

УДК 342.9.

DOI: <https://doi.org/10.33216/2218-5461/2025-50-2-289-298>

ІСТОРИКО-ПРАВОВІ АСПЕКТИ РЕГУЛЮВАННЯ ЗАБУДОВИ В МІСТАХ ЄВРОПИ В ЧАСИ АНТИЧНОСТІ ТА СЕРЕДНЬОВІЧЧЯ

Правдюк В.М.

HISTORICAL AND LEGAL ASPECTS OF BUILDING REGULATION IN EUROPEAN CITIES IN ANTIQUITY AND THE MIDDLE AGES

Pravdyuk V.M.

Надзвичайно важливим є цілісний аналіз розвитку регулювання містобудування в історичній перспективі. У статті здійснений аналіз історичного розвитку основних схем планування забудови європейських міст. Досліджені особливості забудови міст в античні часи за Гіподамовою системою. Вказано про занепад європейських міст після краху Західної Римської імперії та нові принципи розвитку та забудови міст в середні віки. В період Середньовіччя в першу чергу місто є територією, де особа могла отримати захист, тому ключовою обмежуючою лінією забудови була міська стіна. Розглянуті причини та особливості основних схем забудови (прямокутна, радіальна, багатоядерна, тощо). Проаналізований вплив пожеж на появу перших актів регулювання забудови в містах.

Ключові слова: історія, забудова, адміністративне право, історія Європи, історія регулювання забудови, історія міст, урбаністика

Актуальність теми. Виникнення міст, їх розвиток є нерозривно пов'язаними з самим розвитком людства, з історією людської цивілізації.

Розуміння причин та історичних особливостей розвитку міст дозволяє зрозуміти закони розвитку суспільства а отже змінювати

Вивчення закономірностей історичного розвитку забудови міст дозволяє виявити головні причини і закономірності розвитку міст, уявити загальну картину і обставини їх еволюції.

Саме процес організованої забудови міста і дав поштовх розвитку особливій діяльності – містобудування, головними рисами якого стали: плановість процесу та

врахування інтересів всіх мешканців і суб'єктів під час здійснення містобудівної діяльності.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. В даний час в Україні відсутні комплексні теоретичні роботи, в яких б містився аналіз розвитку міста в історичній ретроспективі як тобто певної території, де організовано і компактно проживають люди.

При тому що накопичений певний досвід досліджень в галузі урбаністики у працях Мамфорда Льюїса [1], Пітера Холла [2], Джона Рідера [3] та ін., відсутній цілісний ретроспективний аналіз міста як особливого просторового суспільного утворення, нерозривно поєднаного з розвитком відповідної держави [4, 17], аналогічні

відсутні ґрунтовні дослідження історії регулювання відносин забудови в містах.

Виклад основного матеріалу. Історичні схеми планування міст. Перехід до землеробства створив один з найбільш важливих чинників для створення цивілізації – збільшення кормової бази, що спричинило різке пришвидшення розвитку людини [5, 30]. Вказаний перехід до землеробства отримав у історичній та археологічній науковій літературі назву «Неолітична революція» [6, 42].

Збільшення обсягів землеробства спонукало до розподілу праці та виокремлення певних спеціалістів, що були звільнені від обов'язків безпосередньої праці на полях. Зрозуміло, що поселення з більшою кількістю мешканців потребували більше ремісників, що ремонтували та виготовляли засоби виробництва, з іншого боку великі поселення могли умовно «прокормити» більшу кількість ремісників з більш розвиненою спеціалізацією. Поступово почали з'являтися поселення, в яких були наявні ремісники другого рівня, що обслуговували сільських ремісників – міста. З розвитком суспільних відносин ремісники виготовляли таку кількість засобів виробництва та інших необхідних в обуті селян речей, що застосування простої міни ставало неможливим, тому можна сказати, що постійна необхідність міни різноманітних комерційних товарів на засоби харчування створила гроші як символ обміну [7, 853].

Перші поселення утворювались навколо певного релігійного центру (алтар, святилища тощо), що одночасно виконував функції місця збору мешканців [8, 215] тому міста спочатку будувались здебільшого за радіальною (кільцевою схемою).

Поступово відбувалось укладення відповідних схем забудови. Наразі виділяють п'ятьма основних схема планування:

1. «Концентричний» або «радіально – кільцевий» (Вавілон, Каунас, Лондон) [9, 51].

