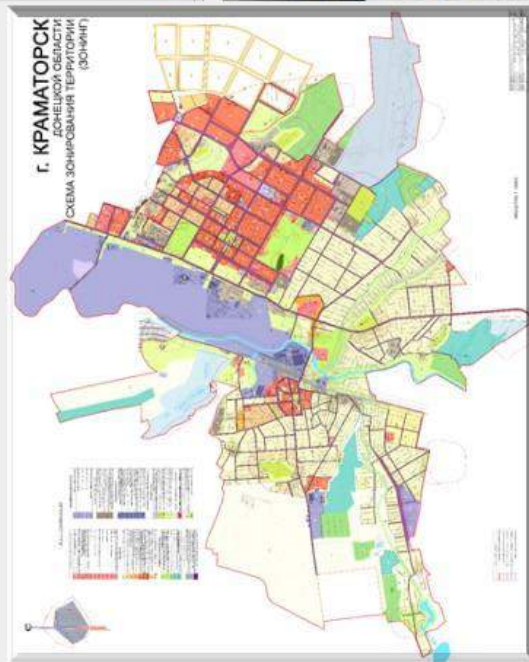


ПИТАННЯ

РОЗДІЛ 1. СТАННУЧОВОЇ ПРОБЛЕМИ. ІСТОРИОГРАФІЯ

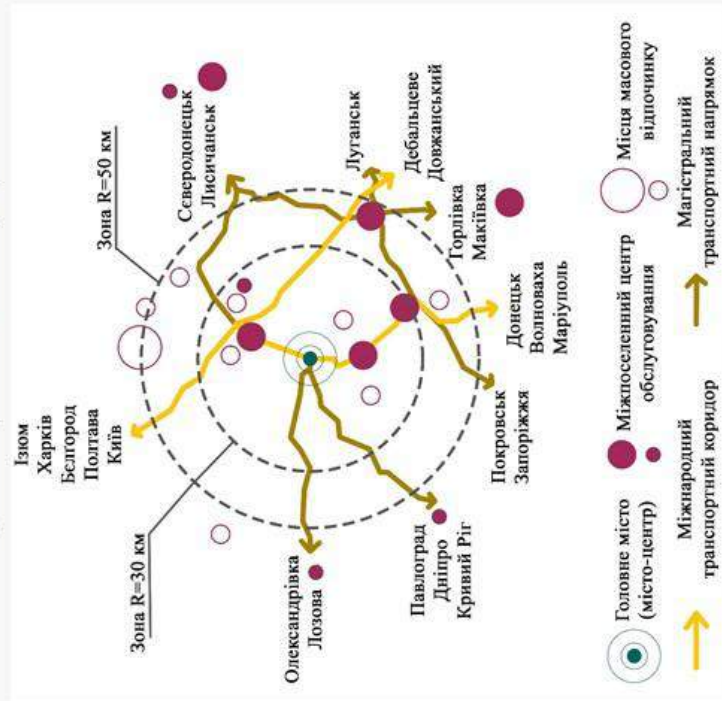
1.4. Передумови та умови формування композиційно-просторової організації середовища індустріальних мономіст та їх агломерації на прикладі Краматорської агломерації

Містобудівні передумови



1.4. Передумови та умови формування композиційно-просторової організації середовища індустріальних мономіст та їх агломерації на прикладі Краматорської агломерації

Рис. 14.12. Модель планувальної структури Краматорської агломерації



Отже, містобудівними передумовами формування є:

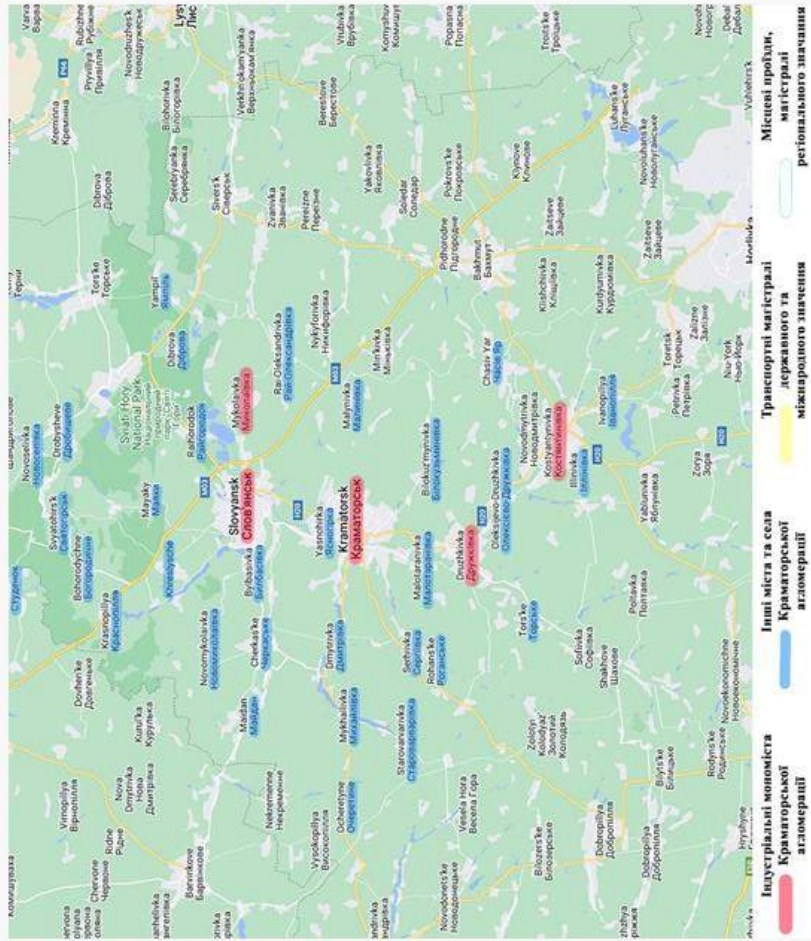
- історичність періодів забудови
- підлаштування міської тканини під історичні райони забудови відповідно до рельєфу
- відповідність ландшафту
- регулярна забудова
- принципове визначення доміант забудови
- відсутність місць розвитку
- ефектйвне планування, скорочення часу переміщення
- надбженість до ресурсів, зон природокоористування
- зручні транспортні зв'язки

ПИТАННЯ

РОЗДІЛ 1. СТАН НАУКОВОЇ ПРОБЛЕМИ ІСТОРІОГРАФІЯ

1.4. Передумови та умови формування композиційно-просторової організації середовища індустріальних моноіст та їх агломерації на прикладі Краматорської агломерації

Рис. 1.4.13. Схема транспортної організації Краматорської агломерації



Транспортні передумови

- Передумовами формування транспортної мережі є потреба в обслуговуванні промисловості та виробничих зон
- розгалужена система взаємо-пов'язаних виробничих комплексів
- потреба у забезпеченні високого рівня логістики для залучення людських та сировинних ресурсів

Соціальні передумови

Рис. 1.4.14. Динаміка міського розселення у 1939–1959 роках (за Р. Лозинським)

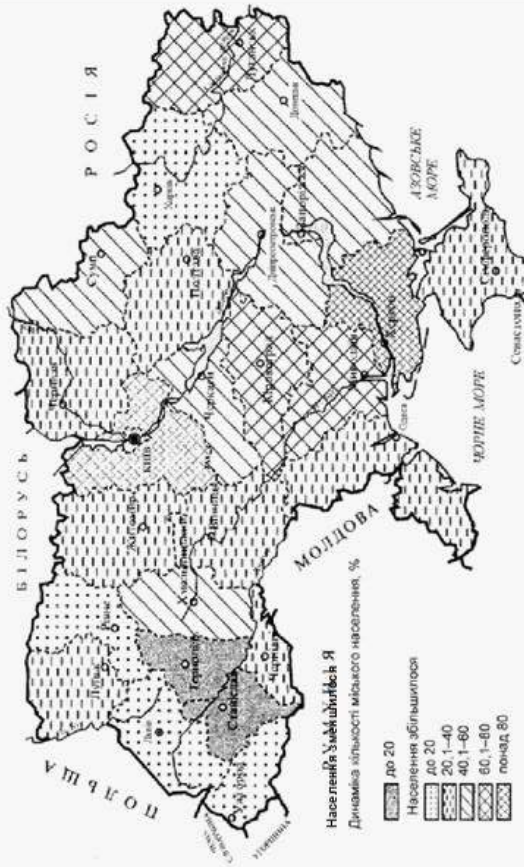
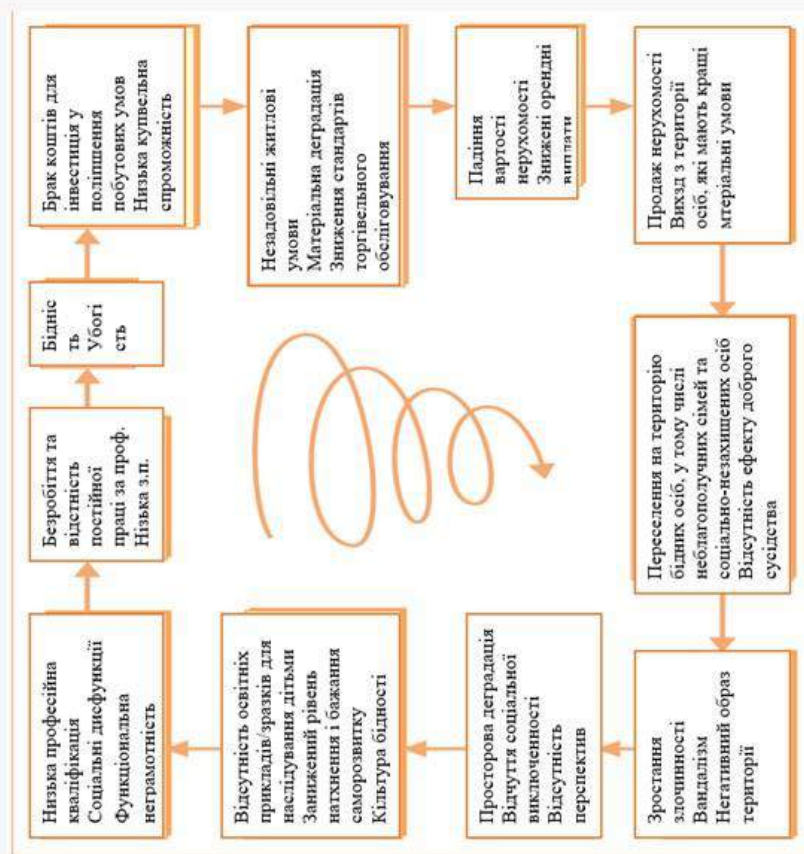


Табл. 1.4.5. Динаміка кількості населення індустріальних мономіст Краматорської агломерації

Місто	Кільк. мешк. у 1991 році	Кільк. мешк. у 2010 році	Відсоток зменш./збільш. кільк. насел.	Кільк. мешк. 2021 році	Відсоток зменш./збільш. кільк. насел.
Миколаївка	16 620	15 920	- 4,21 %	??	??
Слов'янськ	126 954	124 800	- 1,69 %	118 878	- 4,74 %
Краматорськ	182 252	173 700	- 4,69 %	153 434	- 11,66 %
Дружківка	65 904	67 800	+ 2,79 %	55 237	- 18,5 %
Констянтинівка	113 000	80 416	- 28,84 %	63 303	- 21,28 %

1.4. Передумови та умови формування композиційно-просторової організації середбищю індустріальних мономіст та їх агломерації на прикладі Краматорської агломерації

Рис. 1.4.15. Дія деприваційної спіралі в моделі ревіталізації міста [177, с.91]

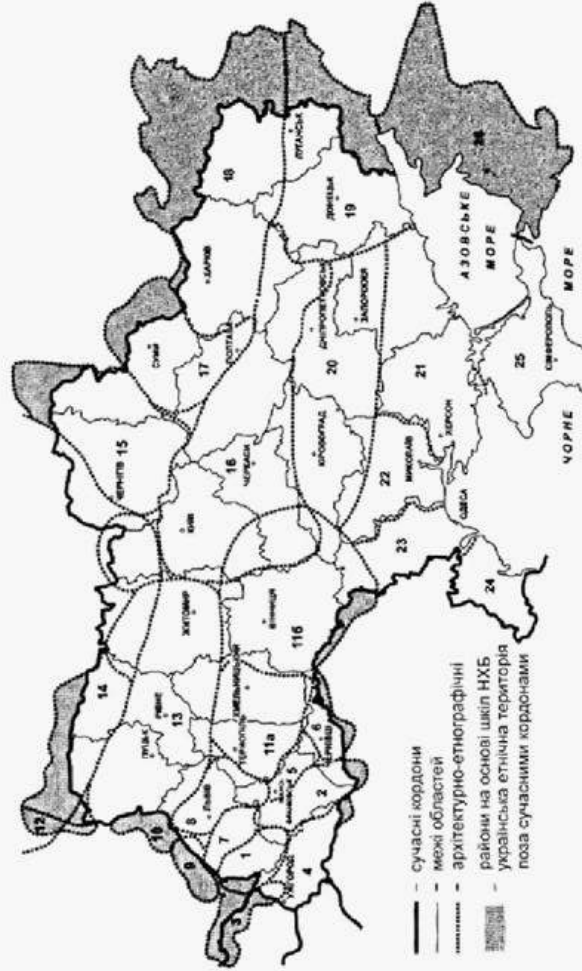


Таким чином соціальними передумовами формування індустріальних мономіст є:

- наявність достатньої кількості робочої сили та сировинних ресурсів, що може бути залучена до роботи;
- наявність розвиненої транспортної інфраструктури, що дозволяє доставляти сировинні матеріали та продукцію, а також забезпечує можливість працевлаштування мешканцям віддалених районів;
- вплив політики держави на стимулювання формування промислових мономіст;
- визначено історично структура розселення
- історична класова структура житлової забудови замкнута, кінцева система розвитку працівника
- відток населення внаслідок втрати економічної складової

1.4. Передумови та умови формування композиційно-просторової організації середовища індустриальних мономіст та їх агломерації на прикладі Краматорської агломерації

Рис. 14.16. Архітектурно-етнографічне районцвання території XIX – поч. XX ст. (за Я. Тарасом)



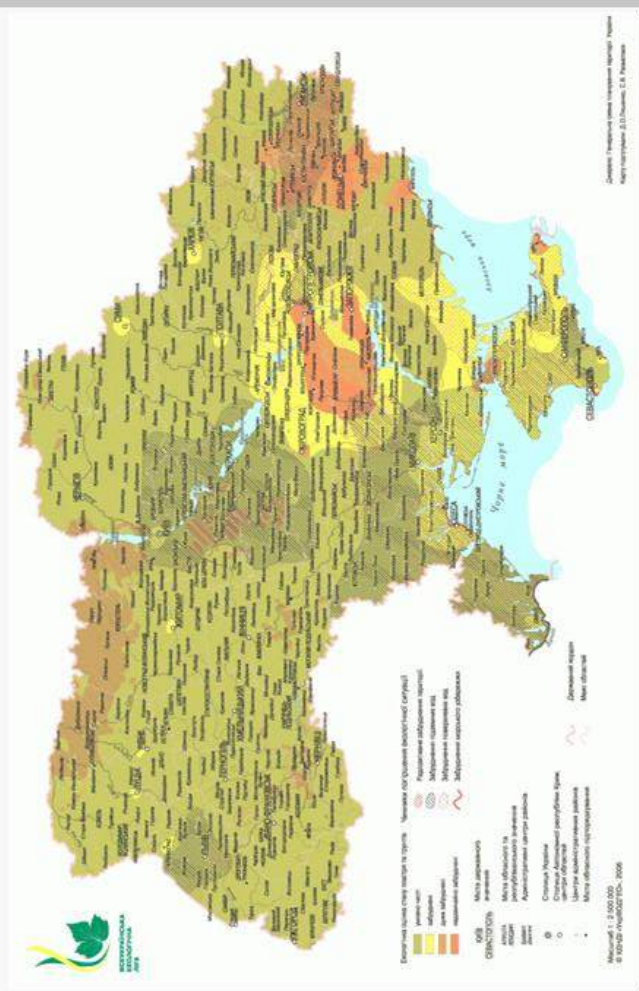
Регіональні передумови

Регіональними передумовами, що мають вплив на формування структури індустриальних мономіст є:

- наявність родовищ (вугільних, нафтових, корисних копалин, або ін.)
- технічна база, на основі котрої формується індустрія
- місцеве населення – склад, вікова структура, різноманіття етносів та народностей, рівень освіченості, та ін
- особливості формування місцевого культурного осередку на основі історичних процесів в регіоні
- політико-адміністративний устрій

1.4. Передумови та умови формування композиційно-просторової організації середовища індустріальних мономіст та їх агломерацій на прикладі Краматорської агломерації

Рис. 1.4.16. Екологічна ситуація та стан питних вод України



Екологічні передумови

Отже, екологічними передумовами для індустріальних мономіст є:

- наявність природних ресурсів
- екологічна чистота виробництва
- стратегії зменшення відходів
- розробка енергоефективних технологій
- забезпечення соціальної відповідальності

2.1. Загальне поняття про методи наукового дослідження і їхня класифікація

2.2. Загальнонаукові методи дослідження

Рис. 2.1.1. Методи дослідження

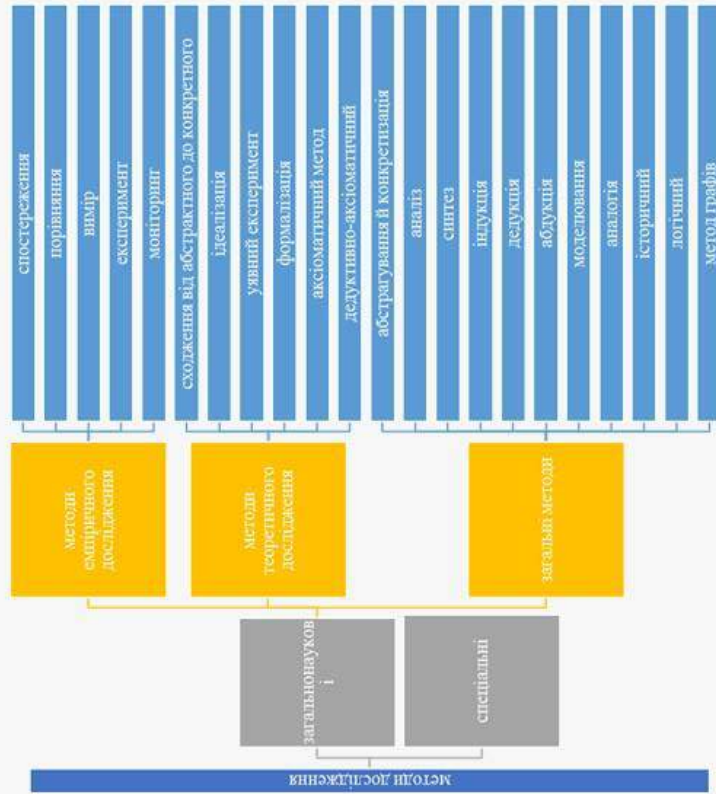


Рис. 2.1.2. Види дослідження



Рис. 2.1.3. Види досліджень за рівнем наукового сприйняття



Таб. 2.2.1. Системний підхід в міському проектуванні (за К. Т. Черкасовою)

Рівні ієрархії	Об'єкти системи	Елементи структури
Ландшафтний	Агломерація (система розселення)	Типи ландшафтів, зелені простори, акваторії
Планувальний	Місто	Планування, каркас, ттання, містобудівні вузли
Морфологічний	Райони або зони, квартали	Морфотипи забудови
Типологічний	Об'єкти та комплекси певної функції (житлові, виробничі...)	Будівлі та комплекси
Об'єктний	Будівля як єдиння внутрішнього та зовнішнього	Об'єкти

Таб. 2.3.1. Етапи розробки моделей архітектурних систем (за В. М. Вадимовим)

