

**СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ
ДОСЛІДЖЕННЯ**

УДК 911.375:330 (477-25)

DOI: <https://doi.org/10.15407/ugz2021.01.025>**Є.О. Маруняк¹, С.А. Лісовський¹, С.А. Покляцький¹, А.А. Мозговий¹,
А.О. Петровська², М.В. Румянцева²**¹Інститут географії Національної академії наук України, Київ²Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ**РОЗВИТОК СТОЛИЧНОГО МІСТА КРІЗЬ ПРИЗМУ ІНКЛЮЗИВНОСТІ
(НА ПРИКЛАДІ М. КИЄВА)***

Метою дослідження є виявлення локальних ознак інклюзії та/або ексклюзії в межах столичного постсоціалістичного міста, верифікація партисипативних підходів в контексті дослідження збалансованості, а також створення підґрунтя для розробки рекомендацій щодо подальшого вдосконалення політики міського розвитку в Україні. На прикладі Києва та кількох його мікрорайонів, на основі опитування та експертної оцінки, визначено локальні особливості просторового виміру інклюзивності – доступності та відкритості об'єктів інфраструктури, організації міського простору. У ході опитувань, поряд з позитивними оцінками доступності міської інфраструктури для мешканців, та високих оцінок якості облаштування окремих об'єктів, виявлено і суттєві недоліки, особливо виражені стосовно людей з інвалідністю. Наукова новизна статті полягає у виявленні локальних ознак інклюзивності і ексклюзивності в столиці постсоціалістичної країни в контексті вдосконалення міської політики в Україні.

Ключові слова: інклюзивність; доступність; міський розвиток; збалансований розвиток; Київ.

Eu.O. Maruniak¹, S.A.Lisovskyi¹, S.A. Pokliatskyi¹, A.A.Mozghovyi¹, A.O.Petrovska², M.V.Rumiantseva²¹Institute of Geography of the National Academy of Sciences of Ukraine, Kyiv²Taras Shevchenko National University of Kyiv, Kyiv**DEVELOPMENT OF THE CAPITAL CITY THROUGH THE PRISM OF INCLUSIVENESS (A CASE OF KYIV)**

The problem of inclusive development has recently taken into account in Ukraine, although at the global level and in the EU such discussions have been going on for a long time, as well as key concepts were included in the documents shaping the international policy agenda. The paper aims to identify local markers of inclusion and/or exclusion within the capital post-socialist city, verify participatory approaches within the context of sustainable urban development research, and create a basis for developing recommendations for further improvement of urban policy in Ukraine. The example of the capital, Kyiv, a city that has been integrated into the global economic landscape for several decades, is the most indicative from the point of view of current and anticipated changes. The article outlines the main features of modern discourse in the field of inclusiveness and integrated urban development. On the case of Kyiv and a few urban neighborhoods, based on a survey and expert assessment, local features of the spatial measurement of inclusiveness, such as accessibility and openness of different types of infrastructural objects, organization of urban space, have been analyzed. The surveys, in addition to positive assessments of the availability of urban infrastructure for residents, and high quality of construction of individual facilities, simultaneously have been revealed significant shortcomings, especially for people with disabilities. The role of urban governance and international projects outcomes to achieve new goals of urban environment quality in Ukraine has been emphasized. The scientific novelty of the article is to identify local signs of inclusiveness and exclusivity in the capital city of a post-socialist country in the context of improving urban policy in Ukraine.

Key words: inclusiveness; accessibility; urban development; sustainable development; Kyiv.

Актуальність теми дослідження

Перехід до парадигми сталого розвитку і численні інновації у політиці міського розвитку та планування посилили акценти на проблемах доступ-

ності та відкритості різних елементів міського простору для всіх соціальних груп, а отже й інклюзивності міського простору в цілому. Доступність публічних просторів і транспортної інфра-

*Дослідження виконано в рамках НДР Інституту географії НАН України «Збалансований розвиток міст України (методологія і практика оцінювання)» (номер держреєстрації 0117U002410).

© Є.О. Маруняк, С.А. Лісовський, С.А. Покляцький, А.А. Мозговий, А.О. Петровська, М.В. Румянцева, 2021

структури, дотримання принципів «екологічної дружності», можливості реалізації соціальних, економічних, культурних потреб, врахування інтересів громади, бізнесу, інвесторів – усі ці положення мають бути інтегровані при розробці та реалізації планів та стратегій управління містом. У цьому контексті українські та інші постсоціалістичні міста є досить цікавими об'єктами дослідження. Їх розбудова у радянський період значною мірою враховувала соціальні орієнтири (помірна щільність та висотність забудови, зелені зони, об'єкти соціальної інфраструктури, дитячі та спортивні майданчики тощо). Проте помітним недоліком таких планувальних підходів було ігнорування інтересів осіб з інвалідністю і маломобільних груп населення, а згодом – невідповідність вимогам постіндустріального суспільства. Новим викликом для міського розвитку в Україні стали трансформації, що відбуваються в умовах глобалізації, та супроводжуються появою нових еліт, девелоперів, «стиснення простору», загостренням конфліктів щодо використання окремих територій. Очевидно, що під впливом міжнародної і європейської політик у галузі збалансованого розвитку та відповідних змін у національному законодавстві увага до забезпечення інклюзивності, як ключової характеристики сучасного українського міста, тільки зростатиме. Приклад столиці – Києва – міста, що вже впродовж кількох десятиліть інтегроване до глобального соціально-економічного простору, є найбільш показовим щодо наявних і очікуваних змін, і тому був обраний для поглибленого розгляду в цій статті.

