

#Разом_Сильніші



департамент
суспільних
комунікацій

Київська агломерація

АЛЬЯНС СИЛЬНИХ МІСТ

2

ЩО ТАКЕ
АГЛОМЕРАЦІЯ

3

МАПА
КИЇВСЬКОЇ
АГЛОМЕРАЦІЇ

4-5

ДОСВІД
ЄВРОПЕЙСЬКИХ
МІСТ

6-7

ПЕРСПЕКТИВИ
РОЗВИТКУ
КИЇВСЬКОГО
РЕГІОНУ

8

З ПЕРШИХ ВУСТ:
КОМЕНТАРІ
ОЧІЛЬНИКІВ
МІСТ-САТЕЛІТІВ
ТА ЕКСПЕРТІВ





Що таке агломерація: принципи функціонування та завдання, які вона виконує

Більшість людей погодяться з твердженням, що кожне велике місто – це місце, де проживає велика кількість людей і яке є центром урядування, торгівлі та транспорту. Втім, наразі не існує стандартизованих міжнародних критеріїв для визначення його меж.

Один із типів класифікації визначає місто як територіальне скупчення сусідніх населених пунктів в єдину динамічну систему економічної, соціальної та культурної взаємодії між собою – міську агломерацію.

Агломерація формує масштабну зону урбанізації з одним містом у своєму центрі, що поступово розширюється, приєднуючи сусідні населені пункти до свого складу.

Для неї характерна висока концентрація підприємств, освітніх закладів, медичних установ, центрів з надання послуг, виробництв та інших інфраструктурних об'єктів. У сучасному розумінні – це об'єднання населених

пунктів у функціональний механізм, що допомагає їм спільно розвиватись за різними напрямками, від транспортної інфраструктури до економічного розвитку.

Розвинена транспортна інфраструктура, доступний і надійний громадський транспорт, можливість вибору місця роботи в межах агломерації дозволяють її мешканцям жити і працювати в єдиному географічному і економічному організмі.

Перетворення сучасних міст на агломерації зумовлює формування цілої низки позитивних факторів: поява нових транспортних маршрутів, підприємств, робочих місць, навчальних закладів, центрів надання послуг,

парків, зон відпочинку тощо. Причиною популярності такої трансформації проста: сусіднім містам набагато простіше розвиватись разом, ніж поодиноці. Спільні зусилля, спрямовані на інтенсивний розвиток у різних сферах, чи то транспортна інфраструктура, чи то економічний сектор, приносять більше користі та дозволяють швидше досягнути результату.

За таким принципом функціонують більшість сучасних агломерацій, таких як Лондон, Париж та сотні інших мегаполісів. Переважна більшість крупних європейських столиць вже давно еволюціонували у такий формат.

Згідно прогнозу Організації Об'єднаних Націй, до 2050 року 75% всього населення світу проживатимуть у містах. Міські агломерації швидко перетворюються на одні з найважливіших географічних одиниць, які у найближчому майбутньому будуть активно брати участь у глобальній конкуренції, перерозподілі праці, обміні капіталом, інформацією та робочою силою. Ефективне планування та сталий розвиток міських агломерацій стане вирішальним фактором національної конкурентоспроможності та формуватиме новий глобальний економічний порядок.