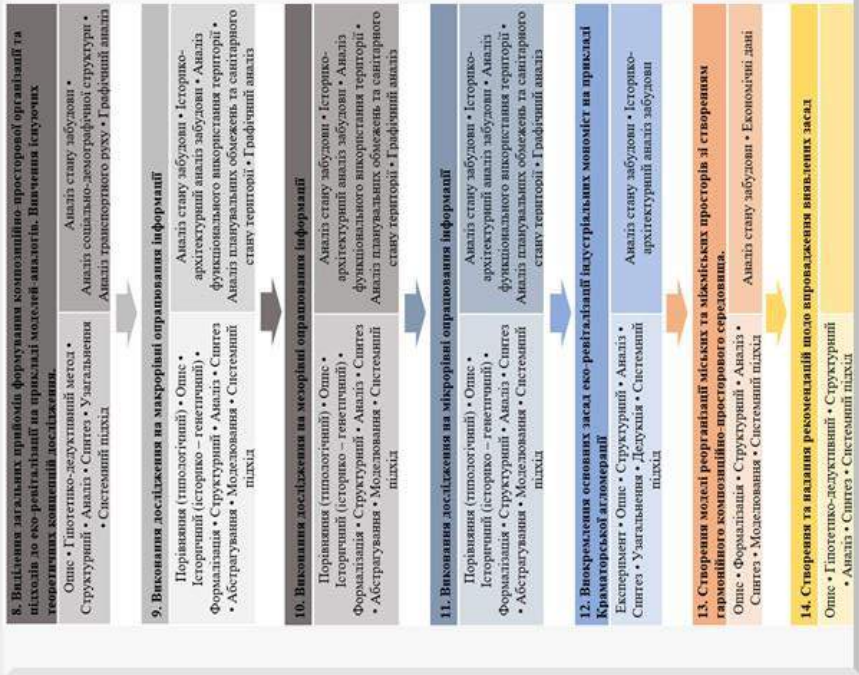
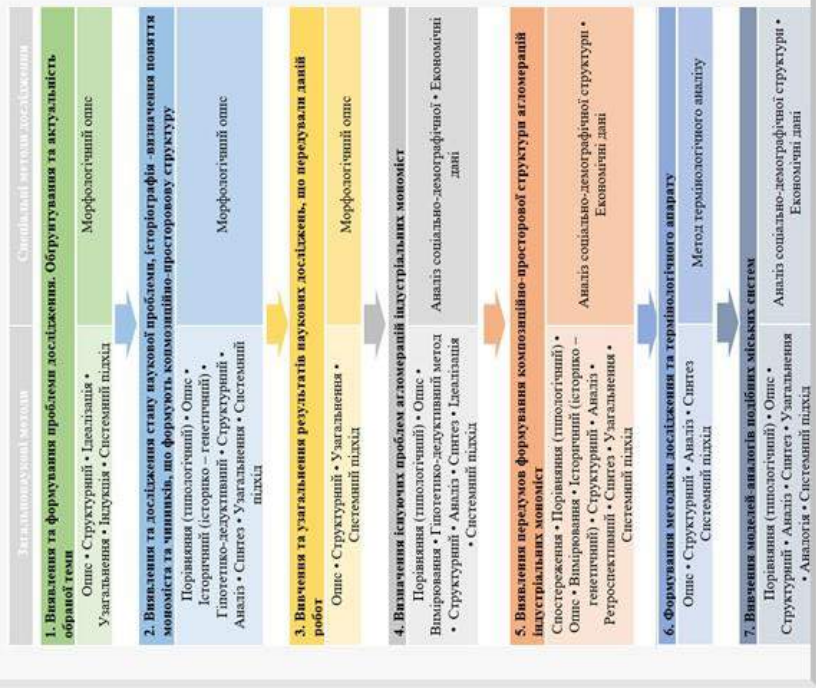
<i>Перший етап</i>	визначення сукупності факторів, що складають містобудівну систему; меж об'єктів галузі знань.
<i>Другий етап</i>	визначення і аналіз принципів роботи містобудівних систем, що формують цілісну структуру
<i>Третій етап</i>	створення якісних логічних моделей, що дозволяють дослідити взаємозв'язок та вплив один на одного містобудівних факторів; визначення негативних факторів та мінімізація їх впливів; побудова структури логічних моделей; структурування та уніфікація всіх визначених факторів
<i>Четвертий етап</i>	експериментальний. Потребує проведення практичного ¹ або теоретичного експерименту стосовно систем, що співвідносяться з містобудівними (та їх складовими)
<i>П'ятий етап</i>	пошук та обрання варіантів вирішення проблем, що відображені в функціональній моделі
<i>Шостий етап</i>	побудова кількісних та математичних моделей, що призначені для вирішення конкретних типів задач, пов'язаних з дослідженням, проектуванням та розвитком містобудівних систем
<i>Сьомий етап</i>	експериментальний. Потребує проведення практичного або теоретичного експерименту стосовно систем, що співвідносяться з містобудівними (та їх складовими)

Таб. 2.3.2. Етапи розробки моделей архітектурних систем на містобудівному рівні

<i>Перший етап</i>	побудова композиційного каркасу локального рівня, що зіставлено з рельєфом місцевості, схемою функціонування території та системою видимості архітектурно-планувальних об'єктів.
<i>Другий етап</i>	побудова композиційного каркасу зонального рівня, що включає об'єднання каркасів локальних ділянок, що зіставляється з функціонально-планувальним зонуванням території та ландшафтом місцевості
<i>Третій рівень</i>	побудова композиційного каркасу міського рівня (за прикладом зонального рівня) що в більшій мірі залежить від природних домінант та зовнішніх зв'язків

При визначенні зони ревіталізації у межах здеградованої міської території необхідно чітко усвідомити за рахунок яких чинників, що відображають потенціал здеградованої території, вдається забезпечити ревіталізацію. Таким чином громаді слід прагнути досягти сталого розвитку міста в цілому. Недостатня наукова розробленість згаданих проблем та необхідність формування методологічних засад вироблення відповідної політики зумовлюють потребу в подальшому дослідженні ревіталізації міст, встановленні інструментів забезпечення сталого розвитку в процесі відродження території [27].

Табл. 2.5.1. Основні етапи дослідження



ПОШУК

РОЗДІЛ ІІІ. ПОГЛЯДИ ТА КОНЦЕПЦІЇ КОМПОЗИЦІЙНО-ПРОСТОРОВОГО ФОРМУВАННЯ ТА ЕКО-РЕВІТАЛІЗАЦІЇ АРХІТЕКТУРНОГО СЕРЕДОВИЩА ІНДУСТРІАЛЬНИХ МОНОМІСТ СВІТУ

3.1. Досвід та тенденції композиційно-просторового формування індустріальних монοміст світу

Рис. 3.1.1. Метрополітний регіон Рур [197]

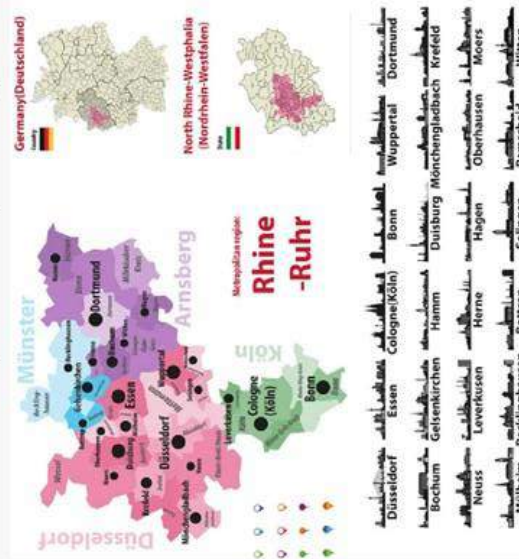


Табл. 3.1.1. Концепції та задачі програми розвитку Рурського регіону [131]

Концепція	Задіяна
Спостереження за ринком житла	Створення спільної осередкової планування на регіональному рівні для розвитку янтару житла.
Інформаційна система Рур	Спостереження та аналіз розвитку поселень. Розробка як вимог до площі, визначення впливу до населення процесів.
Інтегрований міський розвиток	Показати якість життя на трьох рівнях роботи - кварталу, міста в цілому та регіону, розвитку з точки зору місцевої мобільності.
Процесна ринкова стратегія	Організувати нові регіональні проекти ініціативи та заходи, які коридуються та реалізуються разом з партнерами з місцевих підприємств та компаній.
Регіональні міста співпраці	Швидко реагувати на зміни громади, та мати можливість надавати відповідні пропозиції.
Комплексне управління	Визначити обмеження щодо використання простору; систематично узгоджувати (зберігати) плани, зруйнована інфраструктура).
Експлуатація земель (ruhrAGIS)	Створення бази даних колекційного та промислового використання земель (ruhrAGIS), що пропонує вичерпну та актуальну інформацію про всі будівельні зони.
Виржа нерухомості	Створення бази даних для полегшення посередництва комерційної нерухомості.
Регіональна мобільність	Комплексне планування транспортно-розвитку. Створення інтегрованої плану в дискусії з усіх регіонів.
Виспівлення шведська зона	Змінити пріоритет на користь їди на велосипеді, спортивні популяризації; зменшення навантаження на коридор між містами.
Відкритий простір	Розробка та втілення стратегії у громадах згідно до каталогу зелених насаджень
Ландшафтний парк	Об'єднання відкритого простору на регіональному рівні та полегшення розвитку міського культурного ландшафту.
Виспера	Розробка нової типології парків, заміна шпарт - об'єктів (розробка новітньої системи коридорів)
Регіональні зони коридору	Відновлення безпеки розвитку зелених коридорів
Рур 2027 (DGA, 2027)	Формування захисту щодо відновлення систем у зв'язку з комплексною відкритою простору.
Управління земельним фондом	Впровадження іншого колективного вугільного району, заучування інвестицій, спрямованих на розвиток міст, створюваних інтеграції.
Зелена інфраструктура	Впровадження масштабних військ пріоритетних екологічних територій або їх відновлення між собою.
Міське сільське господарство	Показати якість екологічних та побутових умов шляхом сталого розвитку ландшафту
	Забезпечення та розвиток культурного ландшафту у партнерстві з сільським господарством.

Міський промисловий ландшафт	Створення мережі промислових та культурних місць, зміцнення регіонального туризму; створення інтегрованості та підвищення якості життя мешканців
Туризм / розвиток компанії (осередково)	Дослідження регіонального контролю та координації розвитку туризму та послуг
Районні парки - плани на більш високий рівень як базовофункціональні вшарпні простори з урахуванням екологічних, соціальних та економічних критеріїв	Районні парки - плани на більш високий рівень як базовофункціональні вшарпні простори з урахуванням екологічних, соціальних та економічних критеріїв
Ландшафтний парк	Помітний розвиток жвавого міського культурного ландшафту та заучування користувачів
Виспера 2020+	Посилена інтеграція територій об'єкту дослідження, особливо між зусидцями містами та громадами. Розробка зручної осередкової системи навігації.
Перспективна забудована районів	Драпти «Промисловий культурний ландшафт Рурської області» до поєднання перерізу нинішньої спадщини
Розвиток промислових областей до поєднання перерізу нинішньої спадщини	Виспівання спадщини ЮНЕСКО.
Інформаційна система ClimateGIS	Приспівання інтеграції зусидь в Рурській металургії та співуєть використання планування для муніципалітетів
Інформаційна система EnerGIS	Визначення потенційних територій та міських виспіваннях відновлюваних джерел енергії.
Концепція життєвої якості	Покращення розвитку відновлюваного енергетичного потенціалу регіону на осередковій концепції
Кліматичний металургійний RLFH	Сприяє культурній участі в охороні спадщини через проекти та закони
Завантаження метрополітні	Помітнування акцій науку та інновацій у Німеччині
Осередковий регіон	Удосконалення системи освіти, популяризація науки
Активні зв'язки	Створення та просування відновлюваного співуєть; професійної освіти за регіональними зв'язками
Мережа планувальних	Професійний об'єкт за регіональними зв'язками співуєть
Гео-мережа метрополітні Рур	Генеральні та земельно-реєстраційні органи, а також відкриті географічної інформації співуєть з Міністерством внутрішніх справ посилені розробки співуєть та реінформаційні проекти регіонального значення
Оцінка культурного туризму	Удосконалення якості культурного туризму для короткострокових та опосередкованих послужок
Сторонній аналіз	Інтеграція регіональних та європейських мереж позиціонування європейських міст та проблем співуєть та активна професійна участь у Європі

3.1. Досвід та тенденції композиційно-просторового формування індустріальних монументів світу.

Рис. 3.12. Тримісто (Труїмясто, Тройміasto)

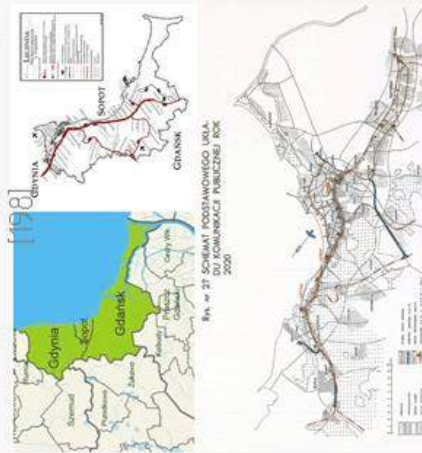


Рис. 3.13. Регіон Великий Піттсбург [199]

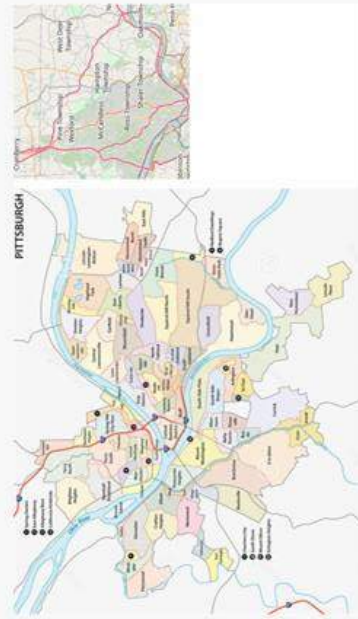


Рис. 3.14. Регіон Нор Па-де-Кале [200]



Рис. 3.15. «Іржавий пояс»



Таб. 3.12. Кількісні показники для моделей-аналогів

Назва	Країна	Склад	Населення	Щільність	Площа
Рур	Німеччина	53 міста + громади	5,3 млн	1199 ос/км ²	4434 км ²
Тримісто	Польща	3 міста + 12 селищ	1,24 млн	401 ос/км ²	3069 км ²
Піттсбург	США	1 місто +	2,4 млн		151,09 км ²
Нор Па-де-Кале	Франція	1 місто + 8 міст	4,05 млн	325 ос/км ²	12 414 км ²
Іржавий пояс	США	9 міст	3,4 млн	72 ос/км ²	460409 км ²

ПОШУК

РОЗДИЛ ІІІ. ПОГЛЯДИ ТА КОНЦЕПЦІЇ КОМПЗИЦІЙНО-ПРОСТОРОВОГО ФОРМУВАННЯ ТА ЕКО-РЕВІТАЛІЗАЦІЇ
АРХІТЕКТУРНОГО СЕРЕДОВИЩА ІНДУСТРІАЛЬНИХ МОНІМІСТ СВИТУ

3.1. Досвід та тенденції композиційно-просторового формування індустріальних моніміст світу

Неоднорідність

Відновлення

Туризм

Децентралізація

Екологічність

Озеленення

Історичність

Рис. 3.1.1. Метрополітний регіон Рур



Рис. 3.1.2. Трімісто



Рис. 3.1.3. Регіон Великий Пітсбурґ



Рис. 3.1.4. Регіон Нор Па-де-Кале



3.2. Теоретичні концепції дослідження просторового розбитку

Рис. 3.2.1. Зони («кільця») спеціалізації І. Тюнена [14,5].

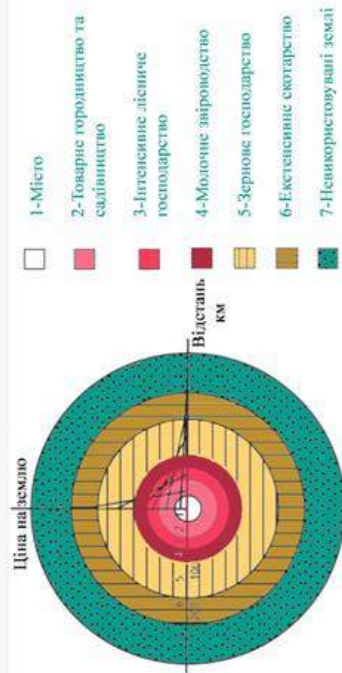


Рис. 3.2.3. Приклад схеми В.Кристаллера в Південній Німеччині

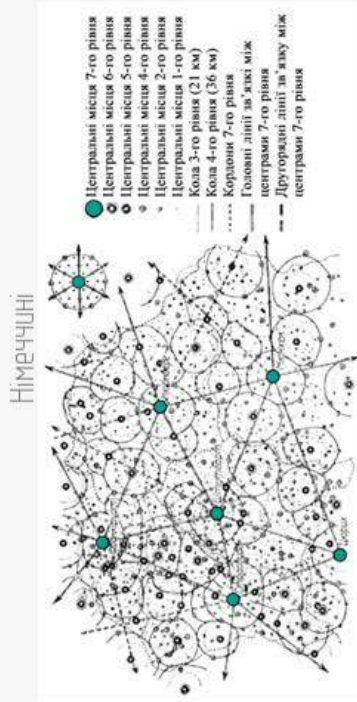


Рис. 3.2.2. «Штандарт прамисловості», Альфред Вебер [14,6, 14,7] [14,5].

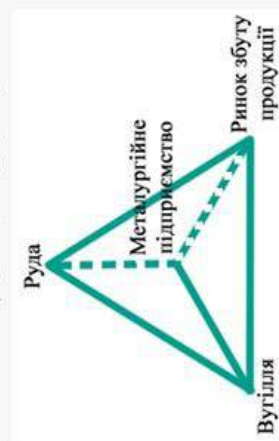
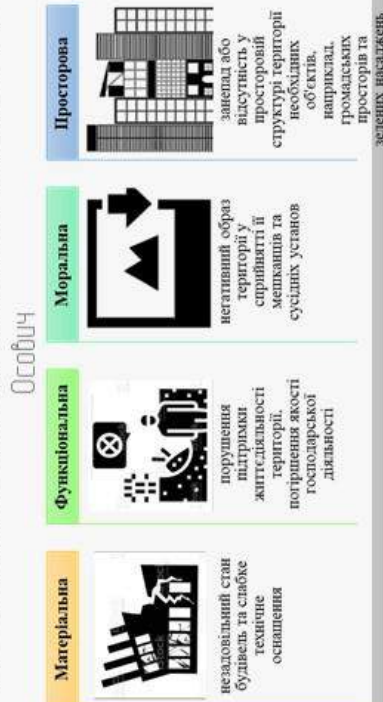


Рис. 3.2.4. типи деградації ділянок за І. Міронавич і Т. Особич



ПОШУК

РОЗДИЛ III. ПОГЛЯДИ ТА КОНЦЕПЦІЇ КОМПОЗИЦІЙНО-ПРОСТОРОВОГО ФОРМУВАННЯ ТА ЕКО-РЕВІТАЛІЗАЦІЇ АРХІТЕКТУРНОГО СЕРЕДОВИЩА ІНДУСТРІАЛЬНИХ МОНОМІСТ СВІТУ

3.3. Основні підходи до еко-ревіталізації мономіст

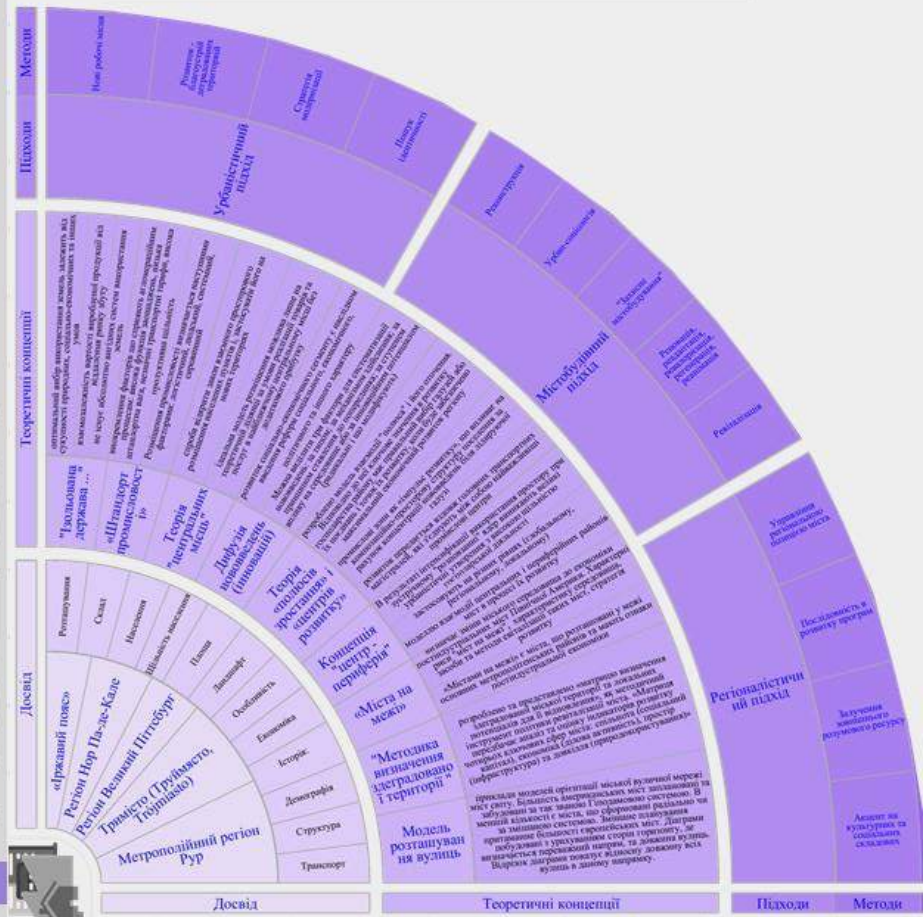


Рис. 3.3.1. Методи ревіталізації за О. П. Буряком

Урбаністичний

Забезпечення балансу інтересів та можливостей міських та територіальних громад

Місцеві

Засоби реорганізації міста, що реалізується централізованою владою

Регіоналістичний

Зміна міста в позиції його регіональних та світових мереж

«Міста на межі»

«Методика визначення здеградованої території»

Модель розташування вулиць

«Міста на межі» - це міста, що розташовані у межах лінійних інфраструктурних елементів (лінійна інфраструктура) та знаходяться в зоні впливу інфраструктури.

Методика визначення здеградованої території - це методика, що дозволяє визначити територію, яка потребує ревіталізації.

Модель розташування вулиць - це модель, що дозволяє визначити оптимальне розташування вулиць в місті.

