

*Ю. Р. Оленюк, канд. техн. наук, доцент*  
*(Львівський державний університет безпеки життєдіяльності)*  
*Л. Ю. Оленюк*  
*(Львівський національний медичний університет ім. Д. Галицького)*

## ПСИХОЛОГІЧНІ ТА СОЦІАЛЬНІ АСПЕКТИ ВНЕСЕННЯ ЗМІН ДО ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ МІСТА

Визначення основних пріоритетів розвитку транспортних характеристик міста залежить від майбутнього соціального розвитку суспільства. Простір вулиці у країнах світу сьогодні змінюється. Необхідні психологічні та соціальні концептуальні знання для вивчення сучасних міських транспортних проблем. Головний напрям вивчення проблем транспорту направлений на екологічні та соціологічні питання: здоров'я людей, якість життя, час перевезення. Взято за приклад кращі дослідження європейських країн. Швейцарія в цьому напрямку створила кращі зразки середовища проживання: тротуар – зелена зона – будинок, адаптованого до вимог людини. В статті проаналізовані психологічні фактори, котрі сприятимуть перетворенню транспортної схеми в місті. Успіх впровадження змін основних складових транспортної сітки залежить від сприйняття цих подій громадою міста.

**Ключові слова:** середовище проживання, транспортні перевезення, психологічна основа, соціологічні дослідження, простір вулиці,

*Yu.R. Olenyuk, L. Yu. Olenyuk*

## PSYCHOLOGICAL AND SOCIAL ASPECTS OF IMPLEMENTATION OF CHANGES TO THE CITY TRANSPORT SYSTEM

Definition of the main stratum segments of city transport characteristics depends on social development factors. The street space in the world countries is changing today. Psychological and sociological conceptual knowledges are necessary to study problems of changing modern city transport problem. The basic directions of research concerning on transport factors are ecological and sociological approaches: health of individuals, quality of life, time of transport corresponding. Best experience of European countries is taken. The most adapted examples for human stay in a street environment are created in Switzerland: sidewalk - green zone - house. Psychological factors transforming transport scheme of the city were analysed. The success of the implementation of changes in the main components of the transport system depends on the perception of these events by the community of the city.

**Keywords:** life space, transport corresponding psychological basis, sociological knowledges, street space.

**Постановка проблеми.** Транспортна система, забезпечуючи реалізацію пасажирських перевезень, відповідає за якість тим вимогам, котрі висувуються громадою та владою міста. Такі вимоги формуються також науковими дослідженнями соціологічних та психологічних норм, що в кінцевому результаті відображається тривалістю життя, показниками здоров'я дітей, матеріальним достатком тощо. Усі ці фактори повинні бути враховані при створенні транспортної системи як однієї з головних складових проекту генплану оскільки організація перевезень та екологічні показники впливають на удосконалення якісних стандартів життя.

Питання виникнення транспортного колапсу у місті при довготривалому ігноруванні загальних тенденцій автомобілізації може стати дуже актуальним та потребувати негайного вирішення. Ознаки такого негативного явища проявляються останні 5-7 років у багатьох містах, однак цьому не приділяють належної уваги та намагаються покращити недосконалу систему перевезень окремими змінами в кількості одиниць транспорту та ремонтом вуличної інфраструктури. Головна проблема муніципальних планів розвитку та теорій аналізу транспортної схеми у попередні десятиліття полягала в тому, що ставились наступні завдання: провести моніторинг транспортних потоків та створити інформаційне забезпечення учасни-

ків дорожнього руху заради збільшення пропускної здатності магістралей. Такий розвиток не приносить позитивних показників вирішення питання, необхідно приймати термінові загальнодержавні або муніципальні проекти протидії небажаному впливу подальшої автомобілізації в межах міста.