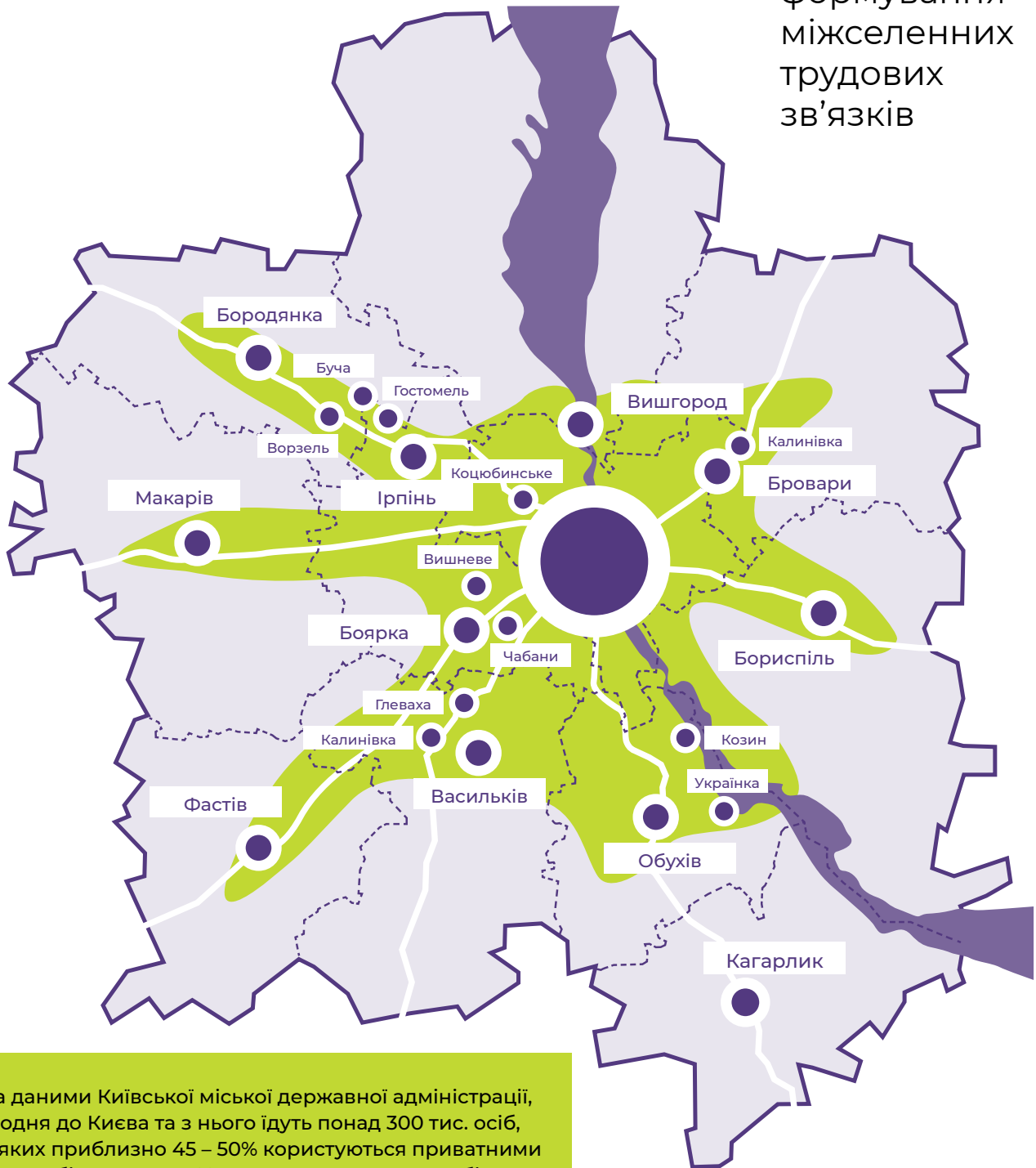
Київська міська агломерація у даному випадку не є виключенням, і її трансформація у єдину ефективну систему взаємодії між усіма населеними пунктами – питання часу. Чим динамічнішим буде цей процес, тим раніше їх жителі отримають нові робочі місця та зручнішу інфраструктуру, а бюджет поповниться додатковими коштами.





Ареали просторового впливу столиці на її передмістя

Напрямки щоденної маятникової міграції до і з міста Києва та формування міжселенних трудових зв'язків



За даними Київської міської державної адміністрації, щодня до Києва та з нього їдуть понад 300 тис. осіб, з яких приблизно 45 – 50% користуються приватними автомобілями, 35 – 40% – громадським автомобільним транспортом, 15 – 20% – приміською залізницею.

Джерело: Звіт Ради Європи: Демократичне врядування у містах-метрополіях на прикладі Київського регіону



Великий Лондон

Склад: 32 адм. одиниці
Територія: 1800 км²
Населення: 10 -14 млн жителів

Лондонська агломерація – одна з найбільш компактних і густонаселених у Європі. Масштаби внутрішньої міграції в Лондоні справді вражають: щодня до столиці Великобританії приїжджають працювати близько мільйона людей.

Крім цього, населення міста суттєво зростає за рахунок потоку туристів з інших міст. У більшості районів, за винятком самого центру, майже всю те-



риторію займають зелені насадження, водойми, сади та дороги, а не будівлі.