2. «Зіркоподібне або променеподібне» планування. (Париж) [10].

3. «Прямокутні (сіткоподібні)» Прикладом середньовічного збудованого за принципом сіткоподібно (grid) спланованого міста є Ельбург в Нідерландах. Орієнтовно між 1392 і 1396 роками Ельбург був централізовано реконструйований за прямокутним планом [11]. Прямокутний принцип планування є найбільш поширеним при будівництві централізовано створених міст, що є зрозумілим, адже прямокутні квартали, є найбільш зручними з точки зору транспортного забезпечення, будівництва мереж постачання тощо.

4. «Лінійні смугоподібні» або «напівкільцеві» схеми є характерними для міст розташованих на березі моря, океану, або інших природних перешкод, які не дозволяли замкнути відповідне «кільце» або ж вимушено враховували інші особливості природного рельєфу [12, 11-12]. З сучасних відомих міст спланованими за таким планом можна вважати Роттердам, Неаполь, Сан Франціско.

5. «Багатоядерне (пелюсткове)». Як правило виникало в містах, що являли собою об'єднання кількох населених пунктів або історичних центрів (ядер) - Київ, Будапешт, Берлін, В'єт'ян, Стокгольм [13].

6. «Геоморфічні (іррегулярні)» міста, що виникали в складних геоморфологічних умовах [12, 13] Стамбул, стародавні Афіни, (міста Рурського вугільного басейну в Німеччині, Донецьк).

Одними з перших документів, що регулювали забудову в містах були схеми будівництва давньогрецьких полісів.

Варто зазначити, що елліни активно використовували принцип функціонального зонування, що здійснювалось за так званою «Гіподамовою системою», що являла собою

спосіб планування античних міст з прямими кварталами, що перетинають один одного під прямим чи наближеним до прямого кут, вулицями, рівними з окремими районами (кварталами) під суспільні будівлі, ринки тощо, тобто прямокутна схема планування. По Гіподамовій системі (Гіподам – 485-405 р. до н.е.) були засновані такі великі міста як Мілет, Пірей, Родос, Олександрія Єгипетська). За Гіподамовою системою будувались ідентичні квартали 100 на 40 метрів із повною рівноправністю забудови [14].

У стародавній Греції при використанні Гіподамової системи рада старійшин встановлювала певні містобудівні обмеження для використання землі для чітко визначених цілей. На території України за такою системою були побудовані грецькі колонії – Херсонес та Ольвія [15, 43-44].

Дотримуючись традиції Гіподама Олександр Македонський доручив архітектору Дінократу розробити його нове місто Олександрію, найбільший приклад ідеалізованого міського планування стародавнього елліністичного світу, де регулярності міста сприяло його рівнинне розташування поблизу гирла Нілу [16].

Прямокутне планування також широко було застосоване в Китаї, адже за уявленнями буддистів, земля має форму квадрата, небо – форму кола, і в той же час квадрат є ідеалом стійкості. Прямокутні китайські міста більш менш правильно орієнтувалися по країнах світла і притому з таким розрахунком, щоб головна брама розташовувалася на півдні. Від брами через все місто йшла головна міська магістраль, що служила дорогою для урочистих ходів та композиційною віссю всього міста.

Найяскравішим представником таких міст служить столиця Китаю – Пекін. Під час розробки фундаментального плану нової столиці, китайські архітектори спирались на

вчення «Каогон Цзи» (Kaogong Ji), що датується п'ятим століттям до нашої ери та «Обряди Чжоу» (Rites of Zhou), давнього конфуціанського посібника з бюрократії та організаційної теорії [17].

Як один із найстаріших прикладів регулювання містобудування, Kaogong Ji охоплює все: від того, як визначити орієнтацію з півночі на південь під час планування нового міста (встромити стовп у землю і спостерігати за його тінню), до диктування конкретних розмірів кварталів для місцевих, регіональних та національних столиць.

Визначний розвиток містобудування отримало в епоху Давнього Риму. Значна кількість сучасних великих європейських міст (Лондон, Париж, Кельн тощо) були засновані саме як давньоримські міста.

