

Сопов Дмитро Сергійович, доктор філософії з наук про Землю, доцент, доцент кафедри геодезії, землеустрою та земельного кадастру, Одеський державний аграрний університет
Князь Олександр Вікторович, кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри управління земельними ресурсами, геодезії та кадастру, Державний біотехнологічний університет
Садовий Іван Іванович, кандидат економічних наук, доцент, доцент кафедри управління земельними ресурсами, геодезії та кадастру, Державний біотехнологічний університет
Панасюк Ольга Пантелівна, старший викладач кафедри геодезії, землеустрою та земельного кадастру, Одеський державний аграрний університет
Сопова Надія Валеріївна, старший викладач кафедри управління земельними ресурсами, геодезії та кадастру, Державний біотехнологічний університет

Sopov Dmytro, PhD in Earth Sciences, Associate Professor, Odessa State Agrarian University, <https://orcid.org/0000-0002-2684-4688>
Kniaz Oleksandr, PhD in Economics, Associate Professor, State Biotechnological University, <https://orcid.org/0000-0002-0646-3394>
Sadovyy Ivan, PhD in Economics, Associate Professor, State Biotechnological University, <https://orcid.org/0000-0001-8727-0596>
Panasyuk Olga, Senior Lecturer, Odessa State Agrarian University, <https://orcid.org/0000-0002-6919-0557>
Sopova Nadiia, Senior Lecturer, State Biotechnological University <https://orcid.org/0000-0003-0597-5598>

**ГЕОПРОСТОРОВИЙ АНАЛІЗ МІСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА І ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ОДЕСИ
 В КОНТЕКСТІ СТАЛОГО РОЗВИТКУ ТА ДЕРЖАВНОГО УПРАВЛІННЯ
 GEOSPASTICAL ANALYSIS OF THE URBAN ENVIRONMENT AND TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF ODESA
 IN THE CONTEXT OF SUSTAINABLE DEVELOPMENT AND PUBLIC ADMINISTRATION**

Сопов Д. С., Князь О. В., Садовий І. І., Панасюк О. П., Сопова Н. В. Геопросторовий аналіз міського середовища і транспортної інфраструктури Одеси в контексті сталого розвитку та державного управління. *Український журнал прикладної економіки та техніки*. 2025. Том 10. № 3. С. 118 – 123.

Sopov D., Kniaz O., Sadovyy I., Panasyuk O., Sopova N. Geospastical analysis of the urban environment and transport infrastructure of Odesa in the context of sustainable development and public administration. *Ukrainian Journal of Applied Economics and Technology*. 2025. Volume 10. № 3, pp. 118 – 123.

У статті детально представлені результати комплексного дослідження геопросторового розвитку міста Одеси. В роботі виокремлено ключові проблеми сучасного міського середовища Одеси, серед яких значний дисбаланс між житловою та рекреаційною функціями, недостатня розвиненість пішохідних маршрутів, хаотична забудова прибережної зони, перевантаження транспортної системи та деградація зелених територій, що негативно впливають на якість життя мешканців і екологічний стан міста. Для подолання цих викликів у статті запропоновано низку стратегічних підходів і практичних рішень. Додатково проведено порівняльний аналіз міжнародного досвіду міст-партнерів. Отримані результати і рекомендації можуть стати цінним підґрунтям для розробки інтегрованої стратегії просторового розвитку Одеси.

Ключові слова: просторове планування, публічний простір, транспортна інфраструктура, сталий розвиток, пішохідна інфраструктура, прибережна зона, міське середовище, геопросторовий аналіз, державне управління.