Рис. 3.3.2. Схема роботи урбаністичного підходу

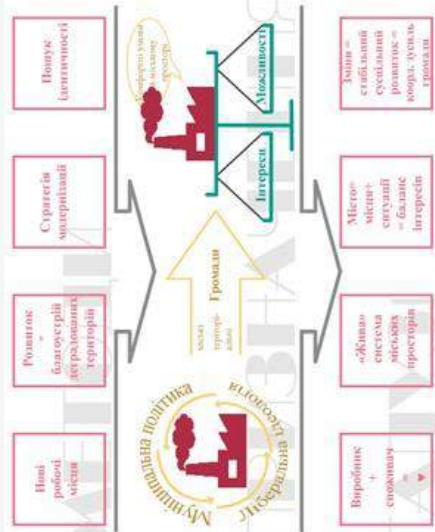


Рис. 3.3.3. Схема роботи містобудівного підходу

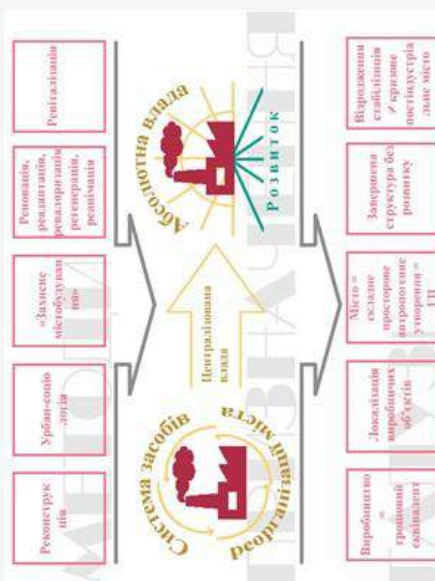


Рис. 3.3.4. Схема роботи регіоналістичного підходу

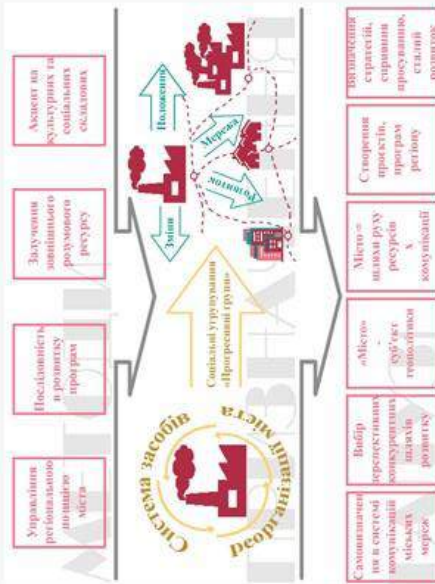


Рис. 3.3.5. Схема взаємозалежності рівня та ієрархії дослідження

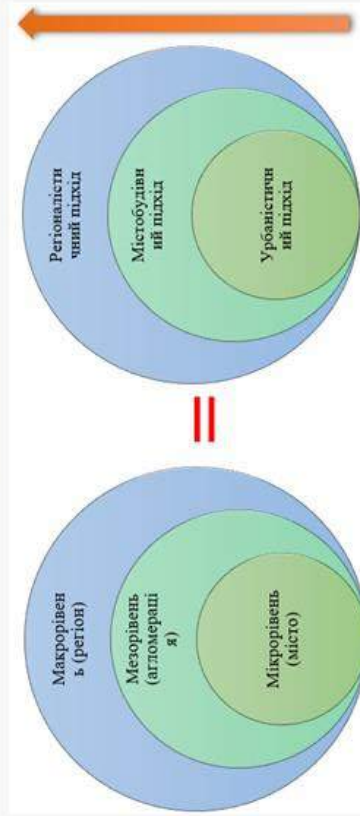
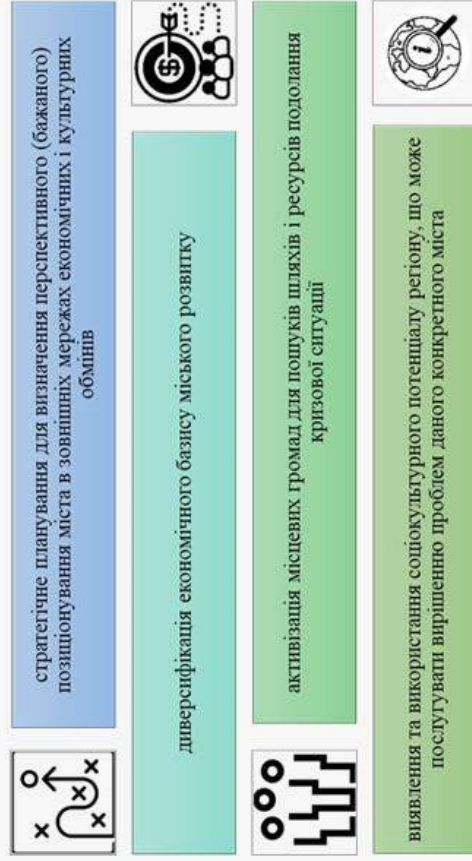


Рис. 3.3.6. Складові міського розвитку за О.П.Буряком

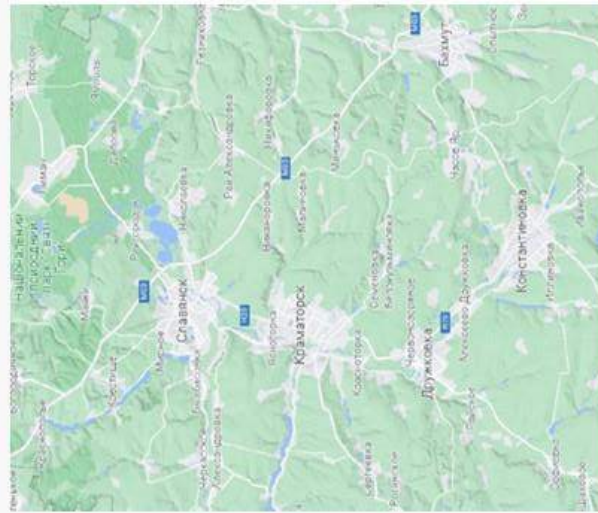


Отже, можна зробити висновки про необхідність використання комплексного підходу, що складається з розгляду питання на різних рівнях розвитку міських мереж для проведення поглибленого різнобічного дослідження.

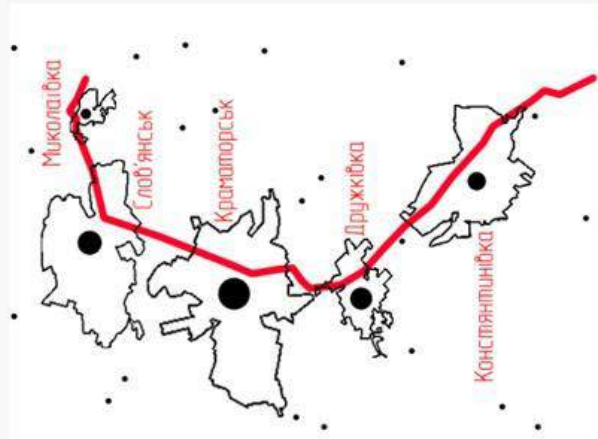
4.1. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації

Модель розміщення міст

Рис. 4.1.1. Модель розміщення міст



Зображення рел'єфу території Краматорської агломерації (за даними Google)

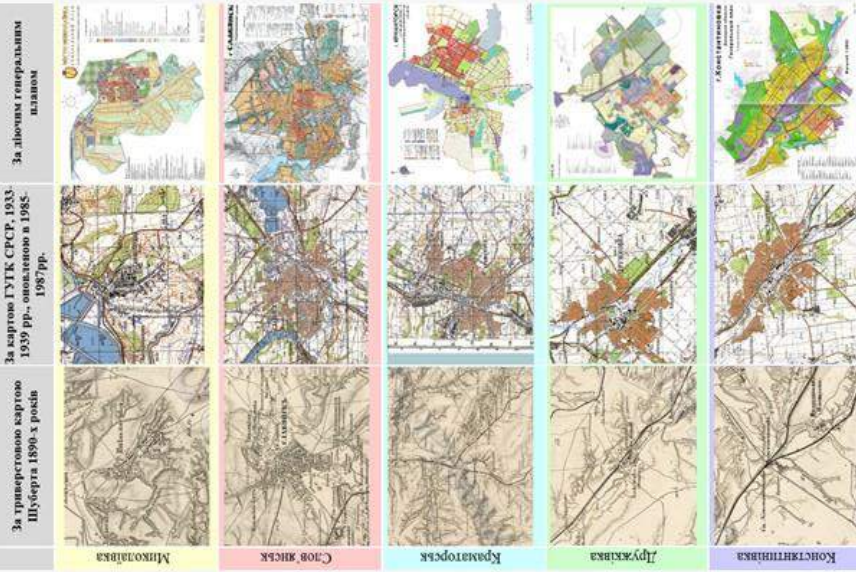


Модель розміщення міст Краматорської агломерації за лінійною схемою

Таким чином:

- міста рівномірно розподілені за загальною віссю північ-піддень, сформованою природною (річка Казенний Торець), та штучною (булиця Олексі Тухого) транспортними лініями, що умовно паралельні
- загальне сполучення та наближення міст дає змогу сформувати загальну тісну агломерацію за низкою природних та антропогенних чинників

4.1. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації



Ретроспектива розвитку агломерації

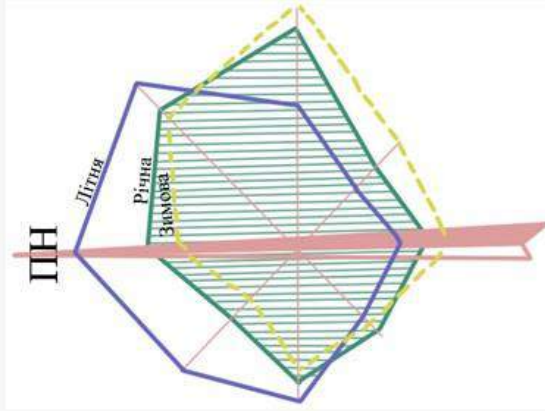
Аналізуючи генеральні плани на різних етапах можна виділити такі особливості:

- етапність розвитку забудови
- тяжіння до розташування природних ресурсів (води, капалин)
- позадвужній (відповідно річки Казенний Торець) розвиток, за віссю північ-південь, на початкових етапах, та щиратний розвиток, за віссю схід-захід, в подальшому (через максимальну наближеність міст в адміністративних кордонах на півночі та півдні)
- збільшення площ міст через включення прилеглих хуторів та селищ у склад адміністративних кордонів
- збільшення, деградація та «переміщення» промислових зон міст в нові райони на різних етапах розвитку поселень
- переважне збереження історичних центрів міст з найбільшньою історичною забудовою
- розвиток та зростання сельбшшних зон за площею та поверховістю
- розвиток міської залізниці (трамвайного сполучення) як аналогу метрополітену, та ліквідація на сучасному етапі
- зміна пріоритетів розвитку міського середовища відповідно до сучасної стратегії розвитку, як наслідок – нерівномірний стан якості дизайну міських просторів

4.1. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації

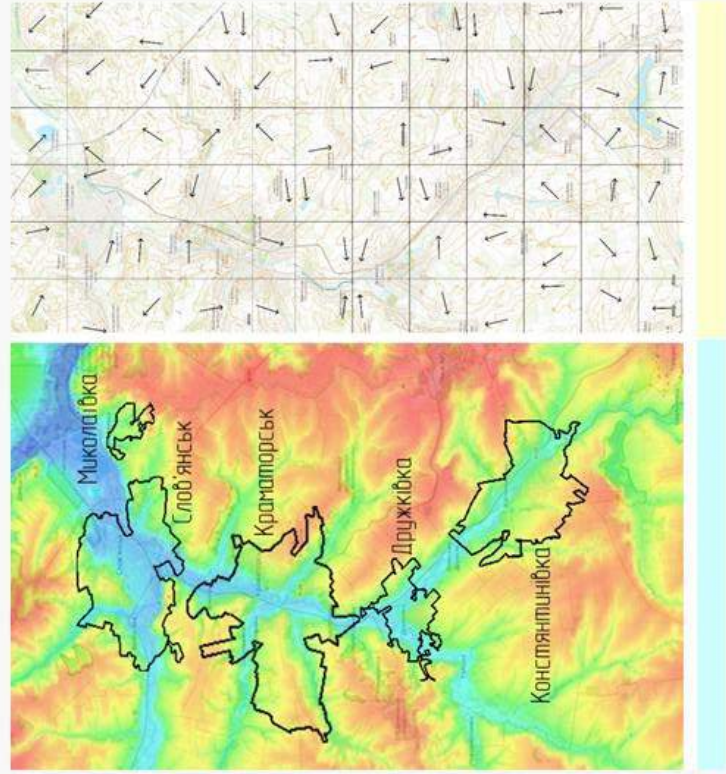
Переважуючі вітри, аерація

Рис. 4.12. Троянда вітрів міст Краматорської агломерації



Ландшафтний аналіз

Рис. 4.13. Ландшафтний аналіз Краматорської агломерації

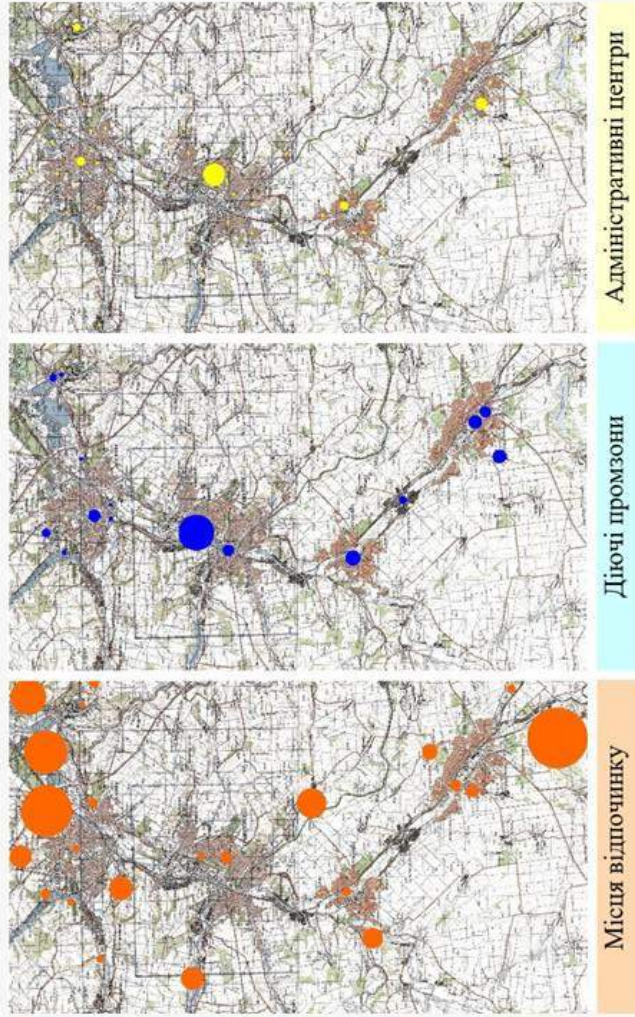


Аналізуючи малюнок рельєфу Краматорської агломерації можна зробити такі висновки:

- міста розташовані на здебільшого рівнинній місцевості, в низовині
- до 90% території міст теоретично придатні для забудови [192, 193, 194, 195, 196]
- наявний дефіцит водних ресурсів, що компенсується штучно
- здебільшого, рельєф має не значний ухил – до 5%, на деяких ділянках – до 20% (гора Карачун, узбережжя водойм), до 50% (Клебан Бик, Білакузьчинівка) [192, 193, 194, 195, 196]
- на території є значна кількість невеликих за площею балок, кар'єрів, ярів

Функціональне зонування агломерації

Рис. 4.14. Схеми функціонального зонування агломерації



Аналізуючи схему функціонального зонування агломерації можна зробити такі висновки:

- наявна динаміка змін як в функціональному зонуванні міст, так і у агломерації зокрема
- зміна пріоритетів розвитку міст, що виражена в зростанні одних функціональних зон, та зникненні інших
- виблення функції міста, що є в пріоритеті

РІШЕННЯ

РОЗДІЛ IV. КОМПЗИЦІЙНО-ПРОСТОРОВІ ЗАСАДИ ЕКО-РЕВІТАЛІЗАЦІЇ ІНДУСТРІАЛЬНИХ МОНОМІСТ (НА ПРИКЛАДІ МІСТ КРАМАТОРСЬКОЇ АГЛОМЕРАЦІЇ)
4.1. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації

Рис. 4.15. Схема Краматорської агломерації



Аналіз розвитку ГП

Рис. 4.16. Панорама м. Миколаївки



Рис. 4.17. Схема генерального плану м. Миколаївки

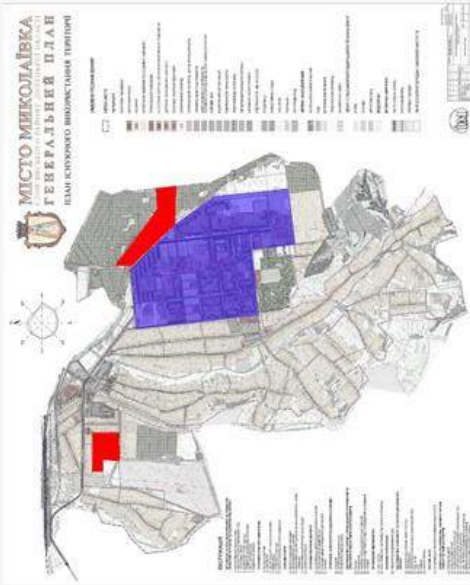


Рис. 4.18. Фрагмент панорами м. Слоб'янськ. Листівка, 1902 р. та сучасний стан, 2019 р

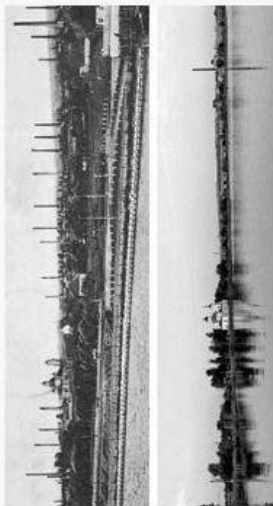
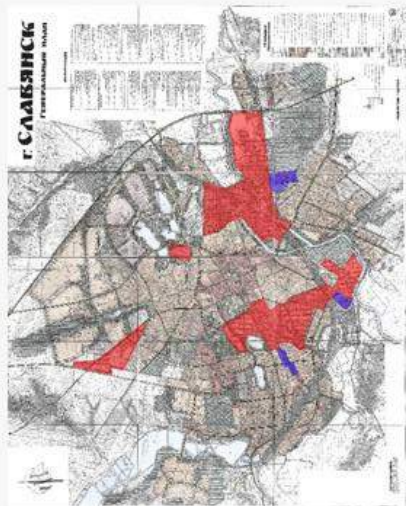


Рис. 4.19. Схема генплану м. Слоб'янськ



РІШЕННЯ

РОЗДІЛ IV. КОМПОЗИЦІЙНО-ПРОСТОРОВІ ЗАСАДИ ЕКО-РЕВІТАЛІЗАЦІЇ ІНДУСТРІАЛЬНИХ МОНУМЕНТІВ (НА ПРИКЛАДІ МІСТ КРАМАТОРСЬКОЇ АГЛОМЕРАЦІЇ)

4.1. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації

Рис. 4.1.10. Фрагмент панорами м. Краматорськ. Фотокартка, 1920 р. та сучасний стан, 2017 р

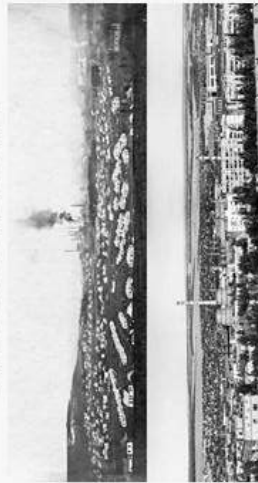


Рис. 4.1.11. Схема генплану м. Краматорськ

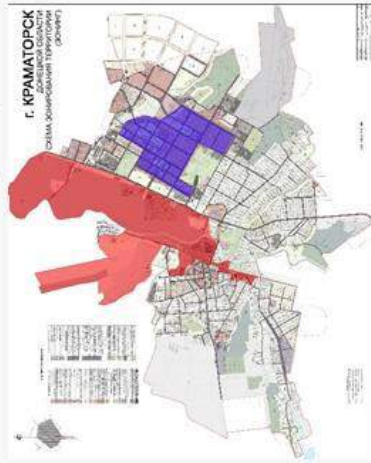


Рис. 4.1.12. Фрагмент панорами м. Дружківка

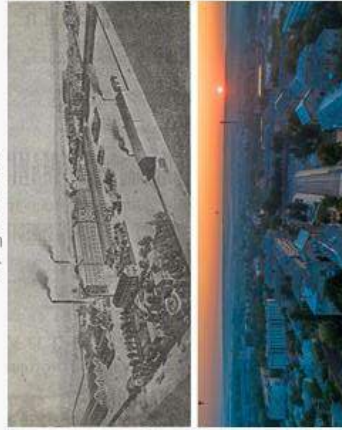


Рис. 4.1.13. Схема генплану м. Дружківка

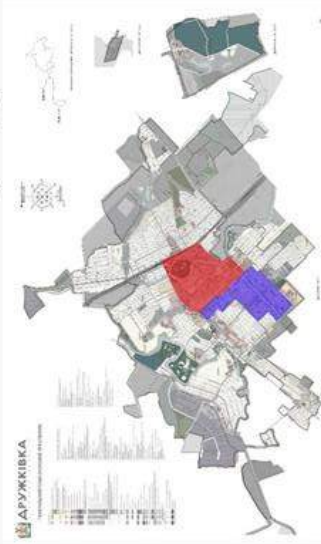
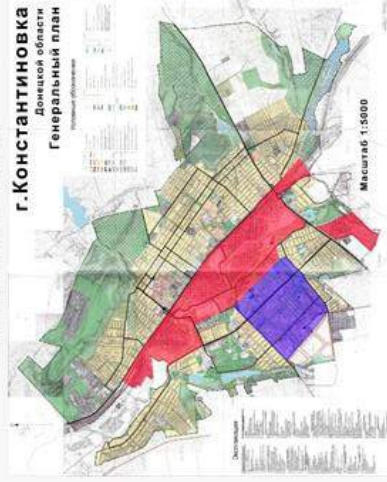