Стан вивчення питання, основні праці

Цілком очевидно, що новий поштовх дослідженням та оновленню політики міського розвитку надало прийняття у 2015 р. «Цілей сталого розвитку 2030», серед яких саме Ціль 11 спрямована на забезпечення відкритості, безпеки, життєстійкості й екологічної стійкості міст і населених пунктів, а також «Нової програми розвитку міст» (Хабігат III, 2016 р.). В останньому документі помітно пріоритезується «стале та інклюзивне процвітання міст та можливості для всіх», зокрема інклюзивність міської економіки, політики міського розвитку, підтримка «безпечних, інклюзивних, доступних, зелених та якісних громадських просторів, що посилюють соціальну взаємодію, зокрема взаємодію поколінь, культурні феномени та політичну участь, за необхідності сприяють соціальній згуртованості, інклюзії та безпеці в

мирних та плюралістичних суспільствах, де задовольняються потреби всіх жителів, визнанню конкретних потреб осіб, що перебувають у вразливих ситуаціях» [1].

Поняття «інклюзивність» та його антонім – «ексклюзивність» (дезінтегрованість) є досить широкими. На думку окремих авторів, поява цих понять у політичному дискурсі значною мірою обумовлена Стамбульською декларацією [2] де «наявна відповідь на соціально-просторову нерівномірність включення в процес неоліберального розвитку міст» і має місце визнання перспективи погіршення через відсутність певних заходів [3].

Схожа ситуація і перехід до інклюзивності через рефлексію щодо проблеми ексклюзивності, нерівності та несправедливості помітна і в науковому дискурсі. Протягом 1980-х рр. відбулось певне переосмислення соціальних проблем, оскільки «актуальність цього завдання була посилена поверненням масового, часто довгострокового, безробіття, проблем зростання частки мешканців з низькими доходами, безпритульності та загального занепаду міст» [4]. Тож з 1990-х рр. зростає кількість публікацій, присвячених проблемам нерівності, бідності, а Європейська комісія у численних звітах звертає увагу на оновлення порядку денного для міст, включаючи поняття інклюзивності та згуртованості [5–6]. Також можна помітити посилення уваги до партисипативного планування або «планування у співпраці», як одного з дієвих механізмів забезпечення інклюзивності розвитку [7–9], що ґрунтується на відомих соціологічних теоріях Е.Гідденса та Ю.Габермаса, а також ролі громадянського суспільства [10] та безумовно спирається на пропоновану раніше теорію Ш. Арнштайн [11]. Також на початку 2000-х років формується усвідомлення наднаціональної ролі міст, їх конкуренції в процесі залучення інвесторів, необхідності зважати на ролі локальних акторів, обмежені можливості врядування міської влади [12–14].

Метою цього дослідження є виявлення локальних ознак інклюзії та/або ексклюзивності в межах столичного постсоціалістичного міста, верифікація партисипативних підходів в контексті дослідження збалансованості, а також створення підґрунтя для розроблення рекомендацій щодо подальшого вдосконалення політики міського розвитку в Україні.

Методи дослідження

Дослідницька ситуація характеризується недосконалістю кількісних підходів в оцінюванні

інклюзивності та збалансованості, що нині більше зорієнтовані на встановлення загальних рамок і здійснення порівнянь як на глобальному, так і на національному рівнях [17]. У таких умовах – за відсутності уніфікованої методики оцінки інклюзивного розвитку міста та його територіальних виділів – перспективним, на нашу думку, є здійснення аналізу на прикладі кількох локальних кейсів з комбінацією методів спостереження та опитування місцевих мешканців.