**Аналіз досліджень.** У статті представлено психологічні та соціологічні важелі проведення необхідних змін міського простору. М. Вебер передбачив недієздатність принципу, за котрим вплив економічних відносин в суспільстві є визначальним для проведення успішних змін зовнішнього середовища в місцях проживання. Автором доведено важливість використання аргументів та фактів для впливу при переконанні задля впровадження змін. Дослідження щодо теоретичних положень в соціології при перетвореннях архітектоники міста проводили європейські вчені Е. Дюркгайм, Г. Зіммель. Для успішної перебудови середовища «людина – простір міста – вулиця» стають важливими такі показники: готовність особи до перебудови зовнішнього середовища, уміння вибирати кращі умови проживання, уміння знаходити компроміс із іншими поглядами. М. Вебер і Ф. Теніс сформуливали уявлення про місто як про простір комунікації [1]. В американській соціології на початку ХХ ст. вивчення міських проблем займалися Р. Парк, Е. Берджес. Серед дослідників аспектів змін у міському середовищі можна назвати таких вчених, як Посацький Б.С., Безлюбченко О.С., Гордієнко С.М. Бакірова В. А., Куценко О. Л. Психологічні передумови змін міського середовища досліджували Сенюра О.В., Грушин Б.І., Дроздовська О.М.

Визначення основних пріоритетів розвитку транспортних характеристик міста залежить від майбутніх соціальних схем розвитку суспільства. Такий стан речей у багатьох, а можливо, у всіх містах України є не випадковим у зв'язку із значним зростанням кількості автомобілів та встановленими поглядами, котрі полягають у необхідності надання можливості безперешкодного проїзду по усім магістралям, як бачення «правильного розвитку» містобудування. У країнах світу сьогодні проходять зміни в світогляді людей щодо проживання, а саме – відгородження від негативного впливу автомобілізації та домінування вуличної інфраструктури. Такі зміни формуються також створенням нових стандартів міського середовища водночас із якісними змінами транспортних перевезень. Міський простір, таким чином, впорядковує і саме життя городян, надаючи їм можливість перебування в сприятливому середовищі та безпроблемного переміщення. Французький соціолог А. Лефевр зазначив: «розвиток суспільства можна зрозуміти тільки в міському житті через реалізацію міської спільноти» [1].

Слід взяти до уваги, що у США тепер пріоритетом сучасного планування міста, а отже й транспортної складової, взято досвід країн Європи. Швейцарія у цій сфері створює приклади максимально адаптованого середовища для перебування людини в середовищі вулиці: тротуар – зелена зона – будинок.

**Невирішені раніше частини загальної проблеми.** Необхідно провести дослідження щодо створення психологічної основи для переходу у місті на інший, вищий рівень організації транспортної системи, котра відповідатиме необхідним стандартам проживання.

Соціальні схеми середовища вулиці формуються науковими дослідженнями кращих світоглядних теорій, що в кінцевому результаті відображається показниками здоров'я, матеріальним достатком для забезпечення проживання тривалістю життя тощо. Необхідно приймати термінові загальнодержавні проекти протидії непрофесійній розбудові дорожньої інфраструктури та удосконалювати перевезення у межах міст.

**Мета досліджень.** Визначити психологічні та соціальні аспекти як передумову проведення змін у транспортній системі міста. Таке дослідження сприятиме формуванню необхідної оцінки у громадян щодо значних перетворень у сфері міських перевезень.

**Виклад основного матеріалу.** Будь-яке міське середовище завжди змінюється відповідно до вимог часу, тобто удосконалюється. Для встановлення необхідного відношення у середовищі споживачів необхідно підготувати та впровадити заходи психологічного характеру для досягнення успішного результату.

Першочергово необхідно визначити зразок міста з необхідною системою транспорту та прояснити причини появи складнощів при впровадженні такої системи.

Яке поняття «зразок міста» та який необхідний напрямок розвитку транспортних схем брати як зразковий – необхідно шукати на генпланах населених пунктів Німеччини, Швейцарії, інших країн Європи. Такі важливі питання досліджуються та вирішуються у цих країнах тривалий час упродовж останніх 20-30 років та завжди із результатом, котрий відповідає сучасним вимогам. Досконалі рішення приходять при спільній роботі проектувальників міського середовища із соціальними та екологічними службами.