This article presents the results of a comprehensive study on the geospatial development of the city of Odesa, focusing specifically on the transformation of its street and square structure within the context of public spaces and transport infrastructure. The study analyzes historical stages of urban space formation – from the period of the Ottoman settlement of Khadjibey, through the era of imperial regular planning, to contemporary urban development trends. Key problems of the current urban environment in Odesa are identified, including a significant imbalance between residential and recreational functions, insufficient pedestrian routes, chaotic development of the coastal zone, transport overload, and degradation of green areas, all of which negatively affect residents' quality of life and the city's ecological condition. To address these challenges, a range of strategic approaches and practical solutions are proposed, such as the creation of a continuous pedestrian corridor, reorganization of Taras Shevchenko Park into a transit space, implementation of the «green mobility» concept along the French Boulevard, and the establishment of a dedicated recreational regime for the coastal strip of the city. Additionally, a comparative analysis of international best practices from partner cities – Paris, Copenhagen, and New York – was conducted. This enabled the identification of the most effective tools and approaches for adapting sustainable urban solutions to Odesa's local context. The findings and recommendations of this research can serve as a valuable foundation for developing an integrated spatial development strategy for Odesa that considers ecological, social, and economic factors. This is especially crucial considering the city's post-war recovery challenges and ensuring its sustainable development in the future.

Keywords: spatial planning, public space, transport infrastructure, sustainable development, pedestrian infrastructure, coastal zone, urban environment, geospatial analysis, public administration.

Вступ

Планування міських вулиць та площ у частині організації руху та публічних просторів, а також просторовий розвиток населених пунктів – дуже важлива та цікава тема, що охоплює ключові аспекти функціонування міст. Від якості міського простору залежить не лише естетичне сприйняття середовища, а й рівень комфорту проживання, ефективність пересування, екологічна ситуація, безпека громадян та доступ до інфраструктури. Саме організованість дорожньо-транспортної мережі, наявність логічно впорядкованих громадських просторів, пішохідних зон, зелених територій і чітке зонування визначають, наскільки місто буде зручним та привабливим як для мешканців, так і туристів.

У дослідженнях [1; 2] розглянуто стадії просторового розвитку міст, що становлять важливу основу для розуміння сучасних урбаністичних процесів, зокрема в Одесі [1]. Окрему увагу науковці [3; 4] приділили концепції «зеленої артерії» в Парижі. Розглянуто приклад створення великого міського парку в Нью-Йорку, який може бути використаний як модель для Одеси [5]. Також проаналізовано сучасні стратегії архітектурно-ландшафтного проектування, що відіграють ключову роль у геопросторовому аналізі та забезпеченні сталого розвитку міст, зокрема Одеси [6–10].

© Сопов Дмитро Сергійович, Князь Олександр Вікторович, Садовий Іван Іванович, Панасюк Ольга Пантелівна, Сопова Надія Валеріївна, 2025

ISSN 2415-8453. Український журнал прикладної економіки та техніки. 2025 рік. Том 10. № 3.

Формулювання цілей статті

У статті розглянуто місто Одесу як приклад поєднання вдалих і суперечливих рішень у сфері планування міського простору, зокрема в частині організації вулиць, площ, пішохідної інфраструктури, транспорту та прибережної зони. Одеса є містом з унікальним географічним розташуванням, багатою історією та складною просторовою структурою, яка формувалася під впливом різних епох і політичних режимів. Саме тому місто об'єднує в собі традиційну імперську структуру та хаотичну сучасну забудову. У роботі розглянуто, як ці елементи співіснують, які конфлікти виникають між ними, які інструменти можуть бути задіяні для гармонізації просторового розвитку. Також в роботі здійснений короткий аналіз міжнародного досвіду, зокрема Парижу, Копенгагену, Нью-Йорку та Німеччини, що дозволило зробити порівняльні висновки та окреслити можливі напрями для удосконалення просторової організації українського міста.

Виклад основного матеріалу дослідження

Одеса – прибережне місто в Україні, яке має надзвичайно вигідне географічне положення, багату історичну спадщину та стратегічне планування (рис. 1). Її унікальне розташування на узбережжі Чорного моря формує не тільки сприятливий мікроклімат, який приваблює туристів, а й визначає просторову організацію та логіку розвитку міського середовища.