Одним із перших римських міст план якого сьогодні відомий завдяки спеціальним дослідженням є Остія. Місто мало правильну наближену до прямокутної форму (193,94 на 125,70 метрів), та було розділене на чотири рівні сектори двома ортогональними осями, які перетинаються в центрі міста. Подібна побудова міст (правильні закриті форми з поділом на сектори) отримала назву “castrum”, тобто «табір» і є характерною для більшості римських колоній. Подібні прямокутні з поділом на сектори/ квартали форми мали такі міста як Парма, П'яченца, Флоренція [18]. В період принципату та домінанту секторально-прямокутна форма планування доповнюється певними новаціями. Якщо центри міст, заснованих в період Республіки були розташовані приблизно по центру відповідного міста, то із врахуванням геологічних, ландшафтних та інших особливостей з часом в нових містах такі центри можуть зміщуватись до однієї із сторін такого прямокутника, прикладом чого може слугувати таке місто як Турин [19].

Цілковиту відмінність від власних колоній в побудові являє головне місто країни = Рим. Нерегулярна форма Риму явно є результатом хаотичності забудови (у всякому разі на початку розвитку міста) відсутності жодного спеціально розробленого генерального плану, про що вказував ще Тіт Лівій [20].

Як можна побачити на прикладі давньогрецьких та давньоримських міст регулярність чи нерегулярність форм міста цілком залежить від наявності чи відсутності спонтанності в їх народженні та зростанні. В цілому нерегулярне місто є результатом розвитку території, що розвивалась завдяки окремим особам, які фактично жили на землі та здійснювали забудову, виходячи із власних індивідуальних уподобань. Якщо ж певний деревний чи інший керівний орган спочатку ділив землю між майбутніми забудовниками і визначав схему забудови до початку самого освоєння, в такому разі виникали міста за однорідним шаблоном.

Як можна побачити «прямокутна (шахматна) схема забудови міста історично походить із Римського плану військового табору *castrum*, що отримала свій подальший розвиток вже в період Нового часу.

Середньовічні міста. В V-X століттях, в часи «Великого переселення народів», краху Західної Римської імперії та так звані «Темні віки» (*Dark Ages*) розвиток міст в Європі зазнав занепаду, германські завойовники не мали досвіду урбанізованого проживання, та не мали жодних міських традицій. Більшість міст або зникли або зменшилися в розмірах в кілька разів порівняно з римським періодом, лише після відновлення європейської торгівлі починаючи з X століття відновився певний розвиток європейських міст [21, 4-5].

Ті міста які виникали в період Середньовіччя мали істотні відмінності у своїй генезі та розвитку порівняно з римськими містами. В першу чергу місто в

середні віки це територія де особа може отримати захист. Середньовіччя це час правового нігілізму, час володарювання сильних над слабими, тому для захисту своєї сім'ї свого клану місцеві феодали активно будують замки (*Castle* – англ., *Schloss* – нім., *Chateau* – фр.), навколо таких укріплених фортець починають селитись люди, що мають певний зв'язок із відповідним феодалом.

Отже середньовічні міста здебільшого мали укріплену фортецю, що виступала ядром розвитку такого міста. З огляду на це міста, що виникли в період Середньовіччя мали здебільшого концентричну (радіально – кільцеву) схему забудови або зіркоподібну схему.

Як і давньоримські міста, середньовічні міста у своєму плані та структурі поділялися на два основні типи: а) створені за планом та б) ті, що виникли хаотично.

Якщо рішення про створення міста приймав певний середньовічний король або барон, то не зважаючи на наявність чи відсутність ядра (замку) інші вулиці перетинались під наближеними до прямих кутами, створюючи правильну мережу кварталів [22, 21-22].

Але часто люди приймали рішення селитись поруч із укріпленим замком із власної ініціативи, тоді вулиця з'являлась і росла нерівномірно і хаотично, кожен новий господар сам собі викладав проїжджу частину вулиці коло свого будинку, робив це у зручний для себе спосіб, тому вулиці виходили нерівними та кривими.

Інколи середньовічні міста виникали відразу з кількох ядер різного характеру. Так, наприклад Хіддлсхайм у Німеччині має одночасно чотири історичних ядра: територія навколо головного собору міста (*Domburg*), розташоване більше ніж за кілометр від цього місця поселення навколо монастиря Святого Міхаеля, торговий квартал, що виник хаотично (*Altstadt*) та нарешті запланований

новий центр міста, що виник в XVII-XIX столітті (Neustadt) [22, 31].