Можливі два протилежні напрямки вирішення розвитку транспортного питання міста: інтенсифікація розбудови інфраструктури та побудова нових магістралей чи підвищення рівня життя із влаштуванням досконалих, тобто максимально відгороджених від впливу на людину транспортних схем. Якщо об'єднати усі сучасні тенденції розвитку міських територій для проживання, окреслюються два варіанти: місто для машин; місто для людей.

Такі визначення чітко розмежують протилежні варіанти середовища проживання. Перший напрямок характеризується показниками на прикладі багатьох міст України, де зафіксовано проблеми, котрі пов'язані із небажаним розвитком ситуації (вміст шкідливих речовин у повітрі, затримки транспорту тощо).

У другому випадку представлено не тільки характеристику вуличного простору, а визначено світогляд, ідеологію життєвої концепції – змінити якість проживання, збільшивши швидкість переміщення, значно обмеживши кількість приватного автотранспорту на вулицях міста. Передбачаються такі похідні складові: пристосований для відпочинку міський простір, чисте повітря, зменшена площа проїзної частини, збільшена площа зелених насаджень, якщо узагальнити – більша тривалість життя. Індикатором для проведення такої класифікації може бути одна із складових організації транспорту європейського міста – наявність системи «Park and ride». Такий варіант розвитку – місто, в якому створено кращі умови проживання, повинен бути впроваджений і в Україні [2].

Зразком для планування повинні стати кращі зразки планування європейських міст. Маємо унікальну можливість вибирати досконалі варіанти в інших країнах, оцінивши їх функціонування та оминаючи помилкові рішення. Такі позитивні приклади особливо цінні, якщо брати до уваги час та вартість виконання проектів при плануванні розміщення кварталів та вулиць. У кожному європейському місті існує план на майбутні 20-30 років щодо зменшення кількості транспорту в місті. Як приклад, в Гамбурзі існує програма «Зелена мережа», – комплексний план із зменшення шкідливих викидів та створення зон, вільних від приватних автомобілів. В столиці Іспанії надають водіям кошти з метою зацікавити їх скористатись паркуванням та громадським транспортом!

Створення різнопланових удосконалень міського простору вимагає ознайомлення із конкретними обставинами реалізації проекту, після чого необхідна тривала робота із роз'яснення майбутніх змін серед населення. Нижче наведено основні напрямки удосконалення транспортних схем у європейських містах.

В'їзд в центральну частину заборонений або обмежений. Це питання регулюється вартістю в'їзду, вартістю паркування, прямою заборонаю в'їзду. Такі заходи суттєво зменшують кількість бажаних потрапити в історичні квартали на автомобілі. Багато муніципалітетів міст, як наприклад, Гамбург не заборонили використання приватного транспорту в центрі, однак зроблено все, щоб гості та мешканці робили вибір на користь громадського транспорту.

На сучасному етапі відмова від будівництва шляхопроводів. Останні декілька десятиліть для збільшення пропускної здатності у містах створювали естакади, котрі не потребують створення земляного полотна. Однак сьогодні перевагу у багатьох містах Європи набув розвитку інший принцип організації руху, згідно з котрим переповнені транспортні магістралі виводяться поза містом для зменшення загазованості – отже, багато доріг та, відповідно, естакад ліквідовано. Використовуючи досвід інших країн, ми отримали можливість уникати багатовартісних помилок у транспортному плануванні міст.