Рис. 1. Місто Одеса. Джерело: (колаж створено за допомогою ChatGPT)

Ідея раціонального планування міст бере початок ще з античних часів, коли у Греції та Римі закладалися основи урбаністики, які й донині впливають на архітектурне мислення. Вперше реалізована концепція регулярного планування міста була в Античній Греції, де житлові масиви були розділені широкими паралельними вулицями і з'єднувалися з меншими вулицями під прямим кутом. Ще більшого розвитку принципи просторового планування набули в Стародавньому Римі, де до грецьких ідей додалися інженерні інновації та практична ефективність. Римляни стали справжніми новаторами в сфері міського будівництва, вони не лише перейняли досвід прямокутного планування, а й доповнили його складною інфраструктурою: водопроводами, каналізаційними системами, амфітеатрами та навіть мостами. Особливе значення мала здатність римлян адаптувати архітектурно-планувальні рішення до природнього рельєфу [1].

Щодо заснування Одеси, то досі не існує єдиної вірної версії, яка б остаточно встановила, хто, де і коли саме поклав початок місту, яке ми знаємо як Одесу. Відомо тільки, що на території сучасного міста у минулі часи існувало невелике поселення, яке у період османського панування мало назву Хаджибей. Це поселення мало переважно військово-торгове значення і розташовувалося у стратегічно вигідному місці на узбережжі Чорного моря, що і стало причиною втягнення в російсько-турецьку війну (1787–1791), яка мала вирішальне значення для всього Північного Причорномор'я.

Хаджибей був втягнутий у війну як порт для постачання продовольства, зброї та боєприпасів до російських військ, що штурмували фортецю Очаків. Саме його географічне розташування перетворило поселення на цінний військово-логістичний об'єкт.

Як це часто буває у воєнних конфліктах, війна суттєво змінила як просторову структуру поселення, так і політичну належність території. Після завершення війни, за умов Яського мирного договору 1791 року, землі на північному узбережжі Чорного моря, включно з Хаджибеєм, були передані Російській імперії. Це означало не лише зміну державної приналежності, а й перехід до нової урбаністичної моделі розвитку, яка відповідала імперським принципам упорядкування простору. До цього часу забудова Хаджибея була типовою для османсько-татарських поселень: вона характеризувалась звивистими, вузькими вулицями, розташуванням будівель без логічної або геометричної сітки, наявністю великої кількості тимчасових або напівкапітальних споруд, а також відсутністю чіткої ієрархії громадських, торгових та житлових зон. Таке планування відображало органічне, неконтрольоване зростання поселення відповідно до потреб місцевого населення та умов рельєфу.

Однак з приходом російської влади ситуація кардинально змінилася. Вже в 1794 році імператриця Катерина II підписала указ про відновлення функціонування Хаджибея як порту не лише військового, але й торговельного. Тоді був затверджений генеральний план забудови, автором якого став військовий інженер Франц де Воллан, який запровадив регулярну, прямокутну сітку кварталів. Таким чином просторова структура міста зазнала докорінної трансформації – від хаотичної до раціональної [2].

Так як Одеса – портове місто на узбережжі Чорного моря, воно щороку приваблює значну кількість туристів як з України, так і з-за кордону. Туризм є одним із ключових джерел доходу для міста, тому просторове планування вулиць, площ і публічних просторів повинно мати стратегічний характер, орієнтований не лише на містян, а й на потреби туристів. У цьому контексті основною метою має стати створення комфортного, логічного та естетично привабливого середовища, де людина, а саме пішохід, перебуває в центрі уваги. Саме тому розвиток пішохідної інфраструктури має займати передову позицію в системі міського розвитку Одеси. Більшість туристів приїжджає до Одеси, щоб помилуватися морськими пейзажами, насолодитися відпочинком біля узбережжя, відвідати історичні вулиці, виставки пам'ятки архітектури тощо.

На сьогодні ядром пішохідного центру міста є вулиця Дерибасівська та Грецька площа – території, які вже частково відповідають концепції «walkable city», про яку говоритиметься трохи згодом. Тут зосереджені заклади харчування, магазини, культурні об'єкти, проте маршрут, яким рухається більшість відвідувачів, фізично відокремлений від головного елементу міста – моря. Через це туристичний потік часто обмежується центром і не

доходить до узбережжя природним пішохідним шляхом, що є серйозною втратою для економіки. Розширення пішохідного коридору у напрямку до Приморського бульвару з подальшим продовженням через парк імені Тараса Шевченка створило б більш «логічний маршрут» (рис. 2).