Ще більш наочним прикладом багатоядерності може слугувати Лондон. Одним ядром був колишній римський Лондиніум, що продовжував існувати в межах римських стін, іншим новим ядром став Вестмінстер, що був заснований в VII столітті навколо тогочасного монастиря. Сама назва «Вестмінстер» буквально перекладається як «Західна церква монастиря». Вестмінстер розташований на лівому березі Темзи, на захід від Лондиніума, в VIII-XI столітті ці два містечка були розташовані за дві милі одне від одного. Після завоювання Англії норманами в 1066 році саме Вестмінстер став резиденцією англійських королів, а пізніше місцем засідання англійського парламенту і так званих Вестмінстерських судів [23].

Важливим важелем розвитку урбанізму в середньовічній Європі була наближеність до джерел водопостачання та можливість використання значної кількості води жителями [24, 11-12]. Окрім того з огляду на очевидну небезпеку та незручність сухопутних поїздок водні маршрутки для подорожей та доставки вантажів були найоптимальнішими, а отже саме цим пояснюється виникнення низки квітучих поселень розташованих на судоходних шляхах (Андерлехт, Брюгге, Гавр тощо). Зв'язок з природним середовищем, залежність від води, джерел сировини і комунікацій виявлялися і в зовнішньому вигляді. Міста вписувалися в ландшафт, максимально пристосовуючись до нього, завдяки чому відрізнялися різноманіттям і неповторністю форм, неправильністю, іррегулярністю, незавершеністю і суперечливістю забудови.

Безпека проживання була також одним з основних чинників розміщення будинків в середньовічних містах, тому ключовою обмежуючою лінією забудови була міська стіна [21, 11]. Міста відрізнялися великою

тісністю: поверхи будівель нависали над вулицями, які були настільки вузькі, що ними не завжди міг проїхати візок. Щільність населення середньовічних міст Західної Європи лише іноді поступалася сучасною, а найчастіше перевищувала її [22, 48].

Через обмежений простір будинки розміщувалися без жодних відстаней між ними, притуляючись стіна до стіни сусіда. Дороги були настільки вузькими, що будівельники тестовим методом повинні були переконатися, що розміри першого поверху не посягають на можливість фізичного проїзду. Фактично, вулиці були темними, крутими, похилими, нерівними, нагадуючи наскрізні тунелі, і іноді їх важко було орієнтуватися. Багато середньовічних будинків були зроблені з дерева і швидко загорялися. Пожежа була однією з найстрашніших проблем, з якими довелося зіткнутися містам у середньовіччі, оскільки більшість житлових будинків зводилися з легких матеріалів [25].

Тогочасні науковці навіть вважали подібну скручену «безсистемну систему» вулиць навіть раціональною та корисною. Так, Альберт Леон Баттіста в архітектурному трактаті *De re aedificatoria* (1443 - 1452) [26], описував переваги звивистих вулиць у порівнянні з прямими. Можна погодитись із Берндом Роком, який називав цей пасаж «одним з найважливіших і найбільш обговорюваних моментів архітектурної теорії Альберті» [27, 24-25].

Альберті вважав, що звивисті вулиці допомагають захисту в разі нападу на місто. В книзі IV вказаного трактату він зазначав:

«Коли [військова] дорога досягає міста, і це місто відоме та могутнє, вулиці стають прямими і дуже широкими, щоб додати його гідності та величності. Але з поселенням чи укріпленим містом [...] краще, коли дороги не прямі, а плавно звиваються, як річка, що тече то сюди, то зараз там, від одного берега до іншого. Бо крім того, що чим довгими

здаються дороги, тим більше видимих розмірів міста, безсумнівно, це буде дуже корисно з точки зору зовнішнього вигляду та практичності.

Також зручно мати ще вужчі дороги невеликої довжини, що закінчуються на першому перехресті: вони служать не стільки для забезпечення суспільної магістралі, скільки для доступу до сусідніх будинків, що буде корисно як для будинків, збільшивши кількість світла, які вони отримують, так і для міста, перешкоджаючи будь-якому ворожому елементу, який прагне втекти. [28, 106]

Починаючи з XII-XIII століття хаотична забудова в європейських містах поступово припиняється, магістрати та муніципалітети в містах беруть під контроль забудову міст і на заміну випадковим кривим та звивистим вулицям приходять прямі з кутами кварталів наближеними до перпендикулярів.

Після подолання наслідків пандемії чуми «Чорного Мору» 1346-1353 років, відбувається сильний ріст населення. У цей період значною мірою формувалася структура розселення сучасної Європи. Плани європейських міст XIV-XVI століть здебільшого не збереглися але за сукупністю різних джерел можна стверджувати, що здебільшого в цей період нові вулиці за можливості прокладались прямими.