Зменшення міст. Професор з Німеччини Дітер Рінк у дослідженні «зменшуватися порозумному та управлінню у європейському контексті» проаналізував процеси урбанізації та викликану цим явищем необхідність зробити якісним проживання у Європі. Словосполучення «Зменшення міст (Urban shrinkage)» у практиці розвитку містобудування з'явилося як відображення необхідності вирішення проблем, пов'язаних із подальшим зростанням населення. Невирішені демографічні питання провокують зростання кількості торговельних центрів, розширення магістралей, виникнення проблем із сміттям, водопостачанням, заторами та іншими проблемами урбанізації. Зменшення міста, як альтернатива такому неконтрольованому розвитку, передбачає добровільний поступовий переїзд в інше місто із кращими умовами. Таке явище сприятиме подальшій зупинці небажаних соціальних тенденцій, котрі відображаються на неякісній роботі транспорту, тривалості життя, збільшенні вартості житла та безробітті.

Заклики «не будуйте, не купуйте» в багатолюдних містах звичайно не сприймаються в середовищі власників майна. Мешканець міста, як споживач, завжди вибиратиме кращі умови: розташування ближче до закладів відпочинку, освіти, охорони здоров'я. Але це не має бути найкращим рішенням з точки зору майбутнього цього ж споживача. Необхідно запропонувати добре сплановане житло, котре буде дешевшим (у зв'язку з меншою вартістю землі) за ціною в місті-супутнику на відстані 50-70 км від великого міста. Окрім цього, необхідно забезпечити переїзд до місць працевлаштування швидкісним транспортом.

Як аргумент необхідності припинення подальшої розбудови великих міст, доречно порівняти щільність жителів в населених пунктах Німеччини та України. Подальша забудова призведе однозначно до зростання соціальної напруги в школах, медичних закладах, на транспорті.

Створення значних за площею та змістом громадських просторів. Такі проекти привертають увагу до необхідності надання пріоритету перебування людини в міських умовах. Громадський простір – це озеленення, пішохідні зони, майданчик для відпочинку, співрозмірність відстаней переміщення до потреб людини, перенесення магістралей під землю. В умовах України такі нововведення вирішили б важливі питання, однак потребують значних інвестицій.

Значний розвиток рейкового транспорту – швидкісних трамваїв та «легкого метро». «Винахід» європейських міст «легке метро» із невідомих причин не впроваджується в містах України! «Легке метро» – наземний рейковий транспорт із ділянками підземного при вимушених умовах на глибині від 2 до 10 метрів від поверхні забезпечить безпечне та безшумне переміщення. Створення такої нескладної споруди дасть змогу вирішувати питання швидкісного переміщення десятків тисяч людей як вигідну альтернативу наявним варіантам автобусного наземного транспорту. Такі проекти будуть виграшними як на нових дорогах, так і при реконструкції завантажених вулиць міст.

Повна відмова від автомобілів в містах майбутнього в Китаї. Такі урбаністичні проекти належать до майбутнього, однак для наших міських умов необхідно запозичити фактори близькості усіх необхідних зон споживання для людини в місті в межах 15-20 хвилин. Такі рішення є можливими для невеликих проєктованих міст із кількістю 50-80 тис.чол. – однак це ще раз свідчить про важливість пріоритету впровадження екологічних факторів у розвитку міст в інших країнах.

Park and ride (паркуй та їдь) – система транспортного обслуговування для зменшення кількості приватного транспорту в місті. Відсутність площ для паркування у центральній частині міста та створення системи «Park and ride» з заохоченням відмови водіїв від авто. Для влади муніципалітету існуватиме ще одна важлива перевага – немає необхідності пошуку дорогої землі для стоянок у центральній частині міста. Важливий акцент із практики паркування: у центральній частині стоянки не влаштовують.

Такі зміни в організації схем транспортного руху викликані необхідністю удосконалювати потреби громади міста.

При цьому на мешканців як на споживачів впливають три групи факторів [3]:

1. фактори зовнішнього впливу – роз'яснювальна робота міської ради;
2. група факторів ситуативного плану – стиль життя;
3. фактори внутрішні – діяльність, економічне забезпечення.