Рис. 2. Схема «логічного маршруту» – від Дерibasівської → через Грецьку площу → до моря»

Джерело: розроблено авторами

Облаштування безпечних переходів, пандусів, відпочинкових зон, фонтанів, невеликих вуличних торговельних точок та зеленої навігації сприятиме не лише зростанню туристичної привабливості, а й розвитку малого і середнього бізнесу, що працює у сфері торгівлі, харчування та послуг. У результаті місто матиме стабільне поповнення бюджету, зокрема у формі податків, зборів за тимчасові торговельні точки, орендної плати, а також зростатиме зайнятість у сфері обслуговування.

Подібна модель уже успішно функціонує у великих європейських містах. Один із найвідоміших прикладів (рис. 3) – Promenade Plantée в Парижі (нині – Coulée verte René-Dumont).



Рис. 3. Добрірка фотографій, які демонструють різноманітні куточки Promenade Plantée в Парижі (нині – Coulée verte René-Dumont). Джерело: розроблено авторами

Це перетворена залізнична лінія, яка стала пішохідною зеленою алеєю довжиною понад 6 кілометрів, що з'єднує райони міста і проходить як над вулицями, так і на рівні парків. Алея виконує не лише мобільну функцію, а й екологічну, створюючи «зелений коридор» у щільній міській забудові. Вона також має малі архітектурні форми, художні інсталяції, лави, точки продажу сувенірів, невеликі кафе, що робить її живим і прибутковим простором. Такий підхід цілком доцільно адаптувати в умовах Одеси. Враховуючи наявність зеленої зони парку Шевченка, близькість моря, історичну архітектуру та високий туристичний потенціал, створення повноцінного пішохідного маршруту до узбережжя стало б не лише урбаністичним проривом, а й стратегічною інвестицією у сталий розвиток міста після війни [3; 4].

Наступним прикладом просторового розвитку Одеси є парк імені Тараса Григоровича Шевченка (рис. 4) – зелений буфер між щільно забудованою частиною міста та морським узбережжям.



Рис. 4. Добрірка фотографій, які демонструють різноманітні куточки парку імені Тараса Григоровича Шевченка в м. Одеса. Джерело: розроблено авторами

Цей парк виконує комплексну функцію: він не лише слугує зоною відпочинку для мешканців, а й відіграє роль екологічного бар'єра, який захищає місто від вітрів, шуму та різних видів забруднення, а також формує ландшафтний перехід між урбанізованою частиною міста та природним середовищем. Наявність такої зеленої зони є стратегічно важливим, особливо в контексті розвитку прибережних міст, де баланс між будівництвом і природою не є стабільним. У зв'язку з цим парк Шевченка має значний потенціал для реорганізації як багатофункціонального транзитного простору. Йдеться про створення сучасної велосипедної інфраструктури, облаштування майданчиків для занять спортом, відкритих павільйонів для виставок і концертів, встановлення фонтанів, скульптур, зон для читання, фудкортів та місць для сімейного відпочинку. Важливо забезпечити безбар'єрне пересування, встановити навігацію, освітлення та системи безпеки.

Зарубіжним прикладом такої реорганізації є Центральний парк в Нью-Йорку – легендарний урбаністичний об'єкт, який поєднує в собі проїзну частину, озера, парк з каруселями, статуї, фонтани, зоопарк тощо (рис. 5).



Рис. 5. Добірка фотографій, які демонструють різноманітні куточки Центрального парку в Нью-Йорку

Джерело: розроблено авторами

Він виконує не лише рекреаційну функцію, а й є туристично привабливим для туристів. Аналогічна модель може бути застосована і в Одесі. Реорганізація парку Шевченка дозволить не тільки покращити якість міського середовища, а й залучити нові туристичні потоки, збільшити економічну активність у сфері послуг і наповнити міський бюджет. У контексті повоєнного відновлення України це має надзвичайно важливе значення, адже фінансова самодостатність міст – ключ до сталого розвитку та модернізації інфраструктури всієї України [5; 6; 10].