Якщо, наприклад, подивитись на План Ельбурга в Нідерландах, заснований на кадастровому плані 1830 р. то можна побачити, що переважна більшість вулиць у місті є прямими, а утворені вулицями квартали мають прямокутну або трапецієвидну форму. Ельбург є показовим прикладом, оскільки місто було засноване у 1392 році, тож вся забудова формувалась в XV - XVI століттях та не має залишків забудови раннього Середньовіччя [29, 943].

В період Пізнього Середньовіччя прямими робили не лише повністю нові вулиці, але було докладено багато зусиль для

упорядкування існуючих міських структур шляхом вирівнювання вулиць. У Флоренції міський муніципалітет здійснювала заходи для розширення та вирівнювання магістральних вулиць, що перетинає місто від одних міських воріт до інших: «для покращення краси та корисності міста Флоренція і особливо для красивих і прямих вулиць і в'їздів у це місто». Ще однією причиною вирівнювання було створення легкого та зручного шляху для торговців, щоб дістатися до зернового ринку [30, 102].

Взагалі з розширенням повноважень місцевих органів самоврядування, хаотична забудова поступово припиняється [31], місцевими муніципалітетами вживаються заходи щодо обмеженого каналізування та дощового водовідведення. Зокрема, у Фрайбурзі посеред найбільших площ та вулиць споруджено спеціальні жолоби для водовідведення з нахилом за напрямком природного стоку місцевості, такий водовід («Baechle»), найбільш ймовірно, є структурним елементом фундаменту міста і був споруджений близько 1100 року [32].

Особливо активно містобудівне регулювання проявлялось у містах із магдебурзьким правом. Якщо в період Середньовіччя містобудівне планування здебільшого фокусувалось на будівництві фортець в центрі міста та військових укріпленнях то з плином часу, при здійсненні планувальної діяльності, почав враховуватись негативний вплив антисанітарії при розташуванні будинків, особливої ж ваги набули протипожежні заходи

Велика лондонська пожежа (Great Fire of London) охопила центральні райони Лондона з 2 по 6 вересня 1666 року та стала одним із чинників, що надзвичайно сприяла розвитку анти пожежного планування при забудові великих міст Європи в XVIII-XIX століттях. На момент початку цієї пожежі Лондон був другим чи третім за величиною містом в

Європі з населенням, що за різними оцінками складало від 300 000 до 400 000 жителів [28].

Переважає більшість будівель в Лондоні були зроблені з деревини, для скріплення конструкцій часто використовувалась легкозаймиста смола, дахи будинків часто були покриті соломною, причому будинки були розташовані щільно разом, без жодних найменших відступів [33].

Жахливе спустошення викликане пожежею спричинило значні зміни у регулюванні забудови. Скоро після пожежі в лютому 1667 року Британський Парламент прийняв «Акт про відбудову Лондона» (An Act for rebuilding the City of London) 1666 р., згідно якого окрім практичних заходів по відновленню будинків були впроваджені певні обмеження забудови, зокрема:

- ✓ Була врегульована максимальна висота приватних будинків;
- ✓ Врегульовано будівельні матеріали, що мали використовуватись при будівництві (цегла та камінь);
- ✓ Мінімальна товщина стін будинків та внутрішніх перегородок;
- ✓ Мінімальна ширина вулиць;
- ✓ Для забезпечення зручного доступу до води при пожежах було заборонено розміщувати будівлі в межах 40 футів від Темзи [34].

Висновки. Отже, здійснення забудови міста за цілісним заздалегідь розробленим планом, що передбачає поділ міста на окремі визначені сектори та квартали відомий людству ще з часів античності. Функціонально виникнення і розвиток адміністративно-правового регулювання забудови в містах Європи мав на меті забезпечити з одного боку мешканців, адже міська стіна відокремлювала безпечну територію міста від невизначеного становища сільських мешканців, а з іншого мала забезпечити безпеку тих самих міщан та

захист насамперед від пожеж а надалі від інших несприятливих чинників.

Розуміння загальної логіки, виникнення та розвитку міста в історичній ретроспективі є надзвичайно важливим для вибору шляхів подальшого адміністративно-правового регулювання розвитку та забудови сучасних міст.