Відповідно структуру анкети було розроблено ґрунтуючись на критеріях відповідності складових просторової інклюзивності, доступності для сприйняття пересічними мешканцями, а також незначних часових витрат опитуваних. Було використано п'ятиступеневу шкалу оцінювання: від одного (найнижче значення) до п'яти балів (найвище значення). Питання були розподілені за трьома тематичними блоками: «вулична інфраструктура та громадський транспорт», «організація міського простору» та «соціальна інфраструктура». Перший блок питань відображав наявність тих чи інших елементів вуличної інфраструктури: дорожня розмітка, наземні пішохідні переходи, світлофори, тактильні та візуальні елементи доступності тощо. Другий блок питань охоплював питання, що стосувались пішохідної доступності, благоустрою, безпеки та відкритості зелених зон, дитячих та спортивних майданчиків, а також сакральних споруд та громадських просторів. Третій блок питань акцентував увагу на наявності/відсутності об'єктів соціальної інфраструктури та її пішохідної доступності. Зважаючи на особливості сприйняття проблем доступності та забезпеченості інфраструктурою людьми різних вікових груп, було виділено такі категорії респондентів за віком: 16–35 років, 36–60 років, 61 та більше років.

Виклад основного матеріалу з обґрунтуванням отриманих наукових результатів

Нині інклюзивність розуміють як багатомірне явище, що стосується всіх без винятку сфер життєдіяльності як окремих містян, так і громади в цілому. Відповідно до методології Світового банку, виділяють категорії просторової, соціальної, економічної міської інклюзивності, що є взаємообумовленими та впливають на якість життя населення [15]. Зважаючи на те, що основну увагу концепції інклюзивності в цілому, а також її глобальному виміру було приділено у попередній публікації авторів [16], доцільно детальніше роз-

глянути інші аспекти цієї категорії – локальні особливості та потенціал партисипації населення в українських містах.

Зазначимо, що локальні особливості інклюзивності міського розвитку значною мірою залежать від рамок умов їх інтегрованого розвитку. Інтегрований міський розвиток передбачає одночасне і справедливе врахування потреб та інтересів, релевантних для розвитку міста. Політика інтегрованого міського розвитку є процесом, у якому координуються просторові, секторальні і часові аспекти ключових сфер міської політики. Вкрай важливим є залучення до вироблення засад політики інтегрованого міського розвитку суб'єктів господарювання, зацікавлених сторін та широкої громадськості. Інтегрована політика міського розвитку є ключовою передумовою для втілення в життя Європейської стратегії сталого розвитку [18]. Зазначені принципи отримали свій подальший розвиток в «Новій програмі розвитку міст» (Хабітат III, 2016 р. [1]).

Серед основних рамок умов інтегрованого розвитку Києва в контексті інклюзивності можна виділити як позитивні, так і негативні. До позитивних, зокрема, можна віднести:

1. Зусилля міської влади щодо вирішення проблем і реалізації інтересів розвитку міста. Це підтверджується положеннями оновленої «Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року» [19], де увагу приділено забезпеченню комфортного проживання усіх киян. Тут також слід згадати про низку комплексних міських цільових програм, серед яких: «Соціальне партнерство» на 2019–2021 рр., «Програма реалізації містобудівної політики» на 2019–2021 рр., «Екологічне благополуччя міста Києва» на 2019–2021 рр., «Охорона та збереження культурної спадщини міста Києва» на 2019–2021 рр., «Молодь та спорт столиці» на 2019–2021 рр., «Програма розвитку туризму в місті Києві» на 2019–2021 рр., «Столична культура» на 2019–2021 рр., «Електронна столиця» на 2019–2022 рр., «Освіта Києва» на 2019–2023 рр., «Київ без бар'єрів» на 2018–2021 рр. «Діти. Сім'я. Столиця» на 2019–2021 рр., «Турбота. Назустріч киянам» на 2019–2021 рр., «Використання та охорони земель міста Києва» на 2019–2021 рр., «Сприяння розвитку громадянського суспільства у м. Києві» на 2020–2022 рр., «Розвиток транспортної інфраструктури міста Києва» на 2019–2023 рр., «Сприяння розвитку підприємництва, промисловості та споживчого ринку на 2019–2022 рр. [20].

2. Наявність в місті наукових та науково-дослідних установ, що займаються питаннями проектування та реалізації документів державного планування, в т.ч. проєктів міського розвитку.

3. Найбільший в Україні бюджет розвитку міста та концентрація значної кількості фінансових ресурсів бізнесових структур різного масштабу, в т.ч. великого бізнесу як потенційних інвесторів проєктів міського розвитку.

4. Наявність значної кількості неурядових громадських організацій, волонтерських рухів, що опікуються питаннями розвитку міста, помітний рівень зацікавленості з боку громадськості міста.

5. Діяльність представництв міжнародних організацій, в т.ч. представництв ООН, організацій і фондів окремих іноземних держав, що здійснюють організаційну, методичну, діяльність, знайомлять з кращими світовими та європейськими практиками інклюзивного міського розвитку, реалізують окремі проєкти. Зокрема, у 2019 р. німецька урядова компанія «Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH» реалізувала разом із місцевою громадою проєкт «Концепції інтегрованого розвитку Подільського району м. Києва». Над концепцією працювали 12 експертів GIZ у тісній співпраці з Подільською районною державною адміністрацією та фахівцями Київської міської державної адміністрації. Експерти детально проаналізували ключові виклики інклюзивності в різних мікрорайонах Подільського району і дали фахові рекомендації щодо їх усунення [21].