Коли говориться про планування забудови та вулиць, то не завжди мається на увазі створення нового. Яскравим прикладом такої ситуації в Одесі є район Аркадія (рис. 6).



Рис. 6. Добірка фотографій, які демонструють різноманітні куточки району Аркадія в м. Одеса

Джерело: розроблено авторами

Історично ця територія формувалася як зона масового відпочинку біля моря, доступна для всіх мешканців. Проте насправді сьогодні Аркадія задихається від хаотичної, подекуди нелегальної та безконтрольної забудови, яка суттєво обмежує доступ громадськості до узбережжя. Узбережжя перетворюється з відкритого публічного простору на зону комерційної експлуатації. Відсутність якісних пішохідних маршрутів, дефіцит зелених насаджень, незручні або закриті проходи до пляжів – усе це знижує загальний рівень комфорту, екологічну безпеку та привабливість району. У зв'язку з цим пропонується встановити чіткий рекреаційний режим для прибережної зони, який би забороняв нову і водночас щільну забудову біля води. Подібний підхід вже реалізовано в Копенгагені (Данія), де берегова лінія відкрита для мешканців, забудова розташована далеко від моря, а для людей створені паркувальні місця, інфраструктура для плавання, прогулянок, спорту [7].

Наступне визначне місце Одеси, яке вимагає оновлення підходу – Французький бульвар (рис. 7).



Рис. 7. Добірка фотографій, які демонструють різноманітні куточки Французького бульвару в м. Одеса

Джерело: розроблено авторами

Це одна з найвідоміших та історично значущих вулиць міста, яка поєднує центр з прибережною зоною Аркадії. Однак, не дивлячись на унікальність, ця магістраль наразі перевантажена приватним транспортом, страждає від недостатнього відсотка озеленення, обмежених пішохідних можливостей та відсутності велоінфраструктури в частині ділянок. Водночас Французький бульвар має природну вигнутість траси, безпосередню близькість до історичних будівель та рекреаційних об'єктів, саме тому є значний потенціал для реорганізації в напрямку екологічно збалансованого міського коридору. Одним із запропонованих рішень є впровадження концепції «зеленої мобільності», де головний акцент робиться не на автомобілях, а на екологічно чистому громадському транспорті, велосипедному русі, озелененні та пішоходах. Можна запровадити «зелену лінію трамваїв» – маршрут із сучасними низькопідлоговими трамваями, які курсуватимуть з центру до Аркадії. Смуги для трамваїв можуть бути виділені окремо та прокладені в центрі бульвару або з якогось боку, обов'язково з впровадженням шумопоглинаючого

покриття і декоративного озеленення, на кшталт трав'яного або мохового полотна. Паралельно до трамвайної лінії доцільно буде облаштувати двосторонні велодоріжки, розділені озелененням.

Також Одеса має значну проблему з паркуванням, тому організація додаткових паркомісць для авто (в ідеалі підземних паркомісць), розташованих на певній відстані від бульвару, буде ідеальним рішенням проблеми паркування на проїжджій частині та пішохідних зонах. Усі ці маніпуляції сприятимуть зменшенню транспортного навантаження, підвищенню якості повітря (що є важливим пунктом, адже за результатами спостережень Національної гідрометслужби України Одеса посідає третє місце в рейтингу найзабрудненіших міст країни [8]) та загальної привабливості. Така концепція вже активно використовується в Німеччині, де організований мікрорайон Vauban (рис. 8), в якому акцент зроблено саме на громадському транспорті – трамвай проходить через зелені бульвари, вздовж яких прокладені пішохідні та велосипедні доріжки.