Два важливі принципи, котрих притримуються проєктанти організації «платформи розвитку міст» Лукас Бюльман та Франк Аргаст, сконцентровані у такому виразі: людина в місті повинна проходити найбільшу відстань та повинна користуватись найбільше громадським транспортом. Характеристика швейцарських принципів проєктування міського простору настільки діаметрально відрізняються від вітчизняних, що виникає думка про наявність інших критеріїв планування міського простору. Однак соціальні потреби є однаковими, а розбіжності в існуючих стандартах переміщення на транспорті викликані невідповідністю наявних проєктних норм містобудування до вимог сучасного суспільства.

Швейцарські планувальники підходять до планування з позицій необхідних вістаней до реалізації усіх соціальних потреб людини. Житель міста повинен мати в 15-хвилинній доступності всі необхідні функціональні заклади.

Збільшення площі доріг призведе до збільшення кількості машин та, відповідно, до обмеження громадського простору. Такий теоретичний підхід отримав підтвердження досвідом європейських міст, які передбачили та зуміли уникнути наявного в наших містах транспортного колапсу декілька десятків років тому. Як негативний приклад, розглядався розвиток транспортної мережі країн Східної Азії.

У багатьох містах України вулиці реконструйовано таким чином, що головні потоки отримали можливість безперешкодно потрапляти у центр і створювати корки.

В умовах міста (для країн пострадянського періоду) для громадянина пріоритетами є наявність автомобіля та можливість безперешкодно користуватись ним. Такі питання європейських цінностей як екологія та громадський простір відходять на другорядні позиції. Хоча в цих чинниках закладені кращі умови проживання – менша кількість забруднення повітря та економічні переваги. У сучасних умовах ненадійного функціонування громадського транспорту існує все ще переконання: добиратись у місце призначення необхідно на особистому автомобілі. Ця догма, звичайно, підтверджується існуючими заторами на вулицях міст нашої держави. Така соціальна тенденція – неприйнятна у тій же Швейцарії. До такого висновку прийшли шляхом опитування громадської думки та досліджень психологів та соціологів. Необхідно скористатись таким досвідом. Цей шлях передбачає тривалі роз'яснення, деякі обмеження, пов'язані із забороною руху у межах міста на власному транспорті. У кінцевому результаті досягаються загальні економічні переваги та швидкість переміщення на громадському транспорті.

Проведення реформ у місті із значним переходом на чинні стандарти можливе вже сьогодні. Необхідно створити зони із закриттям магістральних вулиць для приватних автомобілів із повним пріоритетом громадського транспорту та забезпеченням кількості та якості пасажирських перевезень, котрі відповідають рівню європейських країн. Для переходу на швидкісний громадський транспорт у місті, згідно з реалізованими зразками європейських міст, необхідно провести тестування проєкту. Задля отримання впевненості громадян у позитивних результатах запланованого дій необхідно протестувати в наближеному варіанті до таких важливих змін. Алгоритм пропонується такий. Так як рейковий транспорт складно технічно та фінансово в рамках експерименту видозмінити до швидкісного, усі перевезення здійснюватимуться виключно автобусами із виділеними смугами руху. Зону обмеження приватного транспорту варто прирівняти до наявних моделей європейських міст. Також в обов'язковий регламент проєкту входить організація стоянок навколо зони обмеження. Звичайно, безкоштовних, оскільки варіант «паркуй та їдь» повинен сприяти умовам заохочення водіїв приватного транспорту.

Кошторис таких змін мінімальний: немає потреби розробляти проєкти реконструкції вулиць та вносити інвестиції на капітальне будівництво. Такі удосконалення рекомендовано

виконати в одному місті та зробити висновки для подальшого впровадження. Надважливе значення має оцінка користувачами зміненої системи перевезень. Необхідно підсумувати позитивні та негативні результати таких перетворень та при особливо несприятливих висновках внести корективи або виконати повернення до початкових умов перевезень.