Серед негативних рамок умов інтегрованого розвитку Києва в контексті інклюзивності можна назвати такі:

1. Тривале незатвердження проєкту Генерального плану розвитку м. Києва та його приміської зони до 2025 року [22].

2. Системне довготривале порушення положень нормативних документів в практиці забудови території міста. Це, зокрема, порушує такі опорні елементи, на яких базується Стратегія розвитку Києва, як:

– мінімізація впливу розбудови міста на екосистему, збереження зелених насаджень, унікальної екосистеми Києва;

– розвиток у жорсткій відповідності до плану (зокрема, до Генерального плану територіального розвитку та фінансового плану – бюджету).

3. Відсутність належного узгодження і координації планувальних документів розвитку міста Києва та суміжних населених пунктів і територій.

У контексті цього слід зазначити, що 04 жовтня 2019 р. влада Києва і представники 19 громад прилеглих до столиці населених пунктів ухвалили рішення про створення асоціації «Київська агломерація» та затвердили її статут. Представники ще 30 громад, що планують приєднатися до асоціації, теж взяли участь у перших установчих зборах. Однак на сьогодні для всіх процесів, що визначають особливості розвитку систем розселення в Київській області, переважаючим фактором є тяжіння столиці. В умовах, коли Київ все більшою мірою набуває рис глобального міста, ця тенденція посилюється, що зумовлює загострення конфліктів розвитку між Києвом і прилеглими територіями.

4. Перевантаження інфраструктури, екологічна ситуація в місті, що є наслідком значного притоку до столиці населення з інших регіонів країни (головним чином трудових мігрантів) та зростання прибулих з-за кордону (як на постійне проживання, так і транзитних мігрантів).

5. Зміни клімату та їхні наслідки, зокрема збільшення частоти лісових пожеж на прилеглих до Києва територіях, пожеж на торфовищах, що погіршує якість атмосферного повітря в місті впродовж тривалих періодів.

Зазначені рамкові умови розвитку Києва визначені нами як базові перед проведенням анкетування для виявлення локальних особливостей інклюзивності його розвитку.

Для цілей дослідження було обрано три кейси – мікрорайони м. Києва [23] – Печерськ (Печерський район), Поділ (Оболонський район) та Русанівка (Дніпровський район)¹ [24]. Усі три є центральними мікрорайонами, відносно компактними, з середнім та високим ступенем доступності зелених зон [24–25] та помірною щільністю населення [26]. Правобережні мікрорайони є територіями давньої історичної забудови та, до певної міри, ареалами розміщення елітного житла. Побудована як наливний острів у 60-х рр. XX ст. Русанівка (*рис. 1*) є цікавим прикладом лівобережного мікрорайону з чітко визначеними межами, що активно трансформується та оновлюється, серед переваг якого підкреслюється доступність рекреаційних зон, близькість до центру, зручна інфраструктура, що і буде розглянуто далі детальніше.

¹ Анкетування та спостереження здійснено в рамках практики студентів географічного факультету КНУ імені Тараса Шевченка (2019): О.А.Белуха, А.О. Петровська, Т.В.Нагорний, М.В.Румянцева, І.Р.Тимошенко, Д.В.Хоменко.