Рис. 4.1.14. Фрагмент панорами м. Констянтинівка



Рис. 4.1.15. Схема генерального плану м. Констянтинівка



4.1. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації

Таб. 4.12. Кількісні показники деградуючих територій міст Краматорської агломерації

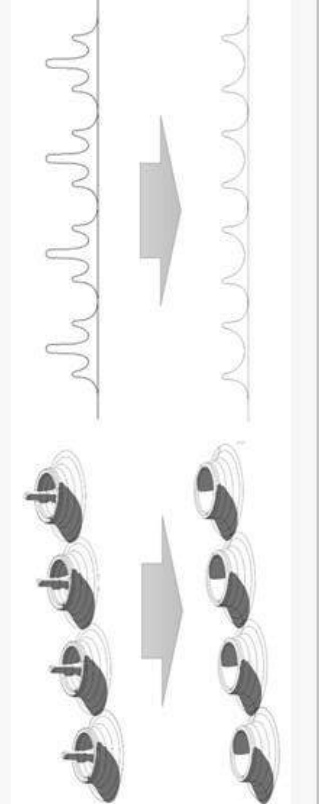
Місто	Загальна площа міста (за ГП), (га, %)	Площа деградуючих промислових територій, (га, %)	Площа використуваних територій, (га, %)
Миколаївка	779,35га = 100%	99,75га = 12,8%	679,6га = 87,2%
Слов'янськ	6941,36га = 100%	725,52га = 10,45%	6 215,84га = 89,55%
Краматорськ	15602,4га = 100%	1 003,55га = 6,43%	14 598,85га = 93,57%
Дружківка	852,73га = 100%	14,5га = 1,7%	838,23га = 98,3%
Констянтинівка	1315,84га = 100%	31,14га = 2,36%	1 284,7га = 97,64%

Території що деградують

Отже, можна зробити такі висновки:

- Слов'янськ є містом з найбільшою концентрацією не експлуатованих деградуючих промислових територій, однак, відповідно до аналізу функціонального зонування, у місті спостерігається найбільша кількість експлуатованих рекреаційних зон
- найбільша кількість експлуатованих промислових зон наявна в містах Дружківка, та Констянтинівка. Відносно невеликим є її відсоток деградуючих промислових територій в м. Краматорську

Рис. 4.1.16. Зміни у композиційній та планувальній структурі при будівтлі містотвірного підприємства



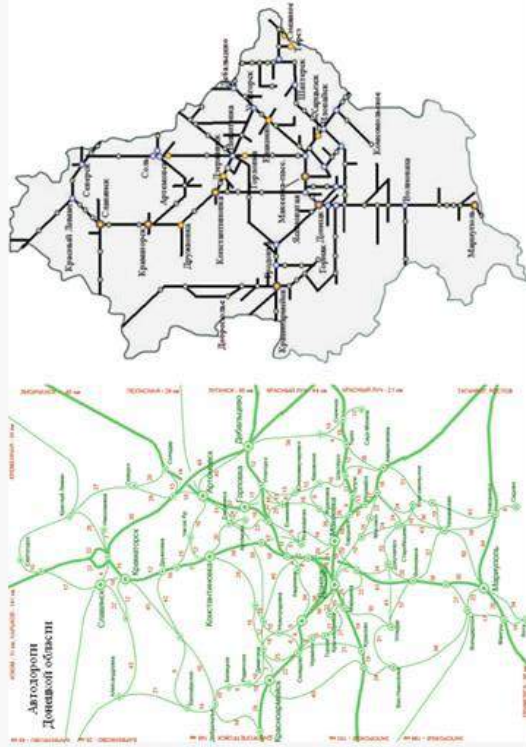
РІШЕННЯ

РОЗДІЛ IV. КОМПЗИЦІЙНО-ПРОСТОРОВІ ЗАСАДИ ЕКО-РЕВІТАЛІЗАЦІЇ ІНДУСТРІАЛЬНИХ МОНОМІСТ (НА ПРИКЛАДІ МІСТ КРАМАТОРСЬКОЇ АГЛОМЕРАЦІЇ)

4.1. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації

Транспортна схема

Рис. 4.117. Транспортна схема Донецької області



Отже:

- міста агломерації добре забезпечені автомаляхами, мережа є достатньо щільною
- рівень реконструкції доріг та дорожнього полотна є низьким
- агломерація потребує збільшення варіантів сполучення іншими видами транспорту

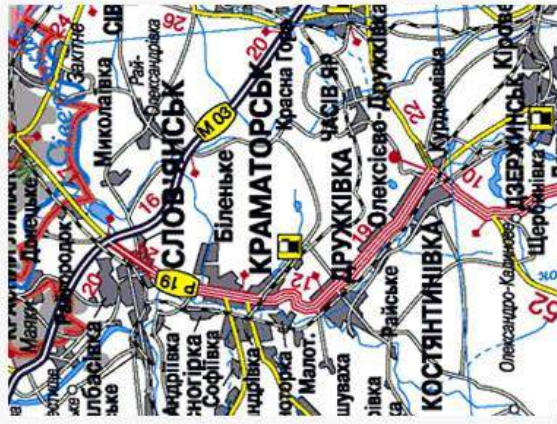
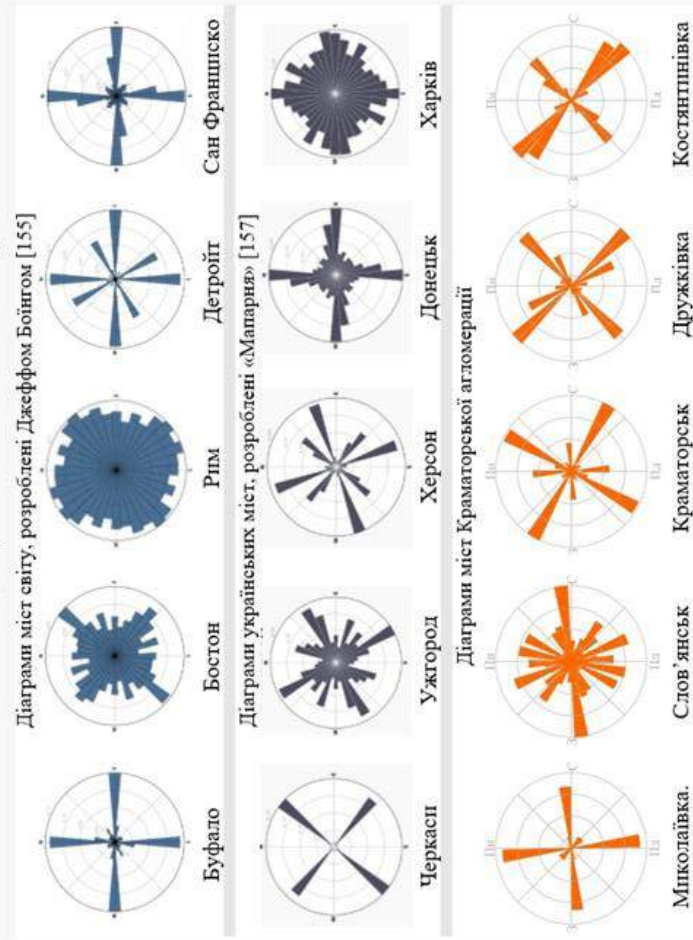


Рис. 4.118.
Транспортна схема
Краматорської
агломерації [160]

4.1. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації

Модель розташування вулиць

Рис. 4.1.19. Модель розташування вулиць для Краматорської агломерації та інших міст світу



Миколаївка, Краматорськ, та Дружківка мають схему, подібну до Детройту, Херсону, Донецька. Має вигляд двох різномісних хрестів. Найважливіше є протяжність вулиць соцміст, структура яких є жорстко-перпендикулярною та чіткою. Менші за протяжністю перетинання це, здебільшого, вулиці історичних частин міст, які також мають чітку ортогональну структуру, однак менші за площею, аніж зони радянської забудови. Деяко хаотична забудова вулиць, що мають невелику протяжність характерна для зон малоповерхової житлової забудови, переважно в історичних районах міст, для яких було характерним проектування за рельєфом.

Структура міста Слов'янськ є більш складною, та відображає типологію історично-сформованих міст, що уникали значної реконструкції – Бостон, Ужгород, Рівне. Схема є більш врівноважена. Вулиці історичних районів запроєктовано відповідно до рельєфу місцевості. Подібна різниця в структурі мережі вулиць обумовлена етапністю та приблизною розбіжністю міст, переважним розвитком окремих районів на окремих етапах становлення.

4.1. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації

Табл. 4.13. Межі зони впливу міста-центра.

Населений пункт	Відстань до Краматорська, км	Градiєнт, %/км	Радіус зони впливу, км
Краматорськ	-	-	0
Слов'янськ	25	2,4	10,4
Миколаївка	16	1,8	8,8
Дружківка	30	1,2	12,6
Костянтинівка	45	0,8	15,6

Табл. 4.14. Межа зони впливу Краматорської агломерації

Відстань від центру міста (км)	Кількість населення	Щільність насел. (осіб/км²)
0-5	226,214	2,758
5-10	52,622	738
10-15	42,874	351
15-20	27,851	157
20-25	11,707	53
25-30	5,238	21
30-35	1,350	5
35-40	1,050	3
40-45	465	1

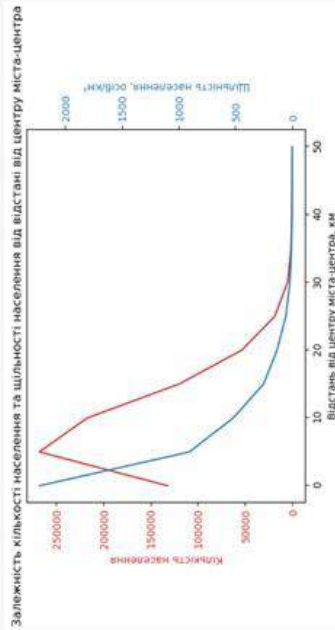
Табл. 4.15. Визначення ареалу маятникової міграції міст Краматорської агломерації

Місто	Миколаївка	Слов'янськ	Краматорськ	Дружківка	Костянтинівка
Миколаївка	-	48	167	59	67
Слов'янськ	69	-	218	74	115
Краматорська до	202	246	-	130	223
Дружківки	73	103	113	-	86
Костянтинівки	71	107	175	97	-

Межі зони впливу міста-центра

На основі отриманих даних можна зробити висновок, що межі зони впливу міста-центра в даній агломерації є достатньо широкими, що свідчить про значний вплив глобального міста на розвиток підлеглих міст і населення. Це може бути важливим при плануванні розвитку інфраструктури та соціальних послуг у регіоні.

Рис. 4.120. Графік залежності кількості насел. та щільності від відстані до центру глобального міста



Еволюція ареалу маятникової міграції

В таблиці відображено кількість переселень між містами за 2020 рік. Дані дозволяють визначити напрямок маятникової міграції між містами та центри маятникової міграції, якими є Краматорськ та Слов'янськ. При цьому радіус ареалу маятникової міграції міст складає близько 16 км (середня відстань між Краматорськом та Слов'янськом).

РІШЕННЯ

РОЗДІЛ IV. КОМПОЗИЦІЙНО-ПРОСТОРОВІ ЗАСАДИ ЕКО-РЕВІТАЛІЗАЦІЇ ІНДУСТРІАЛЬНИХ МОНОМІСТ (НА ПРИКЛАДІ МІСТ КРАМАТОРСЬКОЇ АГЛОМЕРАЦІЇ) 4.1. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації

Таб. 4.16. Ділянки прогнозованого розвитку для

М. Миколаївка

Параметр	Визначення в Миколаївці
Географічне положення	розташована в північній частині Краматорської агломерації, на відстані 20 км від Краматорська, на північному схилі Донецького регіону, у місцевості з помірним кліматом.
Населення	Населення Миколаївки становить на 2021 рік склавало близько 11 тис. осіб, з яких 51,3% жінок та 48,7% чоловіків. Середня щільність населення: 0-14 років - 17,5%, 15-64 років - 67,5%, 65 років і старше - 15%.
Інфраструктура	У місті є загальноосвітня школа, музей, кінотеатр, бібліотека, амбулаторія та поліклініка, водозабірні станція та каналізаційна станція. Також приватний автобусний транспорт та підїзд до залізничної станції.
Екологічний потенціал	У місті діють підприємства з різних галузей, зокрема залізничний транспорт, сільськогосподарство та харчова промисловість, однак домінуючою галуззю є сфера торгівлі та послуг.
Екологічний фактор	Наразі в місті активно ведеться розробка та впровадження програм з енергоефективності та використання відновлювальних джерел енергії. Також у місті діє система відведення та очищення стічних вод.
Потенціал розвитку	Населення пункти, що забезпечують транспортний доступ. Також у місті є можливість для розвитку туристичної індустрії та розвитку спортивної інфраструктури. Загалом, місто має потенціал для розвитку на рівні містків та середніх міст.

Таб. 4.17. Ділянки прогнозованого розвитку для

М. Слоб'янськ

Параметр	Визначення в Слоб'янську
Географічне положення	розташовані у північній частині Краматорської агломерації, на річці Клеїній Горі, на 72 км на північній захід від Донецька. Клімат помірний, з теплим літом та м'якою зимою.
Населення	Населення Слоб'янська становить на 2021 рік склавало близько 107 тис. осіб, з яких 33,2% жінок та 66,8% чоловіків. Середня щільність населення: 0-14 років - 16,2%, 15-64 років - 67,3%, 65 років і старше - 16,5%.
Інфраструктура	У місті є 2 великих металургійних заводи, 7 об'єктів, підприємств, 25 дитячих садочків, вища загальноосвітня школа, 7 об'єктів, підприємств, 5 вулиць, 6 будівель, 10 підприємств та 14 підприємств.
Екологічний потенціал	Слоб'янськ має північний екологічний ризик через своє розташування в зоні вібавки лісів та наслідки промислової виробництва в акумуляції. Зокрема, на території міста є багато забруднених територій. Однак, за останні роки було здійснено значні зусилля щодо прибирання та очищення територій, а також запущено екологічно чисті виробництва.
Екологічний фактор	Слоб'янськ є важливим транспортним вузлом регіону та має потенціал для розвитку туристичного та транспортно-логістичного бізнесу. Також можна розглядати можливість для розвитку туризму та інших сфер послуг.

Таб. 4.18. Ділянки прогнозованого розвитку для

М. Краматорськ

Параметр	Визначення в Краматорську
Географічне положення	розташовані в півночі Донецької області, на березі річки Клеїній Горі, на 72 км на північній захід від Донецька. Клімат помірний, з теплим літом та м'якою зимою.
Населення	Краматорськ має населення близько 162 тис. осіб. Середня щільність населення: 0-14 років - 15,3%, 15-64 років - 70,3%, 65 років і старше - 14,3%.
Інфраструктура	У місті розвинена транспортна мережа. У селу Краматорськ з широким використанням палива, зокрема, з використанням вугілля та інших металургійних відходів. Також у місті розвинена сфера послуг, включаючи торгівлю, готельно-ресторанний бізнес та інші сфери. Висока щільність розвитку нових підприємств та інноваційних технологій.
Екологічний потенціал	У місті є велика кількість підприємств у місті, включається вплив на довкілля та можливість зменшення негативного впливу на навколишнє середовище. Також у місті активно ведеться розробка та впровадження програм з енергоефективності та використання відновлювальних джерел енергії. Діє система відведення та очищення стічних вод.
Екологічний фактор	Краматорськ має потенціал для розвитку як промислового, так і туристичного секторів, зокрема за рахунок розвитку транспортної інфраструктури, інформаційних технологій, створення нових робочих місць підприємств бізнесу та розвитку інфраструктури.

Таб. 4.19. Ділянки прогнозованого розвитку для

М. Дружківка

Параметр	Визначення в Дружківці
Географічне положення	знаходиться на північному схилі Донецької області, на річці Клеїній Горі, на північній захід від Донецька. Клімат помірний, з теплим літом та м'якою зимою.
Населення	Дружківка має населення близько 38 тис. осіб. Середня щільність населення: 0-14 років - 15,2%, 15-64 років - 68,7%, 65 років і старше - 16,1%.
Інфраструктура	У місті наявна розвинена транспортна мережа, з'ясує Дружківку з іншими населеними пунктами Донецької та України. Також є мережа металургійних заводів, але наявність спортивних та розважальних об'єктів обмежена. Місто має потенціал для розвитку промислового бізнесу та туризму.
Екологічний потенціал	В Дружківці розвинені підприємства металургійного сектору, зокрема, з використанням вугілля та інших металургійних відходів. Також у місті розвинена сфера послуг, включаючи торгівлю, готельно-ресторанний бізнес та інші сфери. Висока щільність розвитку нових підприємств та інноваційних технологій.
Екологічний фактор	У місті є велика кількість підприємств у місті, включається вплив на довкілля та можливість зменшення негативного впливу на навколишнє середовище. Також у місті активно ведеться розробка та впровадження програм з енергоефективності та використання відновлювальних джерел енергії. Діє система відведення та очищення стічних вод.
Потенціал розвитку	Розвиток екологічного туризму, підтримка ініціатив місцевих громад для зменшення забруднення та розвитку екологічно чистих підприємств, розширення мережі спортивних та розважальних закладів.

Таб. 4.10. Ділянки прогнозованого розвитку для

М. Костянтинівка

Параметр	Визначення в Костянтинівці
Географічне положення	знаходиться на північному схилі Донецької області, на річці Клеїній Горі, на північній захід від Донецька. Клімат помірний, з теплим літом та м'якою зимою.
Населення	Костянтинівка має населення близько 32 тис. осіб. Середня щільність населення: 0-14 років - 13,6%, 15-64 років - 70,4%, 65 років і старше - 16%.
Інфраструктура	У місті наявна розвинена транспортна мережа, з'ясує Костянтинівку з іншими населеними пунктами Донецької та України. Також є мережа металургійних заводів, але наявність спортивних та розважальних об'єктів обмежена.
Екологічний потенціал	В Костянтинівці розвинені підприємства металургійного сектору, зокрема, з використанням вугілля та інших металургійних відходів. Також у місті розвинена сфера послуг, включаючи торгівлю, готельно-ресторанний бізнес та інші сфери. Висока щільність розвитку нових підприємств та інноваційних технологій.
Екологічний фактор	У місті є велика кількість підприємств у місті, включається вплив на довкілля та можливість зменшення негативного впливу на навколишнє середовище. Також у місті активно ведеться розробка та впровадження програм з енергоефективності та використання відновлювальних джерел енергії. Діє система відведення та очищення стічних вод.
Потенціал розвитку	В Костянтинівці можливі розвиток туризму, зокрема розвиток еко-туризму та агро-туризму. Також є потенціал для розвитку сільськогосподарського бізнесу та розвитку інфраструктури місцевого середовища.

4.1. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації

Табл. 4.1.11. Визначення потреб містیان

Параметри	Значення		
	Миколаївка	Слов'янськ	Краматорськ
Населення	10 185 ос.	105 744 ос.	159 005 ос.
Площа території	5,05 км ²	61,45 км ²	103,7 км ²
Щільність населення	2018,8 ос/км ²	1721,4 ос/км ²	1533 ос/км ²
Середній рівень зарплати	11 046 грн/міс	11 200 грн/міс	10532 грн/міс
Рівень безробіття	7,7%	2,4%	2,2%
Кільк. медичних закладів	13	48	12
Кільк. освітніх закладів	31	54	25
Кільк. спортивних споруд	18	24	13
Кільк. ресторанів/кафе	46	<100	<30
Кільк. парків та скверів	7	11	8
Кільк. магазинів	342	<500	178
Кільк. готелів/хостелів	5	5	2
			1

Табл. 4.1.12. Критерії прогнозованого розвитку Краматорської агломерації

Визначення пріоритетних напрямків розвитку економіки. - визначення та підготовка інвестиційних майданчиків для розміщення нових об'єктів виробничого, комерційного та соціального призначення; - розробка і поетапна реалізація програм по реструктуризації і технічному переоснащенню існуючих підприємств з урахуванням конкурентоздатності їх продукції та раціонального природокористування; - створення сприятливих умов для залучення інвестицій в пріоритетні галузі економіки міста.
В галузі розвитку господарчого комплексу
В галузі містобудування
В галузі формування інженерно-транспортної інфраструктури та екології

- підвищення ефективності використання міських територій;
- визначення територіальних потреб для розвитку різних функціональних зон;
- створення функціонального зонування території оптимального до планувальної структури міста;
- вихід основних транзитних транспортних потоків за межі міст;
- формування якісного архітектурного середовища, що відповідає сучасним стандартам та маштабу міста.