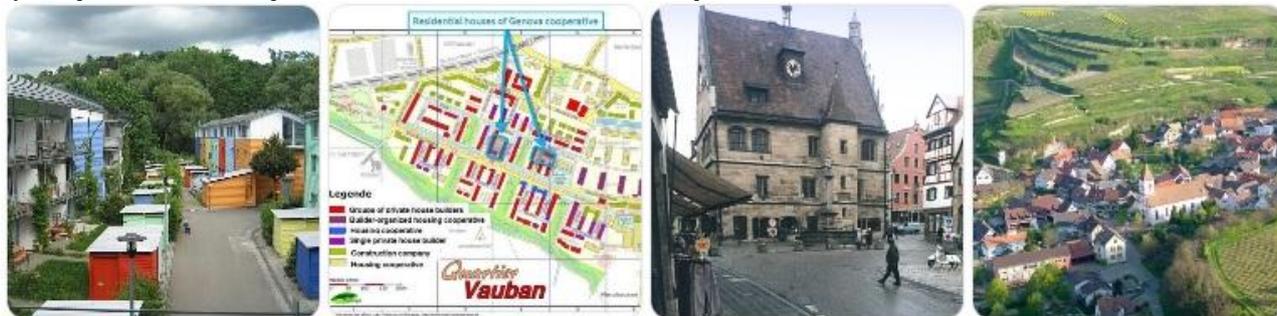


Рис. 8. Добрірка фотографій, які демонструють різноманітні куточки мікрорайону Vauban в Німеччині

Джерело: розроблено авторами

Рух приватного транспорту обмежений, мешканці користуються велосипедом або громадським транспортом. До того ж район має розвинену систему дощової каналізації, що також було б доречним для Одеси, адже місто вже багато років страждає від підвищеного рівня ґрунтових вод, які в поєднанні з опадями руйнують підвали, фасади та навіть викликають зсуви ґрунтових масивів, та ефективну енергетичну систему, що робить його еталоном урбаністичного розвитку [9].

Висновки та перспективи подальших розвідок

Проведене дослідження просторового розвитку Одеси та організації її вулично-площинної структури у взаємозв'язку з функціонуванням публічних просторів та транспортної мережі дає змогу зробити низку важливих висновків:

1. Одеса – місто з винятковим географічним розташуванням, яке дає йому одночасно потужний потенціал для сталого розвитку та ставить перед ним складні виклики. Поєднання історичного центру, узбережжя, туристичних кластерів, схилів та промислових зон вимагає комплексного підходу до планування міського простору, що базується не на хаотичних рішеннях, а на структурованій, соціально та екологічно вивірених стратегії.

2. Однією з ключових проблем міста є дисбаланс між потребами мешканців та інтенсивною, деколи нелегальною, забудовою. Приклад Аркадії демонструє, як щільна комерційна забудова може знищити первинну рекреаційну функцію району, обмеживши доступ до моря, знизивши якість публічного простору та зменшивши кількість зелених насаджень.

3. У місті спостерігається дефіцит інтегрованих пішохідних маршрутів, що поєднували б центральну частину міста з узбережжям. Дерibasivська вулиця, Грецька площа та Приморський бульвар мають потужний потенціал, однак роз'єднаність між ними, відсутність рекреаційних елементів та недостатня інфраструктура обмежує їхній функціонал та зменшує надходження коштів до міського бюджету. Запропонований пішохідний коридор, який поєднував би центр з морем і проходив би через парк імені Тараса Григоровича Шевченка, є обґрунтованим прикладом підвищення ефективності просторової організації без значних змін ландшафту, але з кардинальним соціальним та економічним ефектами. Аналог Promenade Plantée в Парижі (нині Coulée verte René-Dumont) лише доводить, що такі пішохідні магістралі можуть бути не лише засобом пересування, але й самостійними рекреаційними об'єктами, які стимулюють розвиток малого та середнього бізнесу, інфраструктури обслуговування і культури дозвілля.