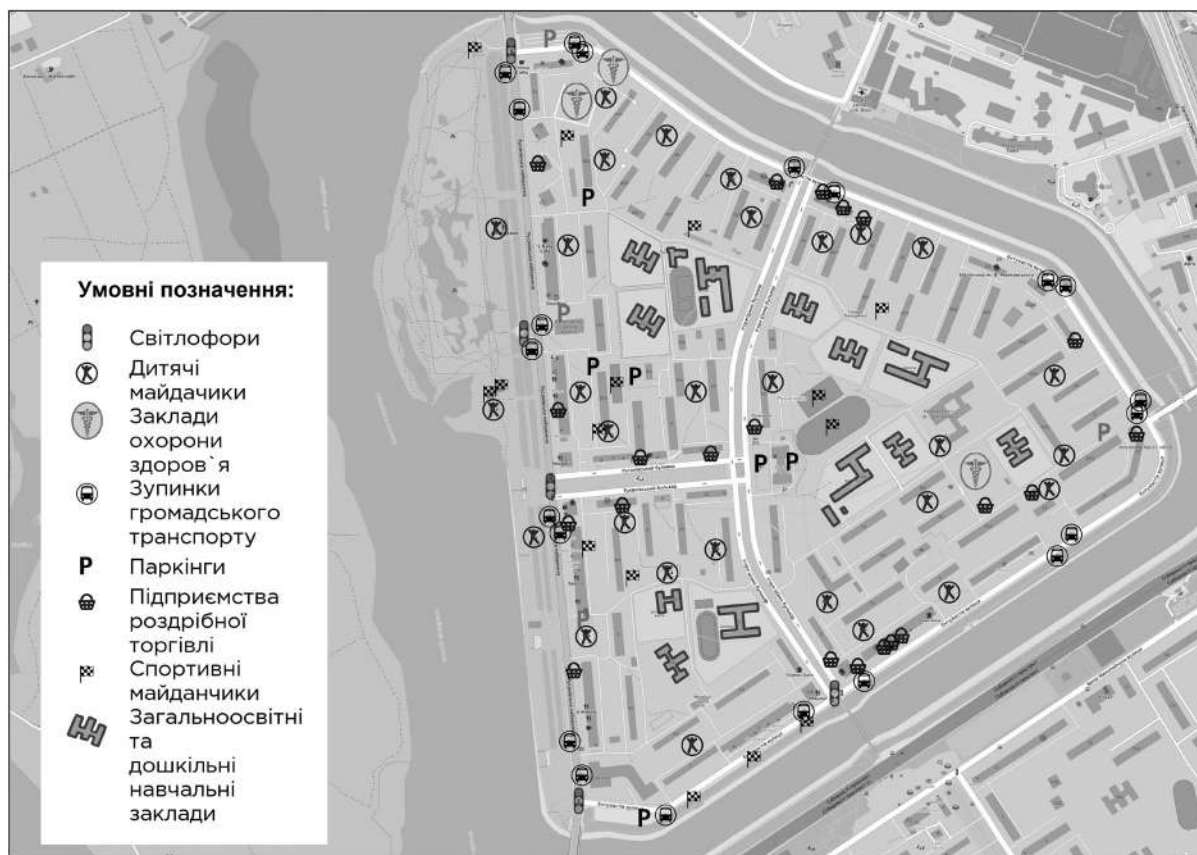


Рис. 1. Мікрорайон Русанівка. Розташування об'єктів дорожньої та соціальної інфраструктури

Для отримання перцепційної оцінки опитування було проведено серед 113 жителів Русанівки. Найбільша кількість респондентів належала до вікової групи 36–60 років. Серед опитаних переважали жінки – майже 71% від загальної кількості, які були активнішими і охочіше брали участь в опитуванні.

Перший блок анкети був оцінений респондентами в цілому позитивно. Мешканці мікрорайону Русанівка дали найвищі оцінки за такими показниками: наявність наземних пішохідних переходів, наявність світлофорів на переходах, наявність освітлення в темний період дня, пішохідна доступність та благоустрій зупинок громадського транспорту. Водночас 68% мешканців негативно оцінюють відсутність транслітерації шрифтом Брайля, майже 35% респондентів вважає найгіршим відсутність звукових сигналів на пішохідних переходах, майже 30% – відсутність пандусів (<10°).

Комплексно оцінивши середні бали з кожного питання першого блоку анкети, можна зробити однозначний висновок – мешканці старшого віку позитивніше сприймають вуличний простір. Також це можна сказати в цілому про групу респондентів чоловічої статі, адже вони ставили найви-

щі оцінки значно частіше, ніж жінки. Позитивні результати зумовлюються вигідним розташуванням житлового масиву та станом інфраструктури, а негативні – повною відсутністю певного явища (транслітерація шрифтом Брайля), або недостатньою обізнаністю населення про його існування (звукові сигнали на переходах).

Другий блок питань стосовно міського простору був оцінений респондентами дуже позитивно. За результатами опитування 77% респондентів оцінили найвище такий показник як пішохідна доступність парків, скверів, зелених зон і площ, майже 56% респондентів високо оцінюють пішохідну доступність дитячих майданчиків, майже 48% жителів мікрорайону – пішохідну доступність спортивних майданчиків. Це зумовлено невеликою площею мікрорайону, наявністю на Русанівці великої паркової зони та розвиненої мережі дитячих і спортивних майданчиків. Благоустрій майданчиків, парків та скверів, їх безпека та відкритість для всіх груп населення були оцінені дуже високо переважною кількістю опитаних. Хоча жінки усіх вікових груп, а також чоловіки зі старшої вікової групи критичніше оцінюють як благоустрій, так і безпеку всіх категорій міського

простору, частіше ставлячи нейтральний бал «3». Тобто можна зробити висновок, що ці групи мешканців частіше користуються згаданими публічними просторами, а також мають вищі очікування, зважаючи на обізнаність в цьому питанні.

Найменша узгодженість серед відповідей респондентів була щодо показників пішохідної доступності сакральних споруд та просторів, а також їх відкритості для всіх груп населення. Це зумовлено насамперед відсутністю такого типу простору саме в межах Русанівки, хоча вони є в сусідніх мікрорайонах у пішій доступності близько 15–20 хвилин. У цілому, як і у першому блоці питань, респонденти зі старшої вікової групи та в цілому група респондентів чоловічої статі позитивніше сприймають міський простір мікрорайону.