- іновативна інженерно-транспортна інфраструктура за залучення інвестиційних майданчиків;
- екологічність пріоритетних та ресурсозберігаючих факторів при інфраструктурі та розгляді та затвердженні інвестиційних програм екології

4.1. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації

Графічний аналіз композиційної структури міст

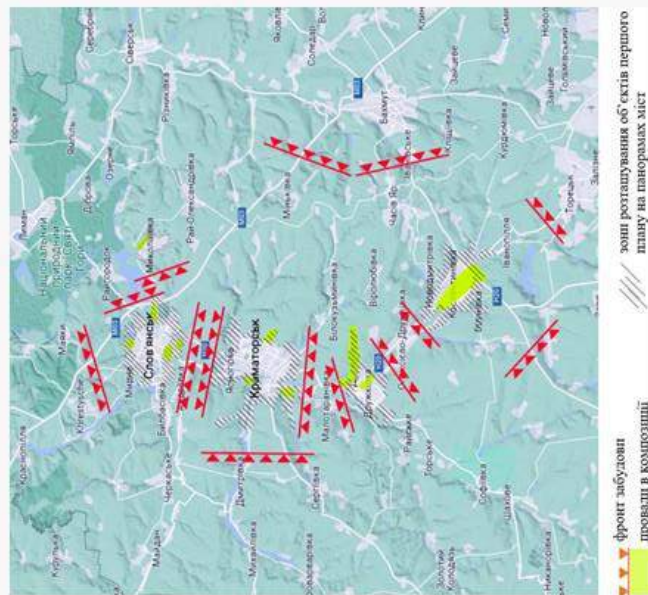


Рис. 4.121.
Схема «кільця розвитку» (висотні пікі) – «рельєф забудови»

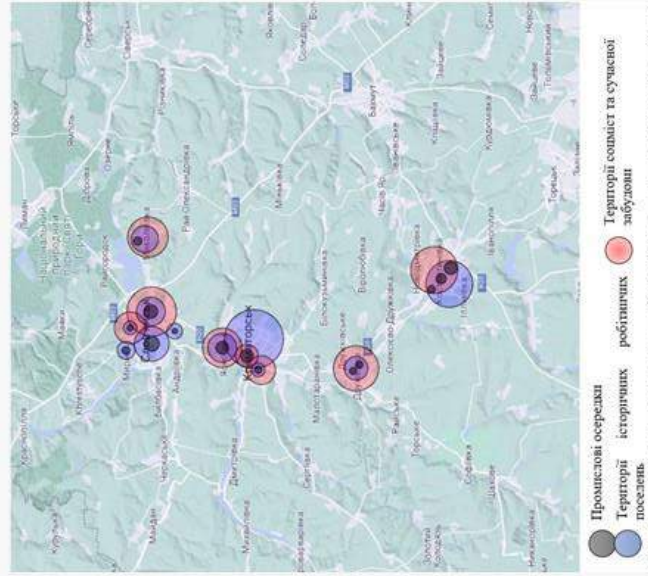


Рис. 4.122. Схема «пошук домінант»

Через особливості лінійної моделі розміщення, міста Краматорської агломерації активіше сприймаються на панорамах за висотою північ-південь. Однак, з огляду на рельєф місцевості та розташування агломерації в низовині важливою також, є висотна панорама, що стримується, переважно, зі сторони міста Бахмут, яке являє собою верхню умовного трикутника, розташованого на височині відносно Краматорської агломерації.

Кільця розвитку забудови сформовано за структурою концентричних кіл, сутність та праблеми яких є раніше визначено дослідженням (п.13. «Планувальна структура», «Композиція забудови»).

Так, міста агломерації мають одну, або декілька промислових зон, що ділять послідовно (прямим ревіталізацій промислової функції зі зміною напрямку діяльності). Відповідно до центричних архівів сформовано більш, (історичне) та більше (сучасне) коло забудови.

Графічний аналіз композиційної структури міст

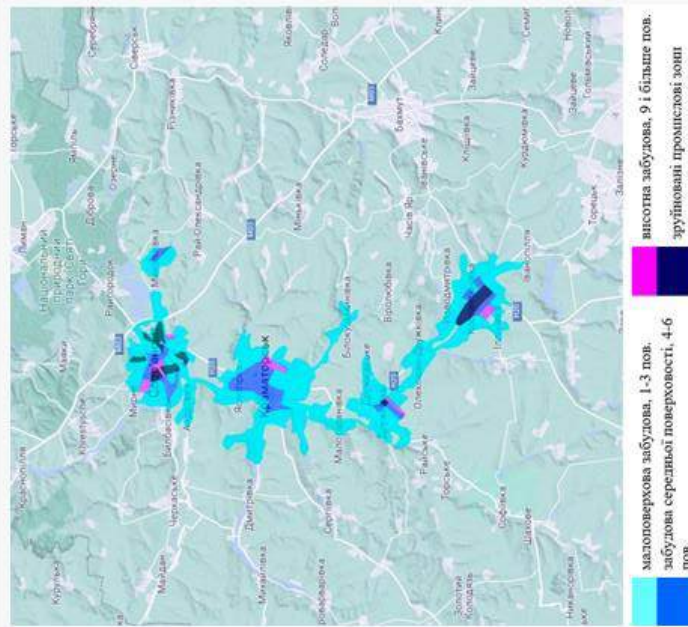


Рис. 4.123.
Схема
поверховості
збудови

Схема поверховості забудови агломерації має змогу виявити та зрозуміти рел'єф забудови міст як цілісної структури, виявити подібність зруйнованих деградуючих територій. Розміри та розташування висотної забудови, як домінант в композиції. Відсоток різно-поверхових об'єктів, що наявні в містах.

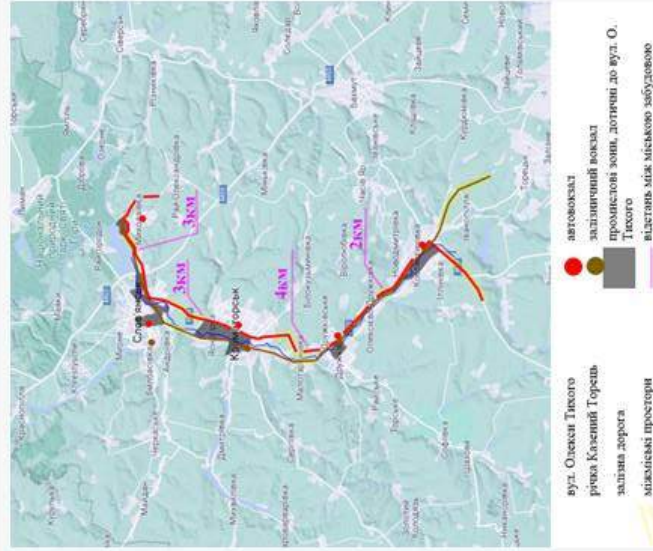


Рис. 4.124. Схема
збудови вул. О.
Тихого

Вулиця О. Тихого є об'єднувачем магістральної для Краматорської агломерації, до якої тяжіють транспортні та планувальні елементи. Магістраль сформована за побудою та паралельно залізничній гілці, що було першо-черговою транспортною планувальною віссю створеною для обслуговування промислових об'єктів. Тимовою для промислових міст Донеччини є тяжіння залізничних колій до річок та вододіл, що також визначається першочерговим розташуванням промисловості.

РІШЕННЯ

РОЗДІЛ IV. КОМПОЗИЦІЙНО-ПРОСТОРОВІ ЗАСАДИ ЕКО-РЕВІТАЛІЗАЦІЇ ІНДУСТРІАЛЬНИХ МОНОМІСТ (НА ПРИКЛАДІ МІСТ КРАМАТОРСЬКОЇ АГЛОМЕРАЦІЇ)

4.1. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації

м. Миколаївка



РІШЕННЯ

РОЗДІЛ IV. КОМПОЗИЦІЙНО-ПРОСТОРОВІ ЗАСАДИ ЕКО-РЕВІТАЛІЗАЦІЇ ІНДУСТРІАЛЬНИХ МОНОМІСТ (НА ПРИКЛАДІ МІСТ КРАМАТОРСЬКОЇ АГЛОМЕРАЦІЇ)

4.1. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації

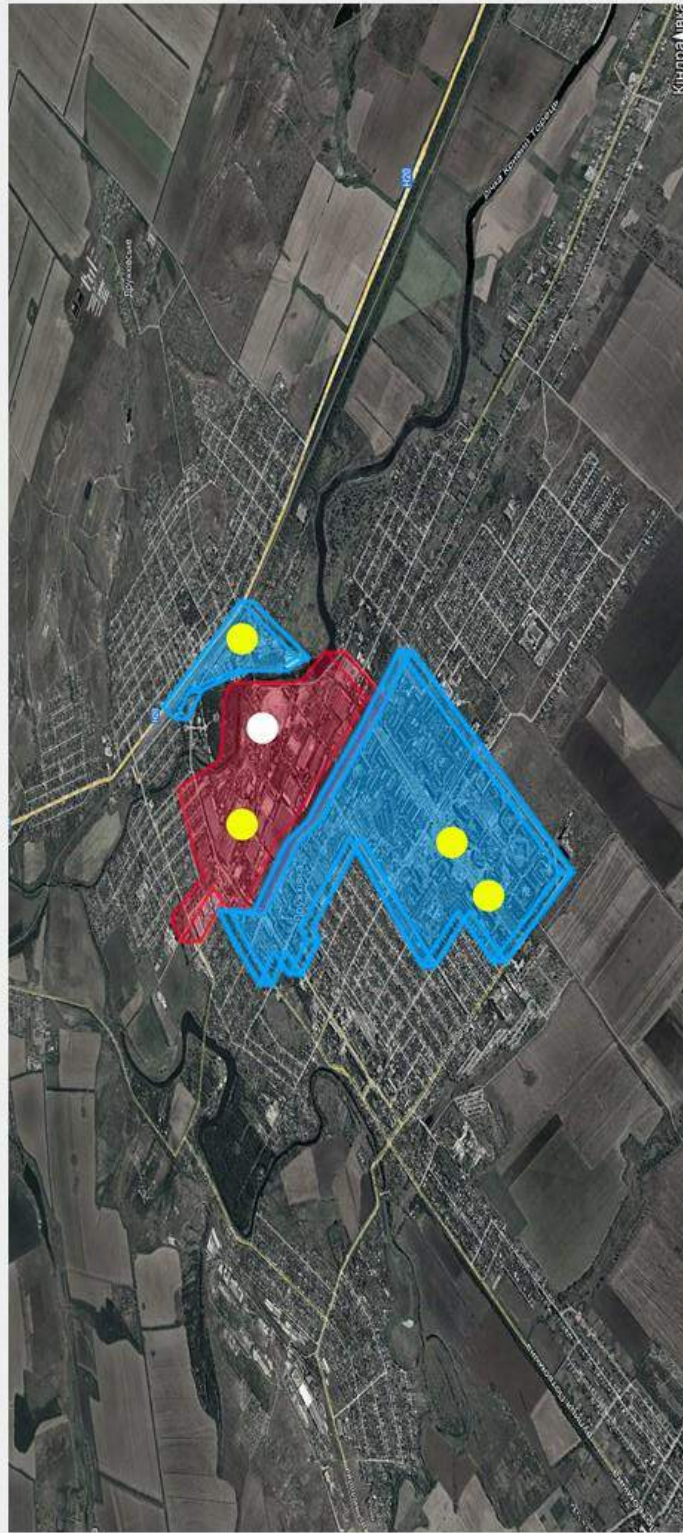
м. Краматорськ



-
- Промислові зони
-
- Забудова середньої та підвищеної поверховості
-
- Існуючі висотні піки
-
- Втрачені висотні піки

4.1. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації

м. Дружківка



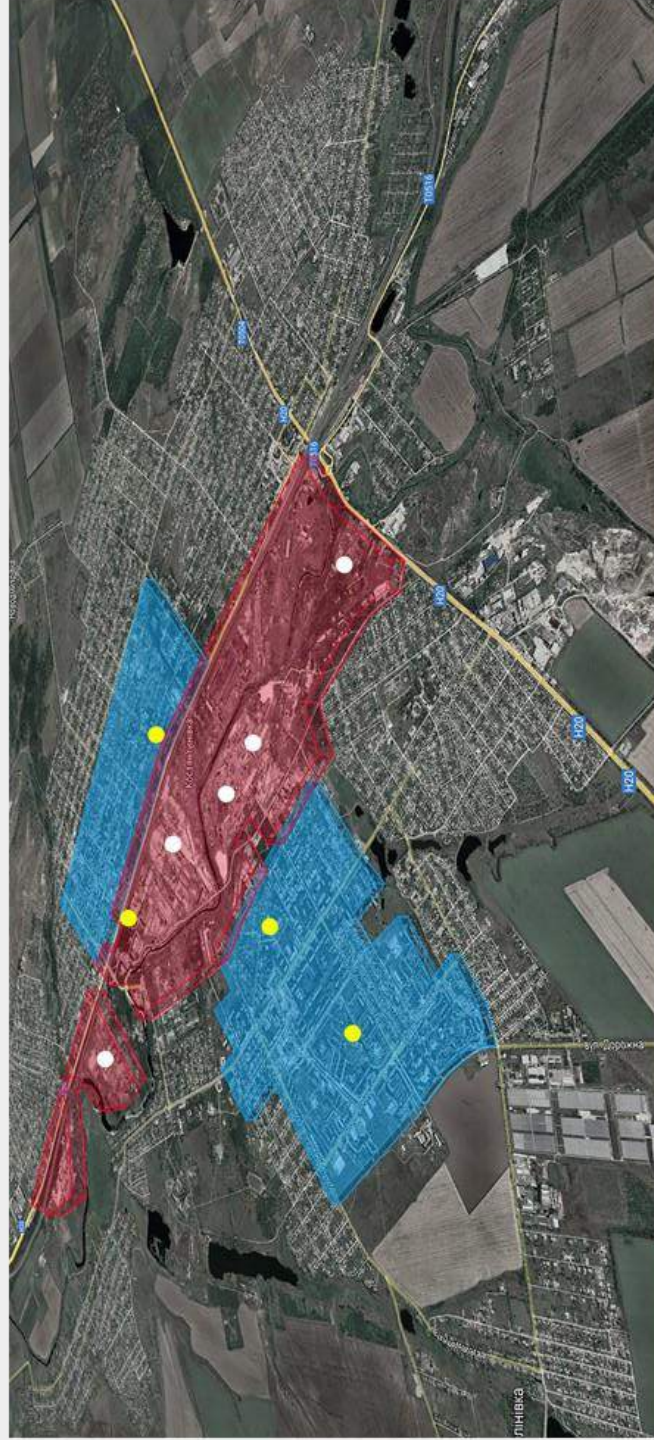
- Промислові зони
- Забудова середньої та підвищеної поверховості
- Існуючі висотні піки
- Втрачені висотні піки

РІШЕННЯ

РОЗДІЛ IV. КОМПОЗИЦІЙНО-ПРОСТОРОВІ ЗАСАДИ ЕКО-РЕВІТАЛІЗАЦІЇ ІНДУСТРІАЛЬНИХ МОНОМІСТ (НА ПРИКЛАДІ МІСТ КРАМАТОРСЬКОЇ АГЛЮМЕРАЦІЇ)

4.1. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації

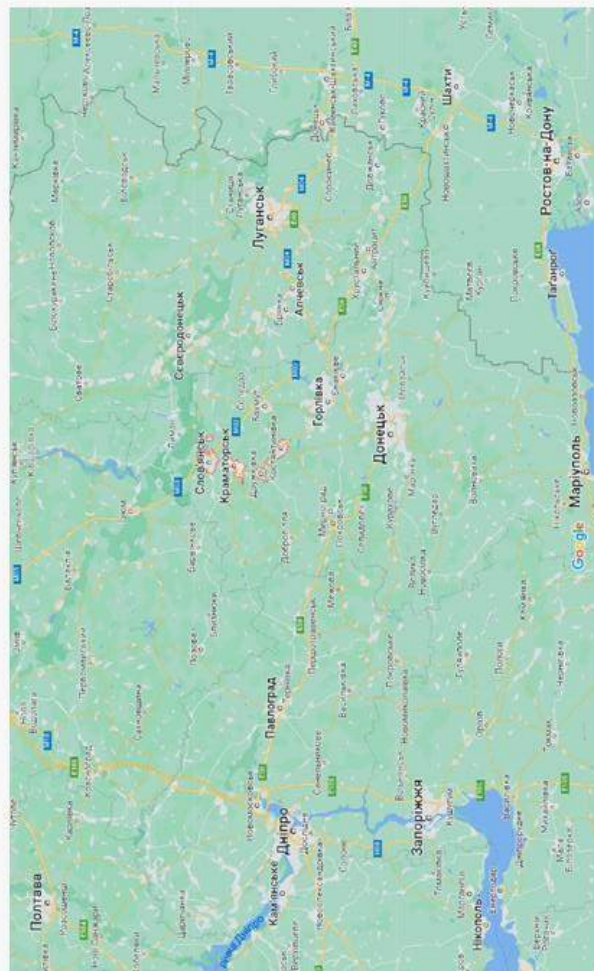
м. Констянтинівка



- Промислові зони
- Збудова середньої та підвищеної поверховості
- Існуючі висотні піки
- Втрачені висотні піки

Схема планування на регіональному рівні

Рис. 4.125. Схема планування на регіональному рівні



На регіональному рівні Краматорська агломерація є важливою композиційно-планувальною віссю, що відмежує територію Донецької області як географічно, так і просторово.

Має важливе транспортне розташування та поєднує собою міжрегіональні транспортні потоки. Зокрема, Краматорська агломерація має заплановані зв'язки з іншими областями України, такими як Харківська, Луганська, Дніпропетровська та Запорізька області. Історично розташована на перетині торговельних шляхів, що і наразі підтримує торговельно-логістичну функцію – забезпечує зв'язок з країнами Європи та Азії.

Є об'єднуючою просторовою та географічною зоною на перетині степової частини та лісостепової, які мають історичні назви Слобожанщина та Дике поле. Що консолідує культурні та соціальні зв'язки регіонів.

З економічної точки зору, Краматорська агломерація є важливим центром машинобудівельної та металургійної промисловості, що забезпечує її зв'язок з іншими регіонами, які залежать від цих галузей. Також в агломерації розвинені сільське господарство, лісова галузь та виробництво будівельних матеріалів, що дозволяє забезпечити певну взаємодію з іншими регіонами, які використовують ці продукти.

РІШЕННЯ

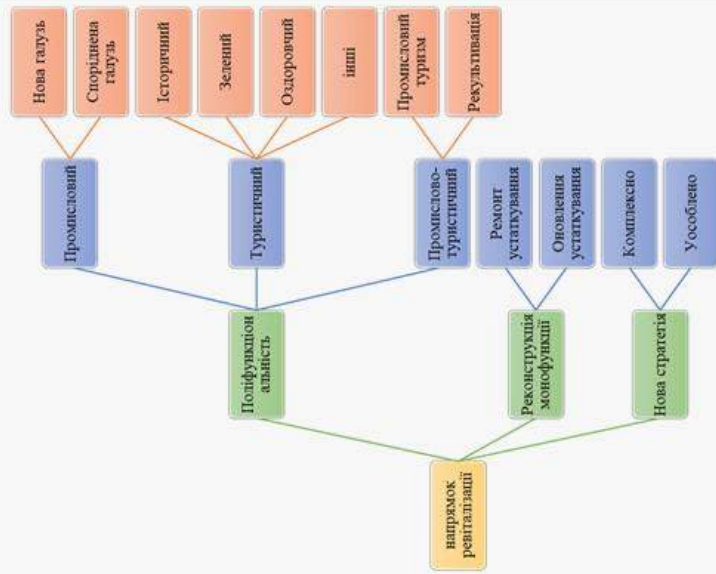
РОЗДІЛ IV. КОМПОЗИЦІЙНО-ПРОСТОРОВІ ЗАСАДИ ЕКО-РЕВІТАЛІЗАЦІЇ ІНДУСТРИАЛЬНИХ МОНЮМІСТ (НА ПРИКЛАДІ МІСТ КРАМАТОРСЬКОЇ АГЛОМЕРАЦІЇ)

4.2. Основні положення еко-ревіталізації міст Краматорської агломерації

Ревіталізація промислових міст може відбуватись за допомогою різних засобів відновлення та розвитку – окремо або в комбінації для досягнення успіху. Також засобами є:

	Розбудова інфраструктури	побудова нових доріг, залізничі, аеропортів та інших інфраструктурних об'єктів, які можуть залучити нові бізнеси та створити нові робочі місця
	Розробка містобудівних проєктів	розробка нових містобудівних проєктів, які можуть привернути нових жителів та бізнесу в місто
	Технологічна ревіталізація	впровадження нових технологій та інновацій в промислових підприємствах міста, що може підвищити їх конкурентоспроможність та забезпечити створення нових робочих місць
	Реконверсія	перетворення промислових територій на інші цільові об'єкти, такі як житлові, комерційні або культурні центри, які можуть залучити нові бізнеси та жителів в місто
	Партнерство з громадою	взаємодія з місцевими громадами, щоб розробити спільний план розвитку міста та забезпечити участь громади в процесі ревіталізації міста
	Підвищення якості життя	попільнення життєвих умов та забезпечення доступу до соціальних послуг для мешканців міста, що може залучити нових жителів
	Програми підтримки підприємств	створення спеціальних програм та ініціатив, мета яких допомогти промисловим підприємствам вижити та розвиватися. Це може включати фінансову підтримку, консультативні послуги та інші види допомоги
	Розвиток туризму	розвиток туризму в місті, що може стати новим джерелом доходів та робочих місць. Це може включати створення туристичних маршрутів, культурних центрів та інших туристичних об'єктів
	Зелені технології	використання зелених технологій та розвиток екологічної економіки, що може зменшити негативний вплив промисловості на навколишнє середовище та забезпечити створення нових робочих місць
	Кластеризація	об'єднання промислових підприємств та інших організацій в кластери, що може підвищити їх конкурентоспроможність та забезпечити спільний доступ до ресурсів та технологій
	Рекультывація	відновлення ґрунтів та довкілля на промислових територіях, які були забруднені хімічними речовинами або іншими шкідливими речовинами
	Екологічна ревіталізація	використання екологічної технології для відновлення територій, які були забруднені шкідливими речовинами або відходами – фітосащення, біоремедіація, мікробіологічна очистка та ін.
	Фінансова ревіталізація	використання фінансових інструментів, таких як інвестиції, державні дотації, податкові знижки та інші форми державної підтримки для залучення нових інвесторів та створення робочих місць на промислових територіях
	Відновлення природних екосистем	відновлення природних екосистем, таких як річки, ліси, ґрунти, що були пошкоджені або зруйновані внаслідок промислових діяльностей – створення зелених зон, захист територій від забруднення та зникнення видів шкідливих речовин