Література:

1. Mumford Lewis: The Culture of Cities. - New York, Harcourt, Brace, 1938 - 586 pages
2. John Reader: Cities. – New York, Grove Press, 2006. - 384 pages.
3. Peter Hall. Urban and Regional Planning. - Sixth edition. – London, Routledge, 2020. - 378 Pages
4. Топчієв О.Г. Суспільно-географічні дослідження: методологія, методи, методики : навчальний посібник. Одеса: Астропринт, 2005. 632 с.
5. John Morris Roberts, Odd Arne Westad; The History of the World. Oxford University Press, 2013 - 1260 pages.
6. Перша господарська революція // Журнал «Український тиждень» 24-30 травня 2013 № 20
7. Eberhard Isenmann. Die deutsche Stadt im Mittelalter 1150-1550. – Köln, 2012: Böhlau Verlag. – 1129 pages.
8. H. J. Mellaart: Çatal Hüyük: A Neolithic Town in Anatolia. London: Thames and Hudson, 1967. - 232 pp.
9. Планування міст і транспорт: Навчальний посібник /О.С. Безлюбенко, С.М. Гордієнко, О.В. Завальний. – Харків: ХНАМГ, 2006. – 138 с. – 51-53.
10. Falski, Maciej. (2013). Continuity and DIscontinuity in the Landscape of the Capital City: Paris and Skopje. Colloquia Humanistica. 10.11649/ch.2012.004.
11. Jaap Evert Abrahamse. Reinout Rutte. Building regulations and urban development in Late Medieval Elburg and Early Modern Amsterdam. September 2017. In book: Building Regulations and Urban Form, 1200–1900 (pp.139-156). DOI:10.4324/9781315570464-7

12. Методичні вказівки для самостійного вивчення та виконання практичних робіт з дисципліни «Інфраструктура транспорту» для студентів напряму підготовки 6.070101 «Транспортні технології за видами денної та заочної форм навчання/ Кірічок, О. Г. – Рівне: НУВГП, 2015. – 63с. – 11-12с.

13. The Project for Urban Development Master Plan Study in Vientiane Capital/ Режим доступу https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12023693_02.pdf

14. Castagnoli, F. (2021). Chapter 3: Hippodamus of Miletus. In *Orthogonal Town Planning in Antiquity*. <https://doi.org/10.1162/a8667414.55d7c20>

15. Сорочан С. Б. Византийский Херсон (вторая половина VI — первая половина X вв.) Очерки истории и культуры. Ч. 1-2. / Отв. ред. Г. Ю. Ивакин. — Харьков: Майдан, 2005.

16. "Dinocrates" . Encyclopedia Britannica | www.britannica.com

17. Jun Wenren. Ancient Chinese Encyclopedia of Technology. Translation and Annotation of Kaogong Ji, The Artificers' Record. London, 2017 by Routledge. 256 Pages.

18. Ferdinando Castagnoli. *Orthogonal Town Planning in Antiquity*. - Massachusetts Institute of Technology, 2021. Режим доступу: <https://mitpress.mit.edu/orthogonal-town-planning-in-antiquity>

19. G Cavaglieri. Outline for a History of City Planning. From prehistory to the fall of the Roman Empire - *Journal of the Society of Architectural Historians* (1949) 8 (1-2): 57-58 pages.

20. Sandys J. E. *A History of Classical Scholarship*. — Vol. 1. — Cambridge: Cambridge University Press, 1903. — P. 210-215

21. C.M. Gutjahr. *Culture and History of Urban Planning*. Part 4. Medieval City. Lecture Notes. 705-117 – University of Melbourne, 1999.

22. Norman Pounds, *The Medieval City*. – Westport, Greenwood Press, 2005.

23. Вільна енциклопедія Wikipedia – «Вестмінстер»

24. *Medieval Urban Planning: The Monastery and Beyond*. Edited by Mickey Abel. - Newcastle upon Tyne, 2017. Pages

25. *Medieval City*. Popular Pages. Режим доступу:

<https://www.medievalchronicles.com/medieval-life/medieval-city/>

26. Вільна енциклопедія Wikipedia – «De re aedificatoria». Режим доступу https://en.wikipedia.org/wiki/De_re_aedificatoria