4. Актуальним викликом є низький рівень інтеграції громадського транспорту з екологічними рішеннями, зокрема, нестача сучасних трамвайних маршрутів, які б були адаптовані до рекреаційного середовища. Оновлення Французького бульвару шляхом впровадження «зеленої лінії трамваю», велосипедної інфраструктури та підземних паркінгів з перенесенням акценту з автомобільного транспорту на сталу мобільність дозволить у майбутньому суттєво зменшити рівень забруднення повітря, навантаження на дорожню мережу та підвищити мобільність з якістю життя. Приклад Vauban у Німеччині чітко демонструє, що зменшення пріоритету автотранспорту на користь громадського транспорту та пішохідів – це не утопія, а досяжна модель майбутнього.

5. Окрім усього вище перерахованого, Одеса негайно потребує системного реагування на гідрогеологічні проблеми, зокрема на підвищений рівень ґрунтових вод, який в умовах недостатньої дренажної інфраструктури призводить до руйнування фундаментів, зсувів, підтоплення та загального погіршення стану забудов. Саме тому будь-яке просторове рішення, що стосується прибережної зони або міських схилів, має враховувати ці природні чинники, прокладаючи дренажні та зливові системи, зміцнюючи береги, схили, насаджуючи достатню кількість озеленення тощо.

Отже, розвиток Одеси як сучасного комфортного міста вимагає зосередження уваги не тільки на кількісному зростанні забудови, а й на її якості, взаємозв'язку та відкритості для населення. Створення публічних просторів, реорганізація вже існуючих районів, перетворення зелених зон на багатофункціональні транзитні простори, розвиток мобільності, реструктуризація комерційного освоєння берегової лінії – це першочергові кроки для забезпечення сталого просторового розвитку міста. Впровадження цих рішень дасть змогу не тільки підвищити привабливість міста для туристів, а й закласти основу для його конкурентоспроможності в післявоєнній Україні.

Література

1. Стеблецька Ю. Стадії еволюції просторового розвитку міста. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка*. 2016. № 2 (65). С. 61-63. DOI: <http://doi.org/10.17721/1728-2721.2016.65.13>.

2. Хаджибей-Одесса. Период XVIII століття. Північне Причорномор'я XVIII століття. Одеса: культура, історія, етно-групи: веб-сайт. URL: <https://www.hor.net.ua/uk/odesa-troky-istoriyi/khadgibey-odessa/>.
3. De Bastille à Vincennes par la coulée verte. Paris: веб-сайт. 2021. URL: <https://www.paris.fr/pages/de-bastille-a-vincennes-par-la-coulee-verte-4932>.
4. Brunton J.A. magical, green walk along Paris's Promenade Plantée. The Guardian: веб-сайт. 2017. URL: <https://www.theguardian.com/travel/2017/jun/07/paris-promenade-plantee-free-elevated-park-walkway-bastille-bois-de-vincennes>.
5. Маршрут по Центральному Парку. Newyorkgid: веб-сайт. 2025. URL: <https://www.newyorkgid.com/marshrut-central-park>.
6. Северин Н., Северин В. Стратегія сучасного архітектурно-ландшафтного проектування: синтез традиційних та інноваційних тенденцій. *Вісник Київського національного університету культури і мистецтв. Серія: Мистецтвознавство*. 2024. Випуск 50. С. 184-187. DOI: <https://doi.org/10.31866/2410-1176.50.2024.306808>.
7. Rose S. The five-minute city: inside Denmark's revolutionary neighbourhood. The Guardian: веб-сайт. 2024. URL: https://www.theguardian.com/lifeandstyle/2024/dec/10/the-five-minute-city-inside-denmarks-revolutionary-neighbourhood?utm_source=chatgpt.com.
8. Бойко К. Міста на Одещині опинилися у лідерах рейтингу з найбруднішого та найчистішого повітря. Інтен: веб-сайт. 2023. URL: https://intent.press/news/ecology/2023/mista-na-odeshini-opinilisya-u-liderah-rejtingu-z-najbrudnishogo-ta-najchistishogo-povitrya/#google_vignette.
9. Graham P., Steve M., Hugh B. Potential for Carfree Development in the UK. *Urban Design and Planning*. 2013. Volume 166. Issue 2. P. 136-145. DOI: <https://doi.org/10.1680/udap.10.00048>.
10. Гончарук В.В., Парахненко В.Г., Юровчик В.Г., Сопов Д.С., Сопова Н.В. Управління екологічною безпекою України: виклики сьогодення наслідки антропогенних змін ландшафтів. *Екологічні науки: науково-практичний журнал*. 2025. № 1(58). С. 44-48. DOI: <https://doi.org/10.32846/2306-9716/2025.eco.1-58.8>.