Рис. 4.2.2. Схема визначення переважного напрямку ревіталізації



РІШЕННЯ

РОЗДІЛ IV. КОМПЗИЦІЙНО-ПРОСТОРОВІ ЗАСАДИ ЕКО-РЕВІТАЛІЗАЦІЇ ІНДУСТРІАЛЬНИХ МОНОМІСТ (НА ПРИКЛАДІ МІСТ КРАМАТОРСЬКОЇ АГЛОМЕРАЦІЇ)

4.2. Основні положення еко-ревіталізації міст Краматорської агломерації

Таб. 4.2.1. Концепції еко-ревіталізації міст Краматорської агломерації

рівень	концепція	Місдобудівні задачі
Макро-	Інтегрований розвиток	Цілесний позиційний розвиток на всіх рівнях з точки зору високої регіону
	Створення загальної інформаційної системи	Спостереження та аналіз розвитку поселень. Розрахунок вимог до площі, визначення вимог до маселених пунктів. Потреб та запитів громади
Мезо-	Створення міської розвитку	Рекультивація та подальша реабілітація порушених територій та земельних ділянок з метою розвитку та ревіталізації необхідних об'єктів
	Аналіз ринку житла	Створення загальної, спільної основи планування на регіональному рівні для розвитку ринку житла
Мікро-	Індивідуальний образ середовища	Персоналізація та створення власного образу міста з врахуванням його особливостей та векторів розвитку
	Створення місдобудівного контексту	Планування та забудова територій вибухких підприємств, інтеграція металургічних ділянок, блокувстрій, необхідованих чи зруйнованих кварталів
	Зачування міжміських простора	Впорядкування освітлених міжміських просторів та ландшафтів без втрати рекреаційної функції
Макро-	Прибуркання антропогенних ландшафтів	Вироблення та практичне впровадження проєктів з інтегративних антропогенних ландшафтів (в т.ч. відвалів, териконів, та ін.) в міське середовище
	Перспективні міжбудівних районів	Посилення міждисциплінарного обміну досвідом, особливо між районами та громадам. Розробка зрозумілої основи для сталого інвестування.
Мезо-	Роуле освітлення	Рейтрегування похитнутих зелених масивів та їх блокувстрій, складування покликаним коефіцієнту освітлення, створення парків та скверів на основі концепції
	Ландшафтні парки та сквери	Подальший розвиток міського культурного ландшафту та залученість користувача простору до нього
Мікро-	Ревіталізація рез'єфу забудови	Ревіталізація історичного планування на основі принципів комплексного розвитку міської системи, за потреби відновлення історичної сітки вулиць на основі рель'єфу місцевості

Цілеві міська типина	Створення ієрархічної типинної структури за поверховістю та масштабом
Макро-	Реконструкція транспортних мереж
	Соціальна інфраструктура
Мезо-	Консолідація загальноміських та агломеративних (районних) адміністративних центрів
	Урбаномінітення
Мікро-	Оптимізація міської логістики
	Способи «озеленення» середовища
Макро-	Промислові комплекси
	Ориєнтація простору
Мезо-	Рекультивація порушених територій
Макро-	Зміна просторових домінант

Мереча планувальника	Професійний об'єкт за регіонально важливою питанькою та професійний досвід зовнішніх експертів.
Макро-	Геодеміоні та земельно-реєстрівні органи, а також відділи географічної інформації спільно з Міністерством внутрішніх справ повинні розробити спільні геоінформаційні проєкти регіонального значення.
	Інтенсифікація регіональних та європейських мереж, позиціонування європейських питань та проблем стійке та втілюване профілювання у Європі
Мезо-	Активні зв'язки
	Оцінка культурного туризму
Мікро-	Відновлення метрополісу

Регіональне управління

РІШЕННЯ

РОЗДІЛ IV. КОМПОЗИЦІЙНО-ПРОСТОРОВІ ЗАСАДИ ЕКО-РЕВІТАЛІЗАЦІЇ ІНДУСТРИАЛЬНИХ МОНЮМІСТ (НА ПРИКЛАДІ МІСТ КРАМАТОРСЬКОЇ АГЛОМЕРАЦІЇ)

4.2. Основні положення еко-ревіталізації міст Краматорської агломерації

Таб. 4.2.1. Концепції еко-ревіталізації міст Краматорської агломерації

рівень	концепція	задача
Макро	Проводити ринкову стратегію	Отримати нові регіональні проекти іншійства та заклади, які координуються та реалізуються разом з партнерами з муніципалітетів та компаній
	Впровадження GIS системи роботи з простором	Створення бази даних комерційного та промислового використання земель, що пропонує висвітлення та актуальну інформацію про всі будівельні зони
	Розвиток науки	Збільшення інвестицій у дослідження та розробку технологій
	Регіональні місця співпраці	Швидко реагувати на запити громади, та мати можливість надавати відповідні пропозиції.
	Комерційне управління	Визначені обмеження щодо використання простору систематично усуваються (забудовані ділянки, зруйнована інфраструктура).
Мезо	Регіталізація промисловості	Реорганізація для збільшення ефективності, рентабельності, конкурентоспроможності. Створення нових та реабілітації існуючих функціональних зон
	Оптимізація ринку праці	Сприяння збільшенню кількості робочих місць та зменшенню безробіття, розвиток малого підприємництва
Макро	Біржа нерухомості	Створення бази даних для полегшення посередництва комерційної нерухомості.
	Ліквідація податкової монополії	Розширення кількості суб'єктів що сплачують податки з метою унеможливлення маніпуляцій власниками містотвірного підприємства відносно міського бюджету

Типи	Концепція туризму/доля	Довгостроковий контроль та координація розвитку туризму та дозволів
Макро	Розвиток промислового туризму	Констатувати «Промисловий культурний ландшафт Довelsької області» як об'єкт переліку культурної спадщини. Підтримувати та розвивати як культурно-туристичний осередок
	Маршрут промислової спадщини	Створення мережі промислових та культурних місць, зміцнення регіонального туризму, створення ідентичності та підвищення якості життя мешканців
	Загально-агломерційні маршрути	Створення загальних маршрутів різної тривалості найбільш туристичними місцями, як то об'єкти культурної спадщини, промислові об'єкти, гастрономія, та ін.
Мезо	Інджекейпінг	Виправлення іміджу вугільного району, залучення інвестицій, сприяння інноваційному розвитку міст, встановлення ідентифікації
	Районні парки	Районні парки - підляти на більш високий рівень як багатофункціональні відкриті простори з урахуванням екологічних, соціальних та економічних критеріїв
Мікро	Доляні об'єкти спадщини	Обслуговування та констатация об'єктів культурної спадщини з подальшим розвитком та інтеграцією в туристичні маршрути
	Знання метрополії	Поприховування як регіон науки та інновацій
Мезо	Освітній регіон	Удосконалення системи освіти, популяризація науки
	Розширення сфер	Зміна особливої професійної спрямованості відносно містотвірного підприємства та розширення сфер навчання

Макро	Політичні зміни	Відповідне своєчасне реагування на тенденції політичного середовища та формування класних на основі потреб агломерації
Мезо	Підвищення якості життя	Низький рівень якості життя призводить до соціальної конфліктності, що можна змінити за допомогою низки методів, в тому числі об'єкто-просторової організації середовища
	Рівномірний розвиток	Підтримка рівномірного розвитку районів міст в не залежності від соціального та економічного розшарування
Мікро	Соціалізація міського середовища	Розширення історичного архітектурного середовища міста за соціальною структурою
	Еміграція/міграція населення	Активні демографічні та міграційні зрушення внаслідок мисливості та сезонності роботи виробництва. Напрямок методів збереження населення шляхом збереження економічної складової та розвитку дотичних та спавіаляних сфер, в т.ч. міського середовища
Мезо	Внутрішньо-агломерційна міграція	
	Рейнтеграція вибулих підприємств	Дженітрифікація з метою приписання маргіналізації та стигматизації житлових районів вибулих підприємств

Міграція

Функціонально – об'ємні

рівень	концепція	задача
Макро-	Регіональна мобільність	Комплексне планування транспортного розвитку. Створення інтегрованого плану в дискурсі з усім регіоном.
	Мікрорегіональні зв'язки	Аналіз, реконструкція та створення необхідних міжрегіональних транспортних шляхів, в т.ч. автомобільних, залізничних та водних
	Велосипедна швидкісна зона	Змінити пріоритет на користь їзди на велосипеді, сприяти популяризації що зменшить навантаження на коридор між містами.
	Обслуговування промисловості	Реконструкція та підтримка транспортних шляхівпроводів що обслуговують промисловість
Мікро-	Розвиток логістики	Створення умов для забезпечення високого рівня логістики для залучення людських та сировинних ресурсів
Макро-	Регіональні ландшафтні парки	Об'єднання відкритого простору на регіональному рівні та подальший розвиток міського культурного ландшафту, (родовища - нові типи парків, терикони - орієнтири)
	Відкритий простір	Розробка та втілення стратегії у громадах згідно до каталогів зелених насаджень
Мезо-	Регіональні зелені коридори	Відновлення безперервності зелених коридорів. Формулювання заходів щодо вдосконалення системи у зв'язку з концепцією відкритого простору
Мікро-	Зелена інфраструктура	Покращення екологічних та побутових умов шляхом сталого розвитку ландшафту
	Міське сільське господарство	Забезпечення та розвиток культурного ландшафту у партнерстві з сільським господарством

Таб. 4.2.1. Концепції еко-ревіталізації міст Краматорської агломерації

Міські простори	Програма взаємодії	Створення загальних консолідованих програм розвитку регіону на основі концепцій розвитку
Макро-	Спільне середовище	Створення взаємопов'язаного спільного середовища, що об'єднує всі міста агломерації в загальну систему просторів
	Загальна композиція забудови	Створення загальної композиції з врахування межувальних зон та сильної угідь з точки зору створення загальної об'ємно-просторової композиції
	Відкриті системи	Створення та реконструкція міських систем за принципом відкритих структур що можуть безкінечно розвиватися
	Впорядкування середовища	Аналіз, інвентаризація, виокремлення та переосмислення міських просторів відповідно до виявлених засад
Мезо-	Просторові домінанти	Створення або заміщення об'ємно-просторових домінант
	Залучення міжміських просторів	Перехід до парадигми загального сприйняття агломерації як цілісної системи, а не як окремих закритих міських систем що кінечні в своєму розвитку та площях
	Заміщення вибулих територій	Рекультивація міських детрадованих ділянок з заміщенням новими об'ємно-просторовими композиціями необхідної функції
Мікро-	Впорядкування міських просторів	Садкування визначених блакитним лініям та впорядкування просторів історичних міст та сочміст відповідно до концепцій розвитку міського середовища

4.2. Основні положення еко-ревіталізації міст Краматорської агломерації

Таб. 4.2.1. Концепції еко-ревіталізації міст Краматорської агломерації

рівень	концепція	задача
Макро-	Регіональна мобільність	Комплексне планування транспортного розвитку. Створення інтегрованого плану в дискусії з усім регіоном на основі екологічного розвитку регіону.
Мезо-	Велоспідна швидкісна зона	Зменшення шкідливих викидів за рахунок популяризації екологічних видів транспорту
Мікро-	Зарядні станції	Створення мережі зарядних станцій для електрокарів
	Мережа велодоріжок	Розробка та впровадження концепції планування велодорож на територіях міст, створення системи велодоріжок
	Створення та підтримка ландшафтних парків	Рекультивування та відновлення культурних ландшафтів, пристосування залишкових об'єктів підприємств, створення та розвиток регіональних ландшафтних парків на їх основі.
Макро-	Залучення сільського господарства	Використання міжміських аграрних зон регіонального значення в якості громадських об'єктів зі створенням розширених функціональних сенсів
	Управління земельним фондом	Відновлення масштабних вісій пріоритетних екологічних територій або їх з'єднання між собою.
Мезо-	Загальна агломеративна рекреація	Створення загальної рекреаційної зони з велодорожками та спортивно-парковими зонами що об'єднує міста агломерації загальною віссю благоустрою
	Впорядкування міжміських просторів	Упорядкування міжміських зелених зон, формування концепції підкритего простору
Мікро-	Зелена інфраструктура	Покращення екологічних та побутових умов шляхом сталого розвитку
	Міське сільське господарство	Забезпечення та розвиток культурного ландшафту у партнерстві з сільським господарством

Система	Гео-просторові інформаційні системи	Визначення потенційних територій та міськ використання відновлюваних джерел енергії.
Макро-	Кліматичні інформаційні системи	Представляє кліматичні умови в та служать інструментом планування для муніципалітетів
Мезо-	Концепція захисту клімату	Покращення розиток відновлюваного енергетичного потенціалу
Мікро-	Кліматичний мегаполіс	Сприяє культурі участі в охороні клімату через міські проспекти та заходи
Макро-	Програма рекультивування	Створення та впровадження регіональної програми ревіталізації порушених територій, в т.ч. територій вибухливих промислових підприємств
	Впорядкування земельних ресурсів	Визначення, аналіз та виокремлення порушених ділянок що придатні до забудови та подальше запрошення інвесторів до їх використання
Мезо-	Екологічна сміттєпереробка	Створення екологічних центрів переробки сміття та впровадження систем роздільного збору сміття серед мешканців
	Стратегія розвитку	Створення стратегій розвитку деградованих міських ділянок
Мікро-	Ревіталізація територій підприємств	Ідентифікація ділянок вибухливих підприємств та пристосування під нову функції з врахуванням теорії пам'яті міста
	«Озеленення» промисловості	Ревіталізація або реконструкція промислових об'єктів на основі екологічного підходу
Макро-	Концепція екологічного розвитку	Впровадження загальної концепції екологічного розвитку для підприємств агломерації
Мезо-	Промислові викиди	Зменшення шкідливих промислових викидів підприємств агломерації
Мікро-		

4.1. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації

Функціональне зонування

Рис. 4.3.1. Пропоноване функціональне зонування Краматорської агломерації

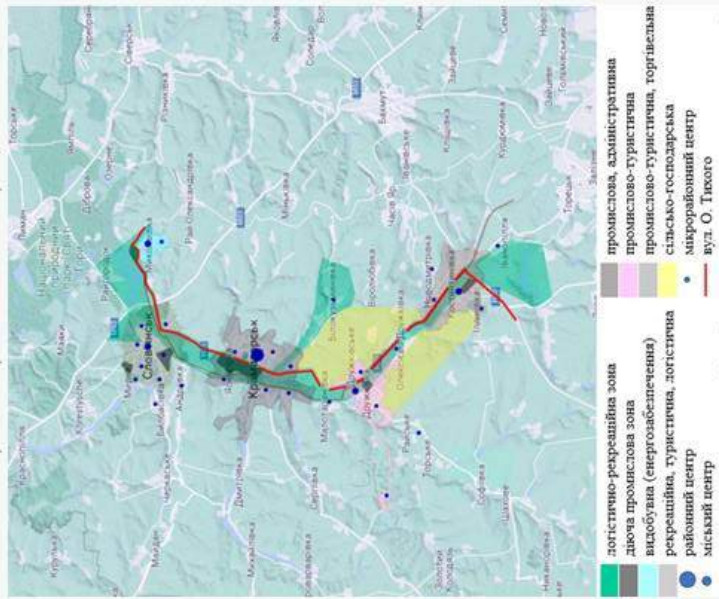


Табл. 4.3.1. Пропоновані функції для міст Краматорської агломерації

Місто	Існуюча функція	Проектуєма функція
Миколаївка	Промислова, видобувна	Видобувна (енергозабезпечення)
Слов'янськ	Промислова, рекреаційна	Рекреаційна, туристична, логістична
Краматорськ	Промислова, адміністративна	Промислова, адміністративна
Дружківка	Промислова	Промислово-туристична
Констянтинівка	Промислова	Промислово-туристична, торгівельна

Табл. 4.3.1. Пропоновані функції для міст Краматорської агломерації

- на макрорівні**
 - створення загальної системи самостійних міст, що пов'язані на всіх рівнях;
 - розвиток транспортних та логістичних зон, що забезпечують взаємозв'язок регіону;
 - розвиток типувальних функціональних зон, що передбачені стратегією розвитку регіону;
 - визначення агломерації як загального організму, що складається з окремих органів (міст) що мають окремі функції об'єднані спільним сенсом;
 - шліфувальний простір агломерації;
 - загальна лінійна композиційна структура;
 - благоустрій міжміських зон;
 - створення загальної логістично-рекреаційної зони;
 - розвиток міжміських сільськогосподарських зон;
- на мезорівні**
 - інтеграція діючих промислових зон в сучасне міське середовище;
 - реабілітація, рекультивация та ревіталізація території вилучених підприємств;
 - впорядкування та рівномірний розвиток сільських зон;
- на мікрорівні**
 - створення системи адміністративних зон за територією районний центр – міський центр – сільський центр – мікрорайонний центр;
 - інтеграція сільськогосподарських зон в міське середовище;

4.1. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації

Функціональне зонування

Рис. 4.3.1. Пропоноване функціональне зонування Краматорської агломерації

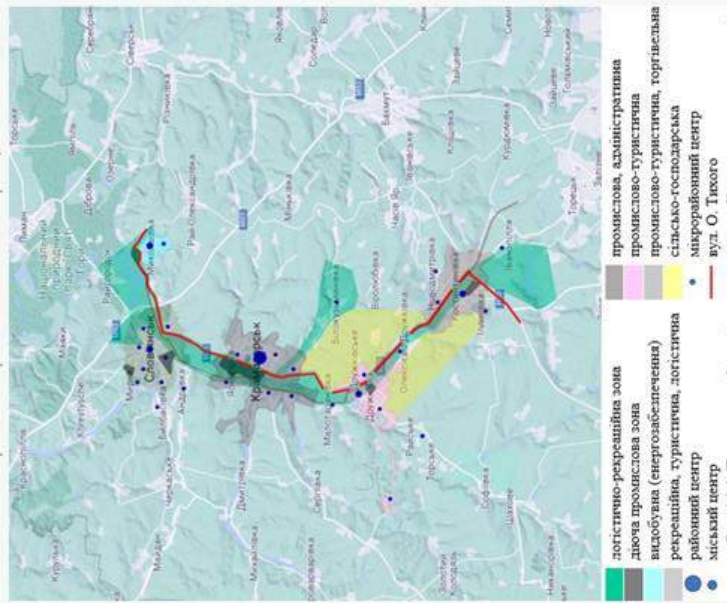


Табл. 4.3.1. Пропоновані функції для міст Краматорської агломерації

на макрорівні	
	створення загальної системи самостійних міст, що пов'язані на всіх рівнях
	розвиток транспортних та логістичних зон, що забезпечують взаємоб'язок регіону
	розвиток титульних функціональних зон, що передбачені стратегією розвитку регіону
	блокування агломерації як загального організму що складається з окремих органів (міст) що мають окремі функції об'єднані спільним сенсом

4.1. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації

Функціональне зонування

Рис. 4.3.1. Пропоноване функціональне зонування Краматорської агломерації

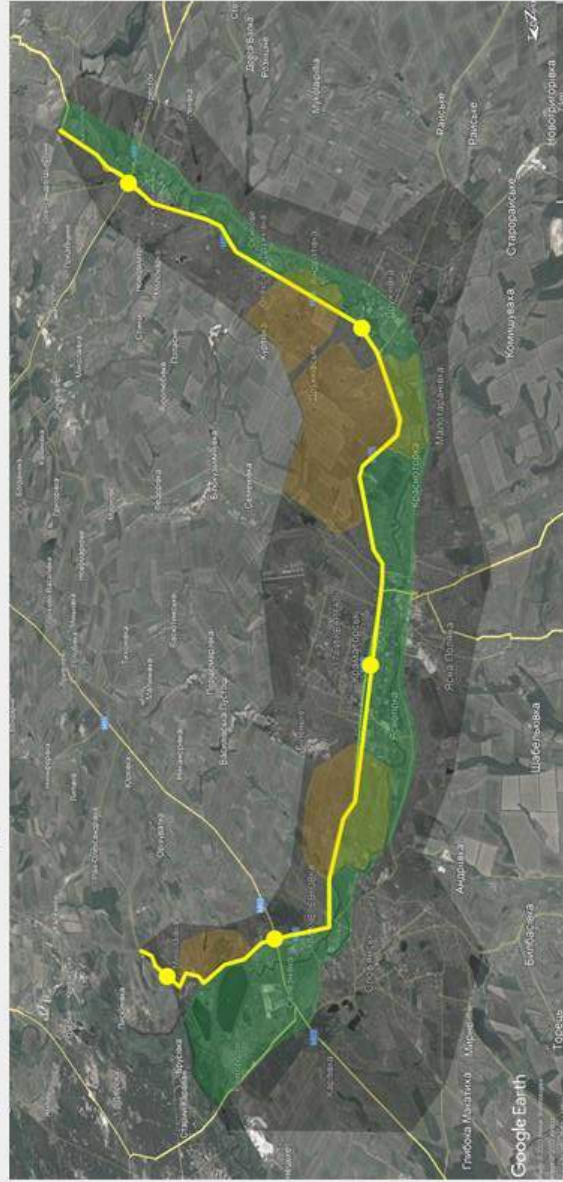
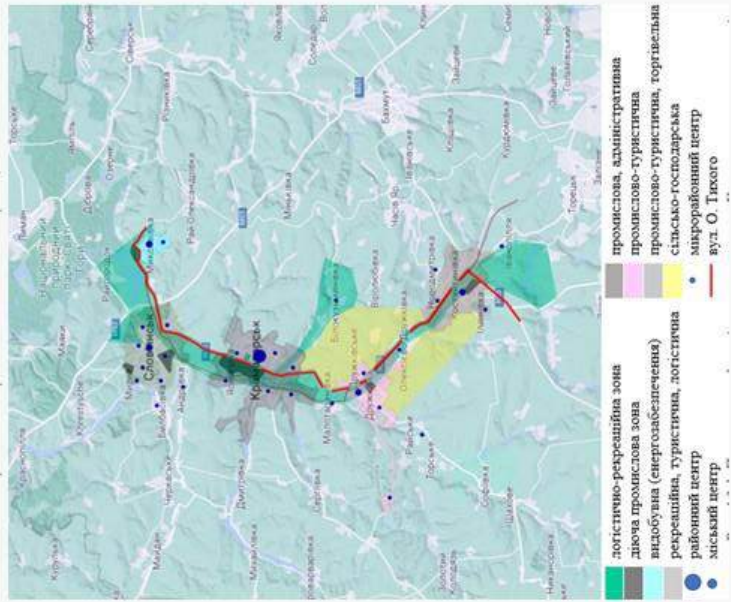