Третій блок анкетних питань, що стосувався соціальної інфраструктури, порівняно з попередніми був оцінений негативно. Найгірше були оцінені такі показники як наявність вбиралень для осіб з інвалідністю – 84%, наявність громадських вбиралень – 67%, наявність паркінгів (в т.ч. для осіб з інвалідністю) – 50%. Серед позитивно оцінених найбільша частка – 58%, належить наявності та пішохідній доступності закладів дошкільної освіти і закладів загальної середньої освіти, 52% – наявності та пішохідній доступності підприємств роздрібною торгівлі, а також майже 70% – наявності та пішохідній доступності закладів охорони здоров'я. Найсуперечливішим став показник наявності та пішохідної доступності місць для виходу домашніх тварин. Оцінки обумовлені підходом мешканців до вибору таких територій – прийнятності використання наявних зелених зон, або ж необхідності створення відокремлених зон для виходу (які відсутні).

Негативні оцінки отримали елементи інфраструктури не представлені в межах мікрорайону. Забезпеченість закладами роздрібною торгівлі, навчальними закладами та закладами охорони здоров'я є достатньою, особливо зважаючи на компактність мікрорайону. Відповіді чоловіків та жінок здебільшого були узгодженими щодо всіх запитань. У розрізі вікових груп найнегативніше сприймає простір категорія 60+, саме вони дали більше 50% найгірших оцінок. Це можна пояснити вищими потребами щодо забезпечення соціальною інфраструктурою, нижчим рівнем доходів, що разом підвищує критичність ставлення та оцінок.

Експертною групою здійснено верифікацію оцінок мешканців за тими ж тематичними розділами анкети. Перший блок оцінено позитивно на 42%, нейтральні оцінки склали – 33%, негативні – 25%. Найкращі результати отримані та такими показниками: пішохідна доступність зупинок громадського транспорту, наявність наземних пішохідних переходів та наявність світлофорів на переходах. Найгіршими є оцінки щодо: наявності транслітерації шрифтом Брайля, підписів та табличок, наявності звукових сигналів на переходах (їх недостатня кількість), наявність заїздів і спусків на тротуарах (<10°) та наявність пандусів (<10°). Другий блок оцінено позитивно на 82%, нейтральні оцінки склали – 18%, негативні – відсутні. При цьому нейтральні оцінки стосувались безпеки дитячих та спортивних майданчиків та їх відкритості для всіх груп населення. Третій блок експертною групою був оцінений позитивно на 43%, нейтральні оцінки – відсутні, негативні – 57%. Найвищі оцінки отримані за показниками: наявність і пішохідна доступність закладів дошкільної і загальної середньої освіти, наявність й пішохідна доступність підприємств роздрібною торгівлі, наявність й пішохідна доступність закладів охорони здоров'я. Решта показників оцінені негативно (наявність вбиралень та паркінгів, зокрема й для осіб з обмеженими можливостями).

У цілому результати оцінювання експертною групою та мешканців подібні і дають змогу виділити низку недоліків та переваг міського простору в межах досліджуваного мікрорайону (таблиця 1).

При цьому слід зазначити, що проблема безбар'єрності (пандуси з відповідним кутом нахилу, можливості заїзду на тротуари) ще знаходиться в процесі вирішення. Також відносно новою є проблема обмеженого доступу до майданчиків, типова не лише для Русанівки, а й інших мікрорайонів. Вона відображає своєрідний тренд «благоустрою для себе», коли певна група мешканців знаходить ресурси для облаштування прибудинкової території, дитячих та спортивних майданчиків, але, переважно, через відчуття небезпеки стосовно поведінки інших соціальних груп в міському середовищі (ймовірні ризики від протестних та маргіналізованих груп, «немісцевих» тощо) (рис. 2).

Дослідження, проведені в двох інших модельних мікрорайонах також засвідчили існування типових проблем з паркуванням авто, виокремленням велосипедних доріжок у вуличній інфра-



Рис.2 Облаштування території, дорожня і соціальна інфраструктура мікрорайону Русанівка

Таблиця 1.

Недоліки та переваги мікрорайону Русанівка в контексті забезпечення інклюзивного розвитку міста

Переваги	Недоліки
<ul style="list-style-type: none"> – пішохідна доступність зупинок громадського транспорту (10–15 хв.); – пішохідна доступність парків, скверів, зелених зон і площ (10–15 хв.); – пішохідна доступність дитячих та спортивних майданчиків (10–15 хв.), відкритість сакральних споруд та просторів для всіх груп населення; – наявність і пішохідна доступність підприємств роздрібної торгівлі (10–15 хв.); – наявність і пішохідна доступність закладів дошкільної освіти та закладів загальної середньої освіти (10–15 хв.). 	<ul style="list-style-type: none"> – відсутність паркінгів (в т. ч. для осіб з інвалідністю); – відсутність спеціально облаштованих та офіційно дозволених місць для вигулу тварин; – відсутність громадських вбиралень (в т. ч. вбиралень для осіб з інвалідністю), недостатня кількість звукових сигналів на переходах; – відсутність транслітерації шрифтом Брайля, підписів і табличок.