27. Bernd Roeck. *Urbanistische Konzepte des Quattrocento. Zu Ideal und Wirklichkeit der Stadtplanung des Frührenaissance*. - in Michael Stolleis and Ruth Wolff, eds., *La bellezza della città. Stadtrecht und Stadtgestaltung im Italien des Mittelalters und der Renaissance*. - Tübingen: Max Niemeyer Verlag, 2004. Pages 7-28, 24-25

28. Joseph Rykwert, Neil Leach, Robert Tavernor *On the Art of Building*, in *Ten Books*. - Cambridge, MA; London: MIT Press, 1988. - page 106

29. Wim Boerefijn. *About the Ideal Layout of the City Street in the Twelfth to Sixteenth Centuries: The Myth of the Renaissance in Town Building*. - In *Journal of Urban History*, 2016. - <https://juh.sagepub.com>

30. Wolfgang Braunsfels, *Mittelalterliche Stadtbaukunst in der Toskana*. – Berlin, 1966. - Page 102

31. Пономаренко Л., Різник О. Київ: Короткий топонімічний довідник - К.: Павлім, 2003. – 105 с

32. Bernhard Flüge. *Construction and Conception Techniques of Residential Buildings and Urbanism in Medieval Europe around A.D. 1100: The Example of Cluny (France)*. Режим доступу: <https://www.sas.upenn.edu/ancient/masons/fluge-masons.pdf>

33. *The Great Fire of London* – Режим доступу: <https://www.london-fire.gov.uk/museum/history-and-stories/the-great-fire-of-london/>

34. Charles II, 1666: An Act for rebuilding the City of London. - *Statutes of the Realm: volume 5: 1628-80 (1819)*, pp. 603-12. Режим доступу: <http://www.british-history.ac.uk/report.asp?compid=47390>

References:

1. Mumford Lewis: *The Culture of Cities*. - New York, Harcourt, Brace, 1938 - 586 pages

2. John Reader: *Cities*. – New York, Grove Press, 2006. - 384 pages.

3. Peter Hall. Urban and Regional Planning. - Sixth edition. – London, Routledge, 2020. - 378 Pages
4. Topchiiev O.H. (2005) Suspilno-heohrafichni doslidzhennia: metodolohiia, metody, metodyky: navchalnyi posibnyk [Socio-geographical research: methodology, methods, techniques]. Odesa: Astropryn, p. 632. (in Ukrainian)
5. John Morris Roberts, Odd Arne Westad; The History of the World. Oxford University Press, 2013 - 1260 pages.
6. Persha Gospodarska Revolyutsiya // Zhurnal Ukrayinskiy Tyzhden, 24-30 May, 2013, No 20.
7. Eberhard Isenmann. Die deutsche Stadt im Mittelalter 1150-1550. – Köln, 2012: Böhlau Verlag. – 1129 pages.
8. H. J. Mellaart: Çatal Hüyük: A Neolithic Town in Anatolia. London: Thames and Hudson, 1967. - 232 pp.
9. O.S. Bezlyubchenko, S.M. Gordiyenko, O.V. Zavalnyi. (2006). Planuvannya mist i transport: navchalnyi posibnyk. Kharkiv: HNAMG. [In Ukrainian].
10. Falski, Maciej. (2013). Continuity and Discontinuity in the Landscape of the Capital City: Paris and Skopje. Colloquia Humanistica. 10.11649/ch.2012.004.
11. Jaap Evert Abrahamse. Reinout Rutte. Building regulations and urban development in Late Medieval Elburg and Early Modern Amsterdam. September 2017. In book: Building Regulations and Urban Form, 1200–1900 (pp.139-156). DOI:10.4324/9781315570464-7
12. Kirichok O.G. Metodychni Vkazivky dlya samostiynogo vyvchennya ta vykonannya praktychnyh robot z dyscypliny "Infrastruktura Transpotu" dlya studentiv napryamu pidgotovky 6.070101 «Transportni tehnologii za vydamy dennoyi ta zaochnoyi form navchannya / Rivne: NUVGP, 2015 [In Ukrainian].
13. The Project for Urban Development Master Plan Study in Vientiane Capital/ Режим доступу https://openjicareport.jica.go.jp/pdf/12023693_02.pdf
14. Castagnoli, F. (2021). Chapter 3: Hippodamus of Miletus. In Orthogonal Town Planning in Antiquity. <https://doi.org/10.1162/a8667414.55d7c20>
15. Sorochan S.B. Vyzantiyskiy Kherson (vtoraya polovina VI — pervaya polovina X vv.) Ocherki istorii i kultury. Ch