Табл. 4.3.1. Пропоновані функції для міст Краматорської агломерації



НА МЕЗОРІВНІ

4.1. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації

Функціональне зонування



Табл. 4.3.1. Пропоновані функції для міст Слоб'янськ Краматорської агломерації



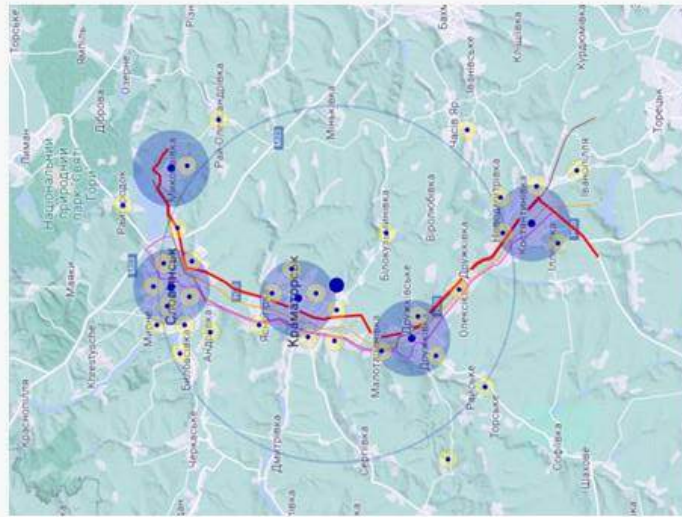
на мікрорівні

- Інтеграція діючих промислових зон в сучасне міське середовище
- Реабілітація, рекультивація та ревіталізація території вбудованих підприємств
- Впорядкування та рівномірний розвиток сільських зон
- Створення системи адміністративних зон за ієрархією районний центр-міський центр-сільський центр-мікрорайонний центр
- Інтеграція сільськогосподарських зон в міське середовище

4.1. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації

Планувальне та транспортне рішення

Рис. 4.3.2. Пропоноване планувальне та транспортне рішення



Таб. 4.3.3. Пропоноване планувальне рішення для міст Краматорської агломерації

на макрорівні	на мезорівні	на мікрорівні
<ul style="list-style-type: none"> реконструкція систем водозабезпечення агломерації; створення та реконструкція необхідних планувальних зв'язків з навколишніми регіонами, містами та селами-сателітами; раціональне використання природних ресурсів та територій; створення програм регіонального розвитку; розбудова інфраструктури; забезпечення економічних можливостей розвитку для забезпечення ефективного використання ресурсів шляхом застосування планувальних та містобудівних засобів; створення лінійної багатоядерної структури; об'єднання загальною логістично-рекреативною мережею; підвищення планувальної структури; розширення, благоустрій та забудова міської логістично-рекреативної зони; впорядкування та будівництво об'єктів соціальної та критичної інфраструктури, яких потребує агломерація; створення загальної генерального плану агломерації в узгодженні з генеральним планом міст, що дасть змогу створити загальне взаємо-пов'язане середовище та подальший план розвитку; створення екологічних комунальних зон, що обслуговують агломерацію; переорієнтація середовища від заводо-центричного до людино-центричного; створення систем міських та мікрорайонних центрів; створення технопарків відповідно до стратегії розвитку функцій; створення доступу до прибережних зон шляхом рекультивації деградованих територій; створення життєздатного актуального генерального плану, що заснований на засадах стратегії розвитку міста та враховує можливості деградованих територій; впорядкування та будівництво об'єктів соціальної та критичної інфраструктури, яких потребують міста; децентралізація міст; класифікація підприємств по значимості етапів; створення та реставрація історичних міських архівів з врахуванням культурологічних, історичних та архітектурних особливостей; реставрація історичних міських ландшафтів 	<ul style="list-style-type: none"> реконструкція магістралей регіонального значення з врахуванням актуальної інформації про вибул підприємств; створення нових сучасних розв'язок, що забезпечують зручне сполучення з іншими регіонами; забезпечення регіону сучасним двоцим пильним аеропортом що забезпечить швидкісний зв'язок з регіонами та закордоном; реконструкція вул. О. Тихого з огляду на створення загальної логістично-рекреативної зони; реконструкція дублюючої магістралі, що забезпечує автомобільний зв'язок міст та паралельна транспортний зазначений та автомагістралі на випадок непередбачених подій; створення міської велосипедної магістралі, що є частиною логістично-рекреативної зони; створення загально-агломеративного маршруту, що забезпечується електротранспорт (тролейбус, електро-поїзд, монорельс); будівництво нових розв'язок та об'їзної магістралі неперервного руху в об'їзді агломерації; розвиток пересадкувальних до вул. О. Тихого міських вулиць, що скоротить час при пересуванні містами; реконструкція або відновлення міської залізничної мережі виду міського транспорту; реконструкція міських дорожніх мереж з врахуванням актуальної інформації про вибул підприємств та деградованих ділянок; реконструкція внутрішньо-квартальної мережі; актуалізація маршрутів громадського транспорту; реконструкція пішохідних зон та перерозпланування окремих історичних вулиць під потреби пішоходів; врегулювання ритмічності світлофора та підрачунок пропускної здатності міських вулиць; будівництво міських автомобільних розв'язок; створення системи міських велосипедних доріжок; 	<ul style="list-style-type: none"> реконструкція магістралей регіонального значення з врахуванням актуальної інформації про вибул підприємств; створення нових сучасних розв'язок, що забезпечують зручне сполучення з іншими регіонами; забезпечення регіону сучасним двоцим пильним аеропортом що забезпечить швидкісний зв'язок з регіонами та закордоном; реконструкція вул. О. Тихого з огляду на створення загальної логістично-рекреативної зони; реконструкція дублюючої магістралі, що забезпечує автомобільний зв'язок міст та паралельна транспортний зазначений та автомагістралі на випадок непередбачених подій; створення міської велосипедної магістралі, що є частиною логістично-рекреативної зони; створення загально-агломеративного маршруту, що забезпечується електротранспорт (тролейбус, електро-поїзд, монорельс); будівництво нових розв'язок та об'їзної магістралі неперервного руху в об'їзді агломерації; розвиток пересадкувальних до вул. О. Тихого міських вулиць, що скоротить час при пересуванні містами; реконструкція або відновлення міської залізничної мережі виду міського транспорту; реконструкція міських дорожніх мереж з врахуванням актуальної інформації про вибул підприємств та деградованих ділянок; реконструкція внутрішньо-квартальної мережі; актуалізація маршрутів громадського транспорту; реконструкція пішохідних зон та перерозпланування окремих історичних вулиць під потреби пішоходів; врегулювання ритмічності світлофора та підрачунок пропускної здатності міських вулиць; будівництво міських автомобільних розв'язок; створення системи міських велосипедних доріжок;

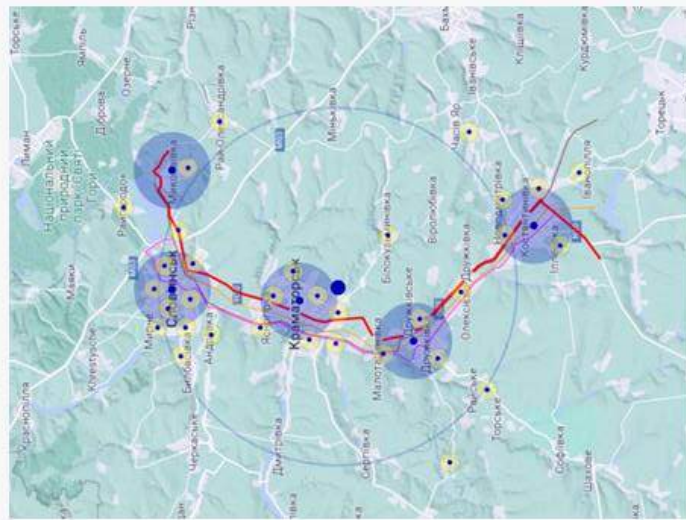
Таб. 4.3.4. Пропонована транспортна схема для міст Краматорської агломерації

на макрорівні	на мезорівні	на мікрорівні
<ul style="list-style-type: none"> реконструкція магістралей регіонального значення з врахуванням актуальної інформації про вибул підприємств; створення нових сучасних розв'язок, що забезпечують зручне сполучення з іншими регіонами; забезпечення регіону сучасним двоцим пильним аеропортом що забезпечить швидкісний зв'язок з регіонами та закордоном; реконструкція вул. О. Тихого з огляду на створення загальної логістично-рекреативної зони; реконструкція дублюючої магістралі, що забезпечує автомобільний зв'язок міст та паралельна транспортний зазначений та автомагістралі на випадок непередбачених подій; створення міської велосипедної магістралі, що є частиною логістично-рекреативної зони; створення загально-агломеративного маршруту, що забезпечується електротранспорт (тролейбус, електро-поїзд, монорельс); будівництво нових розв'язок та об'їзної магістралі неперервного руху в об'їзді агломерації; розвиток пересадкувальних до вул. О. Тихого міських вулиць, що скоротить час при пересуванні містами; реконструкція або відновлення міської залізничної мережі виду міського транспорту; реконструкція міських дорожніх мереж з врахуванням актуальної інформації про вибул підприємств та деградованих ділянок; реконструкція внутрішньо-квартальної мережі; актуалізація маршрутів громадського транспорту; реконструкція пішохідних зон та перерозпланування окремих історичних вулиць під потреби пішоходів; врегулювання ритмічності світлофора та підрачунок пропускної здатності міських вулиць; будівництво міських автомобільних розв'язок; створення системи міських велосипедних доріжок; 	<ul style="list-style-type: none"> реконструкція магістралей регіонального значення з врахуванням актуальної інформації про вибул підприємств; створення нових сучасних розв'язок, що забезпечують зручне сполучення з іншими регіонами; забезпечення регіону сучасним двоцим пильним аеропортом що забезпечить швидкісний зв'язок з регіонами та закордоном; реконструкція вул. О. Тихого з огляду на створення загальної логістично-рекреативної зони; реконструкція дублюючої магістралі, що забезпечує автомобільний зв'язок міст та паралельна транспортний зазначений та автомагістралі на випадок непередбачених подій; створення міської велосипедної магістралі, що є частиною логістично-рекреативної зони; створення загально-агломеративного маршруту, що забезпечується електротранспорт (тролейбус, електро-поїзд, монорельс); будівництво нових розв'язок та об'їзної магістралі неперервного руху в об'їзді агломерації; розвиток пересадкувальних до вул. О. Тихого міських вулиць, що скоротить час при пересуванні містами; реконструкція або відновлення міської залізничної мережі виду міського транспорту; реконструкція міських дорожніх мереж з врахуванням актуальної інформації про вибул підприємств та деградованих ділянок; реконструкція внутрішньо-квартальної мережі; актуалізація маршрутів громадського транспорту; реконструкція пішохідних зон та перерозпланування окремих історичних вулиць під потреби пішоходів; врегулювання ритмічності світлофора та підрачунок пропускної здатності міських вулиць; будівництво міських автомобільних розв'язок; створення системи міських велосипедних доріжок; 	<ul style="list-style-type: none"> реконструкція магістралей регіонального значення з врахуванням актуальної інформації про вибул підприємств; створення нових сучасних розв'язок, що забезпечують зручне сполучення з іншими регіонами; забезпечення регіону сучасним двоцим пильним аеропортом що забезпечить швидкісний зв'язок з регіонами та закордоном; реконструкція вул. О. Тихого з огляду на створення загальної логістично-рекреативної зони; реконструкція дублюючої магістралі, що забезпечує автомобільний зв'язок міст та паралельна транспортний зазначений та автомагістралі на випадок непередбачених подій; створення міської велосипедної магістралі, що є частиною логістично-рекреативної зони; створення загально-агломеративного маршруту, що забезпечується електротранспорт (тролейбус, електро-поїзд, монорельс); будівництво нових розв'язок та об'їзної магістралі неперервного руху в об'їзді агломерації; розвиток пересадкувальних до вул. О. Тихого міських вулиць, що скоротить час при пересуванні містами; реконструкція або відновлення міської залізничної мережі виду міського транспорту; реконструкція міських дорожніх мереж з врахуванням актуальної інформації про вибул підприємств та деградованих ділянок; реконструкція внутрішньо-квартальної мережі; актуалізація маршрутів громадського транспорту; реконструкція пішохідних зон та перерозпланування окремих історичних вулиць під потреби пішоходів; врегулювання ритмічності світлофора та підрачунок пропускної здатності міських вулиць; будівництво міських автомобільних розв'язок; створення системи міських велосипедних доріжок;

4.1. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації

Планувальне та транспортне рішення

Таб. 4.3.3. Пропоноване планувальне рішення для міст Краматорської агломерації



на макровиві

- Реконструкція систем водозабезпечення агломерації.

- Створення та реконструкція необхідних планувальних зв'язків з навколишніми регіонами, містами та селами-сателітами

- Рациональне використання природних ресурсів та території

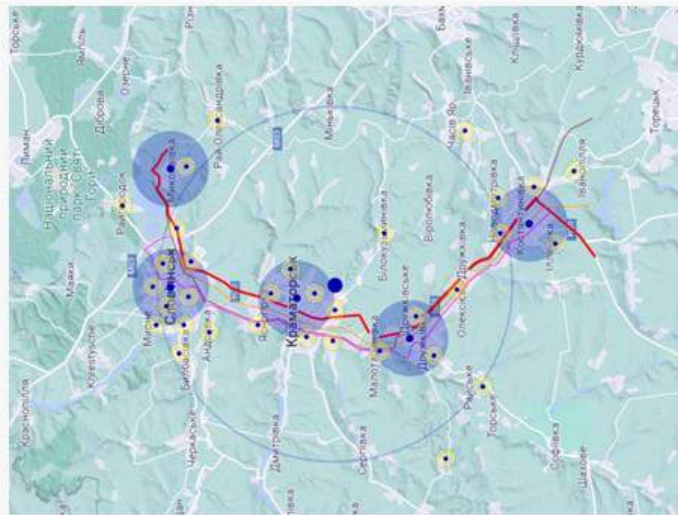
- Створення програми регіонального розвитку

- Розбудова інфраструктури.

- Забезпечення економічних можливостей розвитку для ефективного використання ресурсів шляхом застосування планувальних та містобудівних засобів ревіталізації.

Планувальне та транспортне рішення

Рис. 4.3.2. Пропоноване планувальне та транспортне рішення



■ Створення лінійної багатоядерної структури.

■ Об'єднання загальною логістично-рекреаційною бієюю

■ Гнучка планувальна структура

■ Розпланування, благоустрій та забудова міжміської логістично-рекреаційної зони

■ Впорядкування та будівництво об'єктів соціальної та критичної інфраструктури, яких потребує агломерація

■ Створення загального генерального плану агломерації в узгодженні з генеральними планами міст, що дасть

згоду створити загально-взаємо-пов'язане середовище та подальший план розвитку

■ Створення екологічних зон, що обслуговують агломерацію

на месурівні

4.1. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації

Рис. 4.3.1. Планувальне рішення згідно до Стратегії розвитку Донецької області

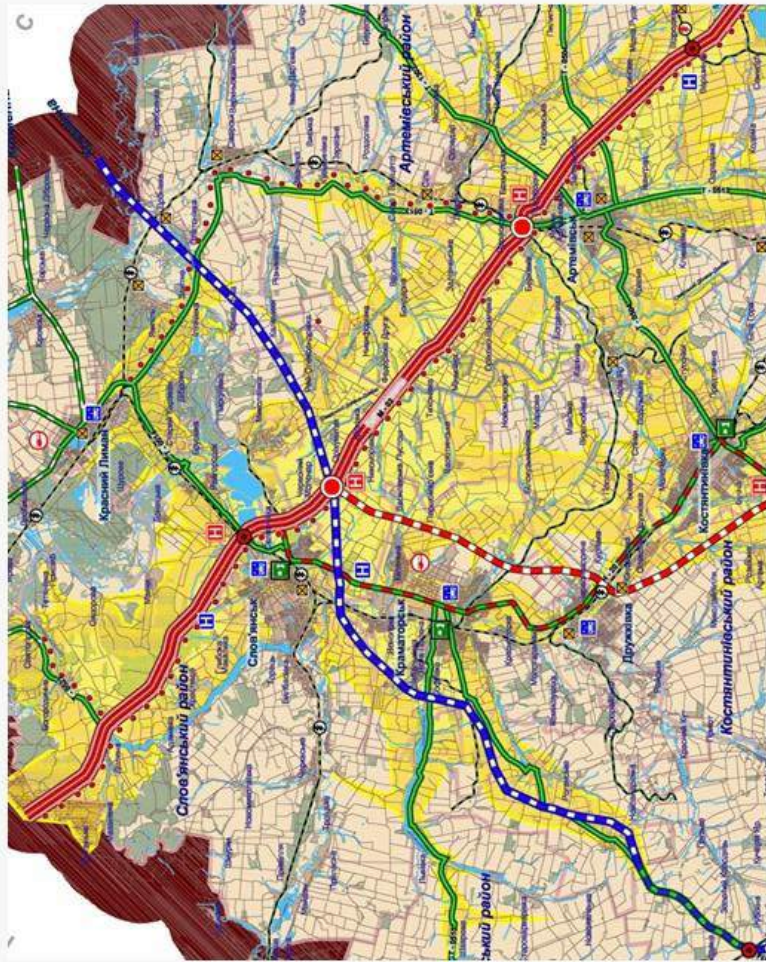
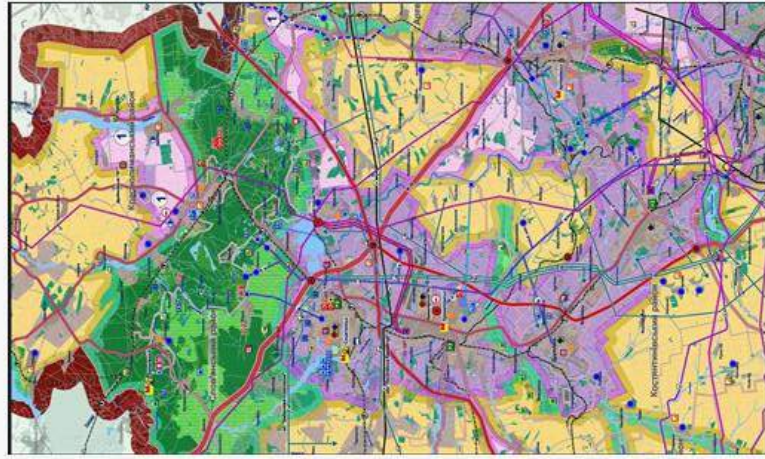


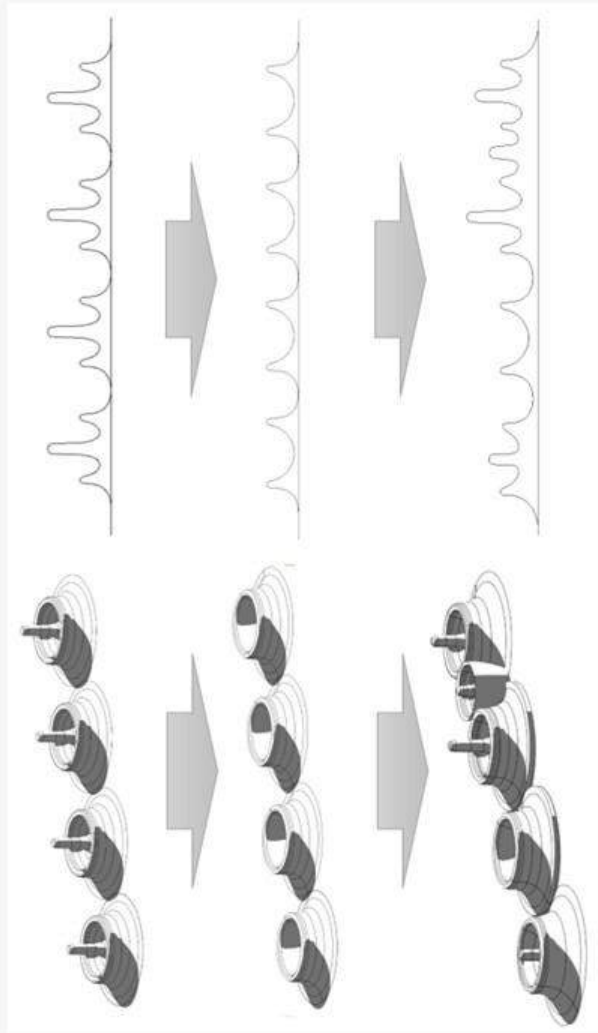
Рис. 4.3.1. Проектний план згідно до Стратегії розвитку Донецької області