Населення Великого Лондона складає лише 22,7% від всієї кількості жителів країни, але на частку лондонської міської агломерації припадає третина (33,6%) британського ВВП. Багатогалузевий характер економіки дозволив місцевим ринкам праці не лише швидко відновитися після світової

економічної кризи, а й перейти до активного зростання: в період між 2004 та 2014 роками на території агломерації було створено більше мільйона робочих місць.

Адміністрація Великого Лондону є постійно діючим органом, який співпрацює зі столичною мерією, а також з Лондонською асамблеєю в напрямку захисту інтересів жителів.

Важливим елементом розвитку та розширення лондонської агломерації є інвестиції у транспортну інфраструктуру. Остання ініціатива – запуск залізничної лінії Crossrail, що поєднає східну та західну частину Великого Лондона та дозволить почати будівництво помешкань в нових районах у найближчому майбутньому.

Великий Лісабон

Склад: 18 муніципалітетів
Територія: 3000 км²
Населення: 3 млн жителів

Добре знайомий українським мігрантам Лісабон – це європейська частина суші між Середземним морем і Атлантичним океаном.

Таке зазавидне розташування забезпечує місто виходами на ринки одночасно Старого та Нового світу. Територія Великого Лісабону у 30 разів більша за територію самого міста, а проживає у ній у 6 разів більше людей.

Наразі у регіоні працює 323 тис компаній, що дозволяє лісабонській метрополії виробляти 36% від усього національного ВВП (66,5 млрд євро).

Такі результати – прямий наслідок зусиль місцевої адміністрації. У 2016 році її визнали найкращою публічною адміністрацією для стартапів, цього року місто було номіновано на звання найкращого світового круїзного порту, наступного – Лісабон стане Зеленою столицею Європи, а ще через 2 – Європейською столицею спорту.

Крім цього, Великий Лісабон є освітнім центром країни, в якому розташовані 68 вищих навчальних закладів.





Великий Париж

Склад: 130 комун
Територія: 814 км²
Населення: 7 млн жителів

Паризька агломерація – єдина адміністративна структура, до складу якої входять французька столиця та 130 прилеглих до неї комун. Ідеєю проєкту було забезпечити економічне зростання периферії, поєднавши її з центром новими лініями метро, а також створивши більше робочих місць у передмістях. Для цього було засновано спеціальну адміністративну одиницю – Метрополію Великого Парижа.

У паризькому регіоні Іль-де-Франс знаходиться 960 тис. підприємств, на яких працює близько 6 млн людей. За статистикою, 60% робочих місць зосереджено у центрі агломерації, при тому, що поряд з цією зоною проживає лише третина населення. Саме тому основні зусилля були спрямовані на розвиток транспорту. В рамках проєкту Le Grand Paris Express (окремої від метрополітену транспортної системи) створять близько 200 км автоматизованих транспортних ліній, що з'єднають паризькі передмістя. До 2030 року планують продовжити 3 гілки метро та створити 4 нові, що в сумі додасть 68 станцій.

Наслідки такої ініціативи найкраще можна продемонструвати на прикладі передмістя Парижу Обервільє, що знаходиться на півночі від столиці. З новою лінією метро у місті з'явився великий

освітній кампус, куди переїхали декілька престижних навчальних закладів, а разом із ними – нова платоспроможна аудиторія та додаткові робочі місця.

Великий Стамбул

Склад: 39 муніципалітетів
Територія: 1360 м²
Населення: 14 млн жителів

Великий Стамбул є найбільшою агломерацією Європи, в якій проживає більше 14 млн людей. Для порівняння: у 1945 році населення столиці Туреччини становило лише 1 млн мешканців, а у 2023 році ця цифра має зрости до 25 млн. Важливе геостратегічне розташування агломерації між двома континентами дозволяє їй утримувати статус одного з найголовніших портів і фінансових центрів регіону.

До складу Великого Стамбула входять 39 районних муніципалітетів зі спільним бюджетом, діяльність яких координується Стамбульською столичною муніципальною мерією (İBB). Орган займається питаннями податкових зборів, соціального забезпечення, розвитку інфраструктури, будівництва, транспорту та благоустрою населення. Цікавою особливістю взаємодії İBB та муніципалітетів є їхня часткова незалежність одне від одного. İBB має право висувати проєкти на території своєї юрисдикції без попереднього узгодження їх із місцевою владою, а представники місцевої влади мають право робити те саме без ухвалення вищого адміністративного органу. Така децентралізована структура дозволяє муніципалітетам зберігати автономію.