структурі, забезпеченістю громадськими вбиральнями та, особливо, врахуванням потреб людей з інвалідністю (пологі спуски та пандуси, спеціальне облаштування громадських місць).

Одними з найвищих є оцінки щодо забезпеченості закладами громадської торгівлі та харчування (що, очевидно слід пояснювати приватними капіталовкладеннями), порівняно задовільною є ситуація щодо доступності закладів середньої та дошкільної освіти, спортивних та дитячих майданчиків та зупинок громадського транспорту, частина яких, втім є недостатньо облаштованою.

Загалом можна стверджувати про позитивну динаміку змін, що стосуються доступності, відкритості та якості об'єктів різних видів інфраструктури та публічних просторів. Водночас навіть приклад центральних мікрорайонів засвідчує існування істотних прогалів у забезпеченні просторової інклюзивності міста та гострої потреби активізації заходів щодо їх подолання.

Висновки

Проблема інклюзивності розвитку залишається гостро актуальною для Києва, як і для більшості українських міст. Сфокусоване на питаннях просторової інклюзивності дослідження, результати якого викладено в цій статті, не враховувало еко-

номічного і соціального вимірів інклюзивності, що, ймовірно, теж мають чимало невирішених проблем, зважаючи на виражені тенденції сегрегації міського простору. Водночас на прикладі мікрорайонів, розташованих у центральній частині Києва, було проведено опитування та спостереження, спрямовані на виявлення локальних ознак інклюзивності та їх сприйняття місцевими мешканцями й експертами. В ході опитувань поряд з позитивними оцінками доступності міської інфраструктури для мешканців та якості облаштування окремих об'єктів, виявлено й істотні недоліки, особливо виражені щодо осіб з інвалідністю і маломобільних груп населення.

Подолання цих проблем, поза сумнівом, має бути частиною політики міського розвитку, що на сьогодні вже відображено в положеннях державних будівельних норм та планувальних документах окремих міст України, серед яких і Київ. Чималим для покращення ситуації є і внесок міжнародних проєктів, спрямованих на запровадження сучасних стандартів та інновацій у процес планування інтегрованого розвитку українських міст.

Наукова новизна статті полягає у виявленні локальних ознак інклюзивності й ексклюзивності в столиці постсоціалістичної країни в контексті вдосконалення міської політики в Україні.

References [Література]

1. New Urban Agenda. United Nations. 2017. URL: <https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Ukrainian.pdf>
2. United Nations Conference on Human Settlements (Habitat II). 1996. URL: <https://www.un.org/ruleoflaw/wp-content/uploads/2015/10/istanbul-declaration.pdf>
3. Bunnell T. (2019). Inclusiveness in Urban Theory and Urban-Centred International Development Policy. *Journal of Regional and City Planning*. Vol. 30, 2, 89-101, August 2019. DOI: <https://doi.org/10.5614/jpwk.2019.30.2.1>.
4. Atkinson R. (2000). Combating Social Exclusion in Europe: The New Urban Policy Challenge. *Urban Studies*. Vol. 37, 5–6, 1037–1055, 2000. DOI: <https://doi.org/10.1080/00420980050011226>
5. Edwards J. (1997). Urban policy: the victory of form over substance? *Urban Studies*, 34, 825–843. DOI: <https://doi.org/10.1080/0042098975844>