Створити проект перетворень, звичайно, повинні спеціалісти, котрі мають знання та досвід у галузі перевезень; необхідно уникати орієнтації на масову свідомість — один з видів суспільної свідомості. У масовій свідомості присутні різкі, часто не сумісні погляди та уявлення. Поряд з прогресивними вимогами можуть зустрічатись негативні реакції, консервативні настрої. Масова свідомість формується не лише під дією досягнень, прогресивних реалій життя, а й прорахунків, помилок, негативних явищ.

Довший період (терміном не менше року) переходу на інший рівень перевезень створить умови для сприйняття змін та їх якості у свідомості щодо міського транспорту.

Впровадження нових ідей проходить завжди із аналізом результатів необхідного експерименту: в освіті – створюється опорна школа для тестування методики, в медицині – досліджують вплив нових аналогів перед загальним застосуванням. Такий підхід повинен бути використаний і при впровадженні змін на транспорті. Необхідно приймати до уваги основні аксіоми [4]:

- споживач намагається завжди мінімізувати свої витрати;
- споживач постійно намагається максимізувати свою вигоду з врахуванням існуючих обмежень у грошових ресурсах;
- споживач має достатню інформацію щодо всіх альтернативних джерел задоволення потреб.

Усвідомлення значимості нововведення та причетності до великих подій сприятиме подальшому утвердженню важливих принципів: «я — житель міста (Луцька, Стрия,....). Я не забруднюю його». Мотивація – почуття обов'язку перед рідним містом.

Такі складові проявляться на етапі обговорення проекту із наданням можливості громадянам вносити зміни. Необхідно проаналізувати весь комплекс питань. Усі майбутні нововведення повинні попередньо рекламуватись із затвердженням конкретних термінів. Такий підхід зробить ці значні удосконалення очікуваними та невідворотними.

Необхідно створити передумови, тобто стійкий психологічний стан готовності для сприйняття таких впроваджень [5]. Виділяють такі складові цього стану:

- усвідомлення необхідності;
- усвідомлення особистого залучення та формування образу «Я» як суб'єкта впровадження нововведення.

Такі проекти необхідно представляти як передбачені та невідворотні. Відомо, рекламні заходи впливають на індивідуума з метою уникнення різкої зміни обставин. Такі зміни повинні мати соціальну підтримку. Необхідно створити початковий підготовчий етап проекту, наприклад, закриття певних вулиць – із кінцевою важливою метою. У європейських містах це виглядає попередньо узгоджено та сплановано: у визначений час в'їзд через центральні вулиці тільки електробусам або вулиця N буде пішохідною. До важливих змін звикають поступово та із знанням усієї інформації. Основою є психологічне сприйняття необхідності таких нововведень заради самих же мешканців цих вулиць: «це робиться для мене, і з цим я погоджуюсь».

Усвідомлення змін повинно бути обґрунтоване. Такі зміни – єдиний вихід із ситуації, котра існує у багатьох містах. У випадку таких майбутніх нововведень необхідно викреслити такі особисті мотиви:

- 1) жителі сприймуть необхідність таких змін в першу чергу через здоров'я особисте та сім'ї;
- 2) економічні вигоди – немає потреби витрачатись на паливо, на оплату стоянки;
- 3) виграш у часі при переїзді в межах міста;

4) усвідомлення особистої участі у нововведеннях для майбутнього міста.

Закріпленню таких поглядів сприятиме залучення до таких нововведень, тобто участь у проекті на рівні опитування. Можливі три психологічні реакції на зміни.

Як правило, більша частина жителів позитивно сприймають удосконалення.

Інша частина пасивно сприймають інновації, однак для таких людей велике значення мають думки інших, і з часом вони сприймуть усі переваги такого проекту.

Третя частина громадян характеризується пасивним неприйняттям нововведення. Така позиція може бути викликана небажанням призвичаюватись. Встановлений ритм життя для них важливіший – автомобіль завжди допомагав при переміщеннях, незважаючи на затримки в дорозі, грошові витрати.

Чи будуть такі зміни сприйняті суспільством. Якщо провести опитування, більшість буде підтримувати (якщо, звичайно, прийняти до уваги всіх, включаючи і тих, хто проживає у будинках безавтомобільної зони). Найважливішим фактором забезпечення успішної реалізації запланованих змін є досягнення підтримки створення таких зон власниками автомобілів.