References

1. Stebletska, Yu. (2016). Stadii evoliutsii prostoroovoho rozvytku mista [Stages of the spatial development evolution of the city]. *Visnyk Kyivskoho natsionalnoho universytetu imeni Tarasa Shevchenka*, no. 2 (65). pp. 61-63. DOI: <http://doi.org/10.17721/1728-2721.2016.65.13>.
2. Khadzhybey – Odessa. Period XVIII stolittia [Khadzhibey – Odessa. 18th century period]. Pivnichne Prychornomoria XVIII stolittia. Odesa: kultura, istoriia, etno-hrupy [Northern Black Sea region of the 18th century. Odesa: culture, history, ethnogroups]. Available at: <https://www.hor.net.ua/uk/odesa-troky-istoriyi/khadgibey-odessa/>.
3. De Bastille à Vincennes par la coulée verte [From Bastille to Vincennes via the green corridor]. Paris [website]. 2021. Available at: <https://www.paris.fr/pages/de-bastille-a-vincennes-par-la-coulee-verte-4932>.
4. Brunton, J. (2017). A magical, green walk along Paris's Promenade Plantée. The Guardian [website]. Available at: <https://www.theguardian.com/travel/2017/jun/07/paris-promenade-plantee-free-elevated-park-walkway-bastille-bois-de-vincennes>.
5. Marshrut po Tsentralnomu Parku [Route through Central Park]. Newyorkgid [website]. 2025. Available at: <https://www.newyorkgid.com/marshrut-central-park>.
6. Severyn, N., & Severyn, V. (2024). Strategiiia suchasnoho arkhitekturno-landshaftnoho proiektuvannia: syntezy tradytsiinykh ta innovatsiinykh tendentsii [Strategy of modern architectural-landscape design: synthesis of traditional and innovative trends]. *Visnyk Kyivskoho natsionalnoho universytetu kultury i mystetstv. Serii: Mystetstvoznnavstvo*, no. 50. pp. 184-187. DOI: <https://doi.org/10.31866/2410-1176.50.2024.306808>.
7. Rose, S. (2024). The five-minute city: inside Denmark's revolutionary neighbourhood. The Guardian [website]. Available at: https://www.theguardian.com/lifeandstyle/2024/dec/10/the-five-minute-city-inside-denmarks-revolutionary-neighbourhood?utm_source=chatgpt.com.
8. Boiko, K. (2023). Mista na Odesychyni opynylysia u liderakh reitynhu z naibrudnishoho ta naichystishoho povitria [Cities in Odesa region ranked among the dirtiest and cleanest air]. Intent [website]. Available at: https://intent.press/news/ecology/2023/mista-na-odeshini-opinilisya-u-liderah-rejtingu-z-najbrudnishogo-ta-najchistishogo-povitrya/#google_vignette.
9. Graham, P., Steve, M. & Hugh B. (2013). Potential for Carfree Development in the UK. *Urban Design and Planning*. Volume 166. Issue 2. pp. 136-145. DOI: <https://doi.org/10.1680/udap.10.00048>.
10. Honcharuk, V.V., Parakhnenko, V.H., Yurovchik, V.H., Sopov, D.S., & Sopova, N.V. (2025). Upravlinnia ekolohichnoiu bezpekoiu Ukrainy: vyklyky sohodennia na naslidky antropohennykh zmin landshativ [Managing the environmental security of Ukraine: current challenges to the consequences of anthropogenic landscape changes]. *Ekolohichni nauky: naukovo-praktychnyi zhurnal*. no. 1(58). pp. 44-48. DOI: <https://doi.org/10.32846/2306-9716/2025.eco.1-58.8>.

Стаття надійшла до редакції 10.08.2025 р.