На дні Босфорської протоки знаходиться найглибший у світі підводний залізничний тунель Мармарай, що доставляє жителів агломерації з Азійської (Гебзе) до Європейської (Халкалі) частини країни всього за 100 хвилин. У найближчих планах місцевої влади – побудувати аналогічний тунель для автомобільного руху. На даний момент автомобілісти долають цей шлях через Третій Босфорський міст на півночі Стамбулу, практично в гирлі Босфору, який став найширшим та найвищим мостом у світі на момент відкриття.

У 2018 році було відкрито міжнародний аеропорт Стамбул в районі Арнавуткей на фракійській стороні міста. Через рік після цього він став головним аеропортом Туреччини, почавши приймати всі пасажирські рейси аеропорту Ататюрк.





Разом сильніші

Головні переваги Київської агломерації

Якісна транспортна система

Агломерація – це єдиний динамічний організм і, як і будь-який інший організм, він потребує ресурсів для функціонування, а також надійної системи їх розподілення між своїми частинами.

Приміром, людський організм – серце, мозок, легені та інші органи – потребує кисню, надходження якого забезпечує кровоносна система. Головним ресурсом агломерації є мешканці, тому за її функціонування відповідає система транспорту, який щоденно забезпечує пересування кожного з них між її ча-

стинами. Оскільки розміри агломерації напряму впливають на завантаження руху, забезпечення якісної системи громадського транспорту є необхідною умовою її зростання.

Одна з переваг більшості європейських агломерацій – загальна тарифна система з єдиним квитком для пересування територією регіону на поїздах, метро, автобусах і трамваях.

Зручний і доступний транспорт дозволяє кожному мешканцю працювати та відпочивати в двох різних містах і повертатись додому до третього впродовж одного дня. Зменшення інтенсивності транспортного руху запобігає утворенню заторів. Відповідно, змен-

шується рівень забруднення повітря вихлопними газами, що підвищує якість навколишнього середовища та загальний рівень життя мешканців.

Ефективне міське планування та зручна інфраструктура

Процес урбанізації у Київському регіоні зумовлений не лише високою концентрацією робочих місць у столиці, а й нерівномірним розподілом центрів надання послуг і установ різного профілю.

Мешканцям сусідніх міст доводиться постійно їздити до Києва на роботу, для навчання, відвідування лікаря тощо. Це призводить до перевантаження установ і, як наслідок, їх неспроможності обслуговувати такий великий потік людей. В результаті від цього страждають не лише мешканці передмістя, але й жителі столиці, яким необхідно потрапити до лікарні або відвести дитину до школи. Ефективне міське планування дозволяє цю ситуацію збалансувати, розвантаживши центральний регіон.

Одна з особливостей агломерації – рівномірна забудова всієї її території для створення функціонального місь-



кого регіону, що здатен забезпечити населення всім необхідним, від житла та робочих місць до освіти, лікування, дозвілля та шопінгу. Ключовий момент полягає в тому, що центри та установи з надання послуг розташовуються у безпосередній близькості одне до одного.

Темпи збільшення кількості таких об'єктів зростають відповідно до темпів розвитку міських агломерацій (які є значно швидшими, ніж в окремих містах). Подібна динаміка робить їх ще привабливішими для проживання.

Нові робочі місця та перспективи працевлаштування

Економічний сектор сильно залежить від територіальних факторів. Зростання вартості оренди в Києві змушує роботодавців звернути увагу на заміські території.

Особливо це стосується крупних міжнародних компаній, що постійно розширюють свою географію, відкривають офіси та наймають нових співробітників. Розвинута транспортна



Агломерація – це єдина динамічна система взаємодії населених пунктів, створена для покращення життя всіх її мешканців.

інфраструктура та велика пропозиція робочої сили приваблюють бізнес будь-якого розміру.

Жоден підприємець не відмовиться від сучасного приміщення, оренда якого обійдеться в рази дешевше за оренду аналогічного у центрі столиці. У той же час, кожен співробітник з радістю відмовиться від тривалої щоранкової подорожі до офісу.