В усіх випадках необхідно створювати проект реконструкції на основі випередження негативних явищ. Необхідно констатувати – позитивне чи негативне ставлення до нововведень відбувається поступово, тому виникає багато можливостей впливати на формування ставлень до інновацій. Після впровадження таких змін важливо зробити оцінку ставлення громадських організацій щодо результатів. Адже такі реконструкції міського простору необхідно проводити в багатьох містах.

Якщо деякі пропозиції та психологічні аспекти, згадані у цій статті, виглядатимуть категорично та нездійснено, міська влада повинна приймати до розгляду інші варіанти переходу на громадський транспорт.

Ідеї, котрі описані у цій статті, запроваджені департаментами транспорту та громадами швейцарських міст. І німецьких також. І бельгійських також. Усі європейські країни переходять на нові принципи планування, із котрих головний: місто – для людей, а не для машин. За цим словосполученням проглядається побудова соціальних стандартів європейського суспільства.

**Висновки.** Проведений аналіз щодо створення психологічної основи для переходу у місті на інший, вищий рівень організації транспортної системи, дав можливість виокремити головні фактори. Необхідно сформулювати умови – рекламні заходи, роз'яснення, для створення стійкого переконання щодо необхідності сприйняття змін у сфері громадського транспорту. Важливими є особисті мотиви: необхідність таких змін викликані потребою збереження здоров'я особистого та сім'ї. Беруться до уваги економічні вигоди, виграш у часі при переїзді в межах міста, усвідомлення особистої участі у нововведеннях.

#### Список літератури:

1. Сенюра О.В. Специфіка та тенденції розвитку сучасного міста в соціологічному дискурсі [Текст] / О.В. Сенюра // Український соціум: науковий журнал. – 2009. – 3 (30). – С. 25-36
2. Соболевська М.О. Основні соціологічні концепції міста [Текст] / Соболевська М.О. // Л. В. Малес [та ін.] Соціологія міста: навчальний посібник. — Донецьк : ДонДУУ, 2010. — С. 44-64.
3. Коваліско Н.В., Савчинський Р.О. Сучасне українське суспільство: стратифікаційний вимір великого міста [Текст] / Н.В. Коваліско, Р.О. Савчинський. – Львів: Видав. центр ЛНУ ім. Івана Франка, 2008. – 234 ст.
4. Сорока Ю.Г. Соціокультурні зміни міста як міждисциплінарна проблема [Текст] / Ю.Г. Сорока // Збірка наукових праць учасників Харківських соціологічних читань. Методологія, теорія та практика соціологічного аналізу сучасного суспільства. — 2008. — С. 454-456.
5. Занюк С.С. Психологія мотивації: Навч. посібник. - Київ: "Либідь", 2002.304с.

### References:

1. Senyura O.V. Spetsyfika ta tendentsiyi rozvytku suchasnoho mista v sotsiologichnomu dyskursi (The specifics and trends of the modern city in the sociological discourse). Ukrayins'kyy sotsium: naukovyy zhurnal. 2009, pp.25-36.
2. Sobolevs'ka M.O. Osnovni sotsiologichni kontseptsiyi mista (The basic sociological concepts city). Donetsk, 2010, pp. 44-64.
3. Kovalisko N.V., Savchinskiy R.O. Suchasne ukrainske suspilstvo: stratifikatsiyiny vimir velikogo mista (Modern Ukrainian Society: stratification dimension big city). Lviv, 2008, 234p.
4. Soroka Yu.H. Sotsiokul'turni zminy mista yak mizhdystsyplinarna problema (Social and cultural changes of the city as an interdisciplinary problem). Kharkiv, 2008, pp. 454-456.
5. Zanyuk S.S.: Pshologija motivaciji – Kijiv: "Lubid", 2002. 304 p.