6. Leibfried S., Pierson P. (1992). Prospects for Social Europe. *Politics and Society*, 20, 333–366. DOI: <https://doi.org/10.1177/003232929202000305>
7. Healey P. (1998). Collaborative Planning in a Stakeholder Society. *The Town Planning Review*, Vol. 69, 1, 1-21. DOI: <https://doi.org/10.3828/tp.69.1.h651u2327m86326p>
8. Healey P. (1999). Institutional Analysis, Communicative Planning, and Shaping Places. *Journal of Planning Education and Research*, 19 (2), 111-121. DOI: <https://doi.org/10.1177/0739456X9901900201>
9. Judith E. Innes (1995). Planning theory's emerging paradigm: Communicative action and interactive practice. *Journal of Planning Education and Research*, 14 (3), 183-189.
10. Gerometta J, Haussermann H, Longo G. (2005). Social Innovation and Civil Society in Urban Governance: Strategies for an Inclusive City. *Urban Studies*, Vol. 42, 11, 2007–2021. DOI: <https://doi.org/10.1080/02700420980500279851>
11. Arnstein Sherry R. (1969). A Ladder of Citizen Participation. *Journal of the American Planning Association*, 35 (4): 216–224. DOI: <https://doi.org/10.1080/01944366908977225> URL: <http://dx.doi.org/10.1080/01944366908977225>
12. Sassen. S (1991). *The Global City*. Princeton University Press, Princeton, NJ. 288 p. DOI: <https://doi.org/10.1177/027046769301300240>
13. Harding A. (1997). Urban Regimes in a Europe of the Cities? *European Urban and Regional Studies*, Vol. 4, 4, 291-314. DOI: <https://doi.org/10.1177/096977649700400401>
14. Kearns A., Paddison R. (2020). New Challenges for Urban Governance. *Urban Studies*, Vol. 37, 5–6, 845–850. DOI: <http://dx.doi.org/10.1080/00420980050011118>
15. Inclusive Cities. The World Bank. URL: <https://www.worldbank.org/en/topic/inclusive-cities#1>
16. Lisovskyi S.A., Maruniak Eu.O., Gukalova I.V., Mozgovyi A.A., Pokliatkyi S.A. (2019). Inclusiveness and environmental priorities of urban development as components of quality of life DOI: <https://doi.org/10.15407/ugz2019.02.013> [In Ukrainian].
[Лісовський С.А., Маруняк Є.О., Гукалова І.В., Мозговий А.А., Покляцький С.А. Інклюзивність та екологічні пріоритети міського розвитку, як складові якості життя населення (приклади модельних міст) // Укр. геогр. журн. № 2. С. 13–22. DOI: <https://doi.org/10.15407/ugz2019.02.013>]
17. *Urban Environment & Social Inclusion*. URL : <https://datadrivenlab.org/urban/report/methods/>
18. *Leipzig Charter on Sustainable European Cities* (2007). URL: https://ec.europa.eu/regional_policy/archive/themes/urban/leipzig_charter.pdf
19. The decision of Kyiv City Council from July 6, 2017 N 724/2886 About modification of the decision of the Kiev city council from December 15, 2011 N 824/7060 «About the statement of Strategy of development of the city of Kyiv till 2025». URL: http://kmr.ligazakon.ua/SITE2/l_docki2.nsf/alldocWWW/5FB5A5660E66740DC22581710068840C?OpenDocument [In Ukrainian].
[Рішення КМР від 6 липня 2017 року № 724/2886 Про внесення змін до рішення Київської міської ради від 15 грудня 2011 року N 824/7060 «Про затвердження Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року». URL: http://kmr.ligazakon.ua/SITE2/l_docki2.nsf/alldocWWW/5FB5A5660E66740DC22581710068840C?OpenDocument]
20. Kyiv City Council. Official site. Current city programs. URL: <https://kmr.gov.ua/municipal-target-programs> [In Ukrainian].
[Київська міська рада. Офіційний сайт. Діючі міські програми URL: <https://kmr.gov.ua/municipal-target-programs>]
21. Podil District State Administration in Kyiv. Official web portal of the Kyiv City State Administration. URL: <https://podil.kyivcity.gov.ua/news/13702.html> [In Ukrainian].
[Подільська районна в місті Києві державна адміністрація. Офіційний веб-портал КМДА. URL: <https://podil.kyivcity.gov.ua/news/13702.html>]
22. General development plan of Kyiv and its suburbs until 2025. URL: <http://kievgenplan.grad.gov.ua/generalnyj-plan/> [In Ukrainian].
[Генеральний план розвитку м. Києва та його приміської зони до 2025 року. URL: <http://kievgenplan.grad.gov.ua/generalnyj-plan/>]
23. Neighborhoods are selected in accordance with the approaches and practices of urban planning. URL: <https://flatfy.ua/uk> [In Ukrainian].
[Мікрорайони виділені відповідно до підходів та практики містобудівної діяльності. URL: <https://flatfy.ua/uk>]
24. Where in Kyiv is the closest to parks and squares? (2019). URL: <https://misto.lun.ua/ozelenennya> [In Ukrainian].
[Де в Києві найближче до парків і скверів? 2019. URL: <https://misto.lun.ua/ozelenennya>].
25. Mezentsev K.V., Provotar N.I., Palchuk M.V. (2020). Public spaces through the lens of participatory urban planning – the case of Kyiv. *Ukrainian Geographical Journal*, 2, 30–37. DOI: <https://doi.org/10.15407/ugz2020.02.030> [In Ukrainian].
[Мезенцев К.В., Провотар Н.І., Пальчук М.В. Публічні простори через призму партисипативного міського планування – приклад Києва. Укр. геогр. журн. 2020. № 2. С. 30–37. DOI: <https://doi.org/10.15407/ugz2020.02.030>]
26. Population density in Kyiv: what is it now and what is the prospect? (2019). URL: <https://misto.lun.ua/shchilnist-naseleennia> [In Ukrainian].
[Щільність населення Києва: що зараз і яка перспектива? (2019). URL: <https://misto.lun.ua/shchilnist-naseleennia>]

Стаття надійшла до редакції 19.01.2021