4.1. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації

Композиція забудови

Рис. 4.3.3. Зміни у композиційній та планувальній структурі при вибутті містотвірного підприємства



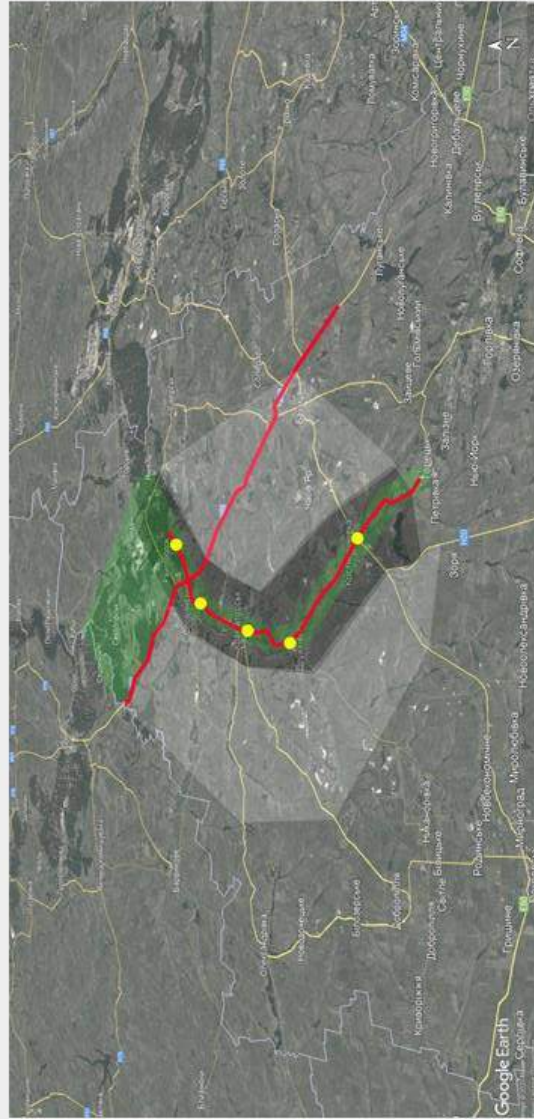
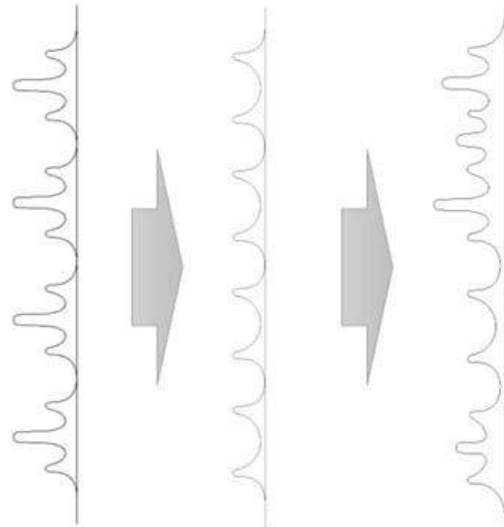
Таб. 4.3.5. Пропонована композиційно-просторова структура для міст Краматорської агломерації

на макрорівні
<ul style="list-style-type: none"> ▪ підлаштування загальної композиції до ландшафтних особливостей території; ▪ створення відкритої загальної композиційно-просторової структури, образ якої сприймається з височини; ▪ створення відремлюючої композиційної структури що візуально домінує в степовому ландшафті; ▪ регіональний підхід до формування композиційно-просторової організації з огляду на всторичну складову та фортифікаційні сенси та місця пам'яті; ▪ загальне просторове рішення; ▪ збереження та відновлення існуючих просторових домінант на загальному (агломерації) рівні; ▪ розвиток міжміських просторів як об'єктів рекреації та композиційних елементів у забудові агломерації; ▪ збереження та підкреслення зелених зон у міських та міжміських просторах з метою урегулювання екологічної складової;
на мезорівні
<ul style="list-style-type: none"> ▪ зонування за відповідними функціями відносно просторового рішення ділянок; ▪ відокремлення міст за адміністративною та функціональною складовими з метою візуального розмежування ділянок; ▪ виокремлення загальної логістико-рекреаційної зони як просторової домінанти (райони та мікрорайони міст) рівні; ▪ збереження та відновлення існуючих просторових домінант на локальному (райони та мікрорайони міст) рівні; ▪ упорядкування поверховості відповідно до блакитних ліній; ▪ упорядкування шільності відповідно до просторових та нормативних запитів; ▪ створення локальних просторових композицій на рівні мікрорайонів міст.
на мікрорівні

4.1. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації

Композиція забудови

Рис. 4.3.3. Зміни у композиційній та планувальній структурі при видутті містотвірного підприємства



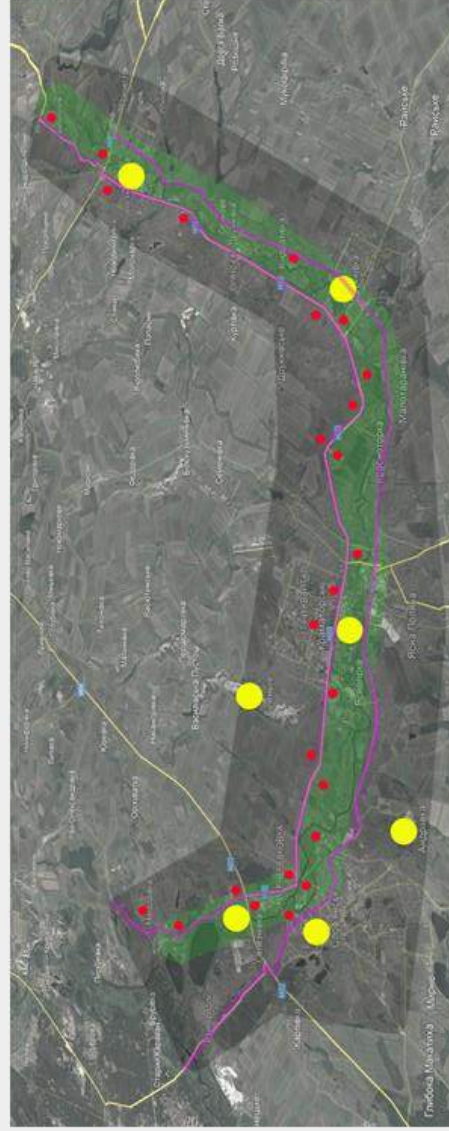
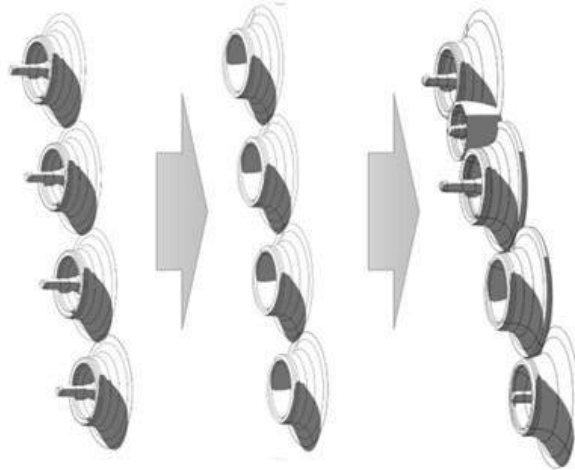
на макровигляді

- підлаштування загальної композиції до ландшафтних особливостей території
- створення відкритої загальної композиційно-просторової структури, обрив якої сприймається з височини
- створення відокремлюючої композиційної структури що візуально домінує в степовому ландшафті
- регіональний підхід до формування композиційно-просторової організації з огляду на історичну складову та фортифікаційні сенси та місця пам'яті

4.1. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації

Композиція забудови

Рис. 4.3.3. Зміни у композиційній та планувальній структурі при видутті містотвірного підприємства



Таб. 4.3.5. Пропонована композиційно-просторова структура для міст Краматорської агломерації

- Загальне просторове рішення
- збереження та відновлення існуючих просторових доміант на загальному (агломерація) рівні
- розвиток міжміських просторів як об'єктів рекреації та композиційних елементів у забудові агломерації
- збереження та підкреслення зелених зон у міських та міжміських просторах з метою урегулювання екологічної складової
- зонбування за відповідними функціями відносно просторового рішення ділянок
- відокремлення міст за адміністративною та функціональною складовими з метою візуального розмежування ділянок
- блокування загальної логістично-рекреаційної зони як просторової доміанти

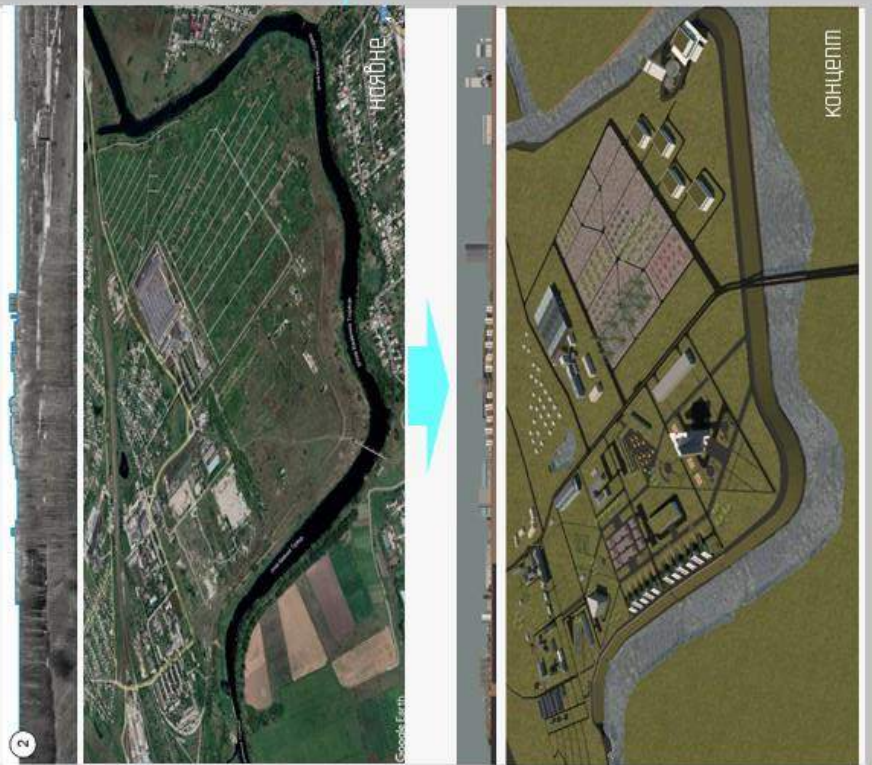
на мезорівні

РІШЕННЯ

РОЗДІЛ IV. КОМПОЗИЦІЙНО-ПРОСТОРОВІ ЗАСАДИ ЕКО-РЕВІТАЛІЗАЦІЇ ІНДУСТРІАЛЬНИХ МОНУМЕНТІВ (НА ПРИКЛАДІ МІСТ КРАМАТОРСЬКОЇ АГЛЮМЕРАЦІЇ)

4.1. Композиційно-просторовий аналіз Краматорської агломерації

Композиція забудови



Таб. 4.3.5. Пропонована композиційно-просторова структура для міста Слов'янськ Краматорської агломерації

на мікрорівні

- Збереження та відновлення існуючих просторових домінант на локальному рівні
- Упорядкування поверховості відповідно до блокових ліній
- Упорядкування щільності відповідно до просторових та нормативних запитів
- створення локальних просторових композицій на рівні мікрорайонів міст

ДОДАТОК Г АКТИ ВПРОВАДЖЕНЬ



МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Донбаська національна академія будівництва і архітектури

Вул. Героїв Небесної Сотні, 14, м. Краматорськ, Донецька обл., 84333, тел. (06264) 6 - 19 - 99,
<http://donnaba.edu.ua>, E-mail: akademiya.donnaba@gmail.com, admin@donnaba.edu.ua, код ЄДРПОУ 02070795
 Тимчасова адреса для листування на період воєнного стану:
 вул. Карпатська, 15, м. Івано-Франківськ, Україна, 76019

№ 01-05-133 від 14.08.2023
 На № _____ від _____

Міністерство освіти і науки України

АКТ

**про впровадження результатів наукового дослідження
 Гончарової Інни Володимирівни за темою: «Композиційно-просторові засади еко-
 ревіталізації індустріальних мономіст (на прикладі міст Краматорської агломерації)»,
 поданого на здобуття наукового ступеня докторки філософії
 зі спеціальності 191 – Архітектура та містобудування**

Окремі теоретичні положення та методичні напрацювання Гончарової Інни Володимирівни за тематикою дисертації були впроваджені у навчальних курсах при розробці навчальних лекційних курсів архітектурного факультету Донбаської національної академії будівництва та архітектури, в тому числі:

- Лекційний курс з навчальної дисципліни «Регіоналістика в архітектурі Донеччини» (для здобувачів вищої освіти денної та заочної форми навчання спеціальності 191 Архітектура і містобудування). / Укл.: Губанов О.В. – Краматорськ, Івано-Франківськ, ДонНАБА, 2020;
- Лекційний курс з навчальної дисципліни «Історія архітектури і містобудування» Модуль 5 «Архітектура і містобудування Донеччини» (для здобувачів вищої освіти денної та заочної форми навчання спеціальності 191 Архітектура і містобудування). / Укл.: Губанов О.В. – Краматорськ, Івано-Франківськ, ДонНАБА, 2022;
- Лекційний курс з навчальної дисципліни «Містобудування» (для здобувачів вищої освіти денної та заочної форми навчання спеціальності 191 Архітектура і містобудування). / Укл.: В'язовський В.Є. – Краматорськ, Івано-Франківськ, ДонНАБА, 2021.

Впроваджена методика адаптована до кредитно-модульної системи організації навчання, і використовувалась з метою взаємної інтеграції теоретичних та проєктних знань на кафедрі «Містобудування» у підготовці студентів напряму 191 «Архітектура та містобудування» за спеціалізаціями «Архітектура будівель та споруд» та «Містобудування». Створена дисертанткою теоретична модель еко-ревіталізації індустріальних мономіст набула відображення у ілюстративному та теоретичному матеріалі лекційних курсів.

В межах роботи виконавиці держбюджетної кафедральної теми ДонНАБА кафедри «Архітектура будівель та споруд» № 21-24 АБС «Дослідження регіональної ідентифікації архітектури Донеччини і впровадження її у сучасне проєктування» (01.09.2021 р. – 30.06.2024

р.) було впроваджено окремі теоретичні положення та методичні напрацювання за тематикою дисертації.

Для викладачів та студентів Архітектурного факультету, кафедр «Містобудування» та «Архітектури будівель та споруд» у 2020 - 2023 р.р. було організовано і проведено науково-методичні семінари, присвячені виявленню проблем формування індустріальних мономіст на прикладі міст Краматорської агломерації Донецької області.

Проректор з наукової роботи
та міжнародних зв'язків д.т.н.



Колесніченко С.

Завідувач кафедри
«Містобудування», к. арх.

Губанов О.

Завідувач кафедри
«Архітектури будівель та споруд», доц.

Непочатих Є.

Виконавець:
Губанов О.
(06264) 6-19-99



**СЛОВ'ЯНСЬКА МІСЬКА ВІЙСЬКОВА АДМІНІСТРАЦІЯ
ВІДДІЛ КУЛЬТУРИ СЛОВ'ЯНСЬКОЇ МІСЬКОЇ ВІЙСЬКОВОЇ
АДМІНІСТРАЦІЇ
КРАМАТОРСЬКОГО РАЙОНУ ДОНЕЦЬКОЇ ОБЛАСТІ
(ВІДДІЛ КУЛЬТУРИ СЛОВ'ЯНСЬКОЇ МІСЬКОЇ ВА)
пл. Соборна, 2, м. Слов'янськ, Донецька обл., 84122, тел. (06262) 2-56-32
e-mail: cult.slov@gmail.com web: www.slavrada.gov.ua
код ЄДРПОУ 44632315**

від 23.08.2023 № 01-28/218

АКТ

про впровадження результатів наукового дослідження

**Гончарової Ірини Володимирівни за темою: «Композиційно-просторові
засади еко-ревіталізації індустріальних мономіст (на прикладі міст
Краматорської агломерації)»,
поданого на здобуття наукового ступеня докторки філософії зі спеціальності
191 – Архітектура та містобудування**

Наукове дослідження, проведене Гончаровою Інною Володимирівною за темою «Композиційно-просторові засади еко-ревіталізації індустріальних мономіст (на прикладі міст Краматорської агломерації)» в рамках здобуття наукового ступеня докторки філософії, було впроваджено в межах роботи відділу культури Слов'янської міської військової адміністрації в період 2019-2023 рр.

Теоретичні та практичні матеріали та виявлена методика взяті до уваги спеціалістами відділу культури Слов'янської міської військової адміністрації з метою подальшого розвитку та застосування підходів в галузі. Створена проєктна модель еко-ревіталізації індустріальних мономіст досліджуються з метою створення подальшої стратегії культурного розвитку м.Слов'янськ.

За період 2019-2023 рр. авторка дослідження була членкинею двох робочих груп в якості фахівця з питань архітектури та містобудування: з питань вироблення рішень щодо консолідованого, ефективного та прозорого регулювання розміщення зовнішньої реклами, вивісок чи табличок у Слов'янську (2021 р.); з розробки Стратегії розвитку м. Слов'янська в складі галузевої ради у сфері туризму при Слов'янській міській ВЦА (2022 р.).

Виявлені теоретичні та практичні композиційно-просторові засади визначено, як ефективні заходи щодо майбутнього розвитку індустріальних мономіст в цілому, та архітектурного середовища міст Краматорської агломерації, зокрема.

Начальник відділу культури

095523825



Марина ОЛІЙНИК



**ДОНЕЦЬКА ОБЛАСНА ДЕРЖАВНА АДМІНІСТРАЦІЯ
УПРАВЛІННЯ МІСТОБУДУВАННЯ ТА АРХІТЕКТУРИ
(УМА ДОНОДА)**

площа Соборна, 2, місто Слов'янськ, Донецька область, 84122, тел. (066) 609 38 16
E-mail: arh.d@dn.gov.ua, вебсайт: arch.dn.gov.ua, код ЄДРПОУ 35711328

від 30.08.2023 № 372/0/131-23

На № _____ від _____

Донбаська національна академія
будівництва і архітектури

Про впровадження наукового
дослідження «Композиційно-
просторові засади еко-ревіталізації
індустріальних мономіст

На лист Донбаської національної академії будівництва і архітектури від 28.08.2023 № 03-02-05-135 направляємо інформацію про результати розгляду наукового дослідження Гончарової Інни Володимирівни за темою: «Композиційно-просторові засади еко-ревіталізації індустріальних мономіст (на прикладі міст Краматорської агломерації)», що додається.

Додаток: АКТ про впровадження результатів наукового дослідження Гончарової Інни Володимирівни за темою: «Композиційно-просторові засади еко-ревіталізації індустріальних мономіст (на прикладі міст Краматорської агломерації)», поданого на здобуття наукового ступеня доктора філософії зі спеціальності 191 «Архітектура та містобудування» на 1 арк. в 1 прим.

Начальник управління

Василь ТЕКЛЮК

Олена Федорович 0956378108

Управління
містобудування та
архітектури Донецької
обласної
державної адміністрації

ЗАТВЕРЖУЮ

Начальник управління
містобудування та архітектури
Донецької обласної державної
адміністрації



Василь ТЕКЛЮК

30 серпня 2023 року

АКТ

**про впровадження результатів наукового дослідження
Гончарової Інни Володимирівни за темою: «Композиційно-просторові засади
еко-ревіталізації індустріальних мономіст (на прикладі міст Краматорської
агломерації)», поданого на здобуття наукового ступеня доктора філософії за
спеціальністю 191 «Архітектура та містобудування»**

Теоретичні і практичні положення та методичні напрацювання наукового дослідження Гончарової Інни Володимирівни за тематикою дисертації були впроваджені в межах практичної, стратегічної та науково-дослідної роботи відділу управління містобудування та архітектури Донецької обласної державної адміністрації.

Методичні напрацювання та створена проектна модель еко-ревіталізації індустріальних мономіст вивчена спеціалістами управління містобудування та архітектури Донецької обласної державної адміністрації з метою використання при розробленні документів стратегічного та просторового планування, а саме Програми комплексного відновлення Донецької області, Схеми планування території (окремої частини території) Донецької області.

Запропоновані теоретичні та практичні композиційно-просторові засади еко-ревіталізації визначено як дієві заходи щодо майбутнього розвитку індустріальних мономіст Краматорської агломерації в цілому та, зокрема, їхнього архітектурного середовища.

Склав

Головний спеціаліст
відділу містобудування

Олена ФЕДОРОВИЧ

ДОДАТОК Д УНІВЕРСАЛЬНА
ЛОГІЧНА МОДЕЛЬ ДОСЛІДЖЕННЯ