Нові можливості при збереженні старих повноважень

Агломерація дозволить займатись розвитком всього Київського регіону системно. Кошти виділятимуться на будівництво

транспортних ліній, дитсадків, шкіл, лікарень та інших об'єктів міської інфраструктури не лише у центральному регіоні, а переважно на тих територіях, які потребують цього найбільше.

Рішення щодо будівництва зможуть приймати як асоціація «Київська агломерація», так і органи місцевої влади міст-сателітів без необхідності ухвалювати його з іншою стороною. Таким чином, прилеглі до столиці райони отримують необхідну підтримку та, вночі, не втраять своєї автономії.

Така модель функціонування корелює з метою створення агломерації – не поглинути сусідні населені пункти, а приєднати їх до свого складу для рівноправної участі у подальшому спільному розвитку.





Як оцінюють перспективи створення Київської агломерації очільники міст у її складі



Київський міський голова
Віталій Кличко:

Нам потрібно брати приклади з інших мегаполісів і реалізовувати їх в нашому рідному місті Києві. Створення київської агломерації призведе до збільшення робочих місць, туристів, сплати податків до бюджету і розвитку Києва та України в цілому.

Співпраця столиці та навколишніх міст прискорить розвиток регіону, його інфраструктури, збільшить інвестиційну привабливість Великого Києва. Адже ми взаємопов'язані і трудовими ресурсами, і інфраструктурою. Щодня до Києва з навколишніх міст та селищ приїжджає на роботу близько півмільйона людей. Подібні об'єднання – агломерації, метрополії – існують у всьому світі і вони показали свою ефективність. І саме Київський регіон є однією з найбільших столичних європейських агломерацій із сукупним населенням понад 4 млн осіб. Тому ми маємо всі передумови для подальшого успішного розвитку.



Перший заступник голови КМДА
Микола Поворозник:

Зараз активно забудовуються Вишневе, Софіївська Борщагівка, Буча, Ірпінь, Гостомель. Буквально 5 років тому такої забудови там не було. До позитивних моментів агломерації можна віднести транспортне забезпечення. І інвестори будуть зацікавлені в будівництві станцій метро в бік того ж Вишневого за умови договору про асоціацію. Створення агломерації дає інвесторам можливість будувати хоч станції метро, хоч продовжувати лінію швидкісного трамвая або навіть електричку в передмістя.

Молодим сім'ям в передмісті Києва досить складно записати в дитсадок свою дитину. Але агломерація дозволила б розглянути варіанти будівництва дитсадків та шкіл, виходячи з кількості дітей, які тут проживають.



Заступниця голови КМДА
Марина Хонда:

Вивчивши досвід європейських країн ми зрозуміли, що Київ зможе розвиватися виключно в агломерації. Фактично, вона вже існує. Багато людей з області щодня перетинають межі столиці, сплачують тут податки, а отже, бажають отримати послуги саме в столиці: записати дитину в дитсадок чи школу, отримати «Картку киянина» і т.д. А кияни, в свою чергу, хочуть безперешкодного сполучення з навколишніми громадами, перехоплюючи паркінги, покращення інфраструктури. Питання правильності, комплексного розвитку столиці і громад може вирішити агломерація.



Міський голова міста Буча
Анатолій Федорук:

Ми готові до співпраці з київською агломерацією. Кордонів для неї не існує. Великому Києву бути, але при збереженні органів місцевого самоврядування.



Міський голова Борисполя
Анатолій Федорчук:

Я за агломерацію в класичному розумінні цього слова. Сьогодні ми без столиці не можемо розвиватися, так само, як і вона без нас. За агломерацією – майбутнє. Це і залучення додаткових інвестицій, і розвиток територій, інфраструктури, без чого, в принципі, подальший прогрес неможливий.



Міський голова Васильківка
Володимир Сабадаш:

Із інвесторів до Васильківка найбільше йдуть забудовники. На жаль, пропозицій щодо великих об'єктів, підприємств та заводів не маємо. Я вважаю, що покращити економічну ситуацію нашого міста зможе процес створення Київської агломерації.



Директорка Департаменту (Центру) надання адміністративних послуг
Наталія Шамрай:

Вирішується питання про те, щоб київські центри ЦНАП (центри надання адміністративних послуг) надавали послуги і мешканцям громад у межах цієї агломерації. Люди живуть у передмісті, до столиці їздять на роботу і їм, зрозуміло, зручніше відвідати київські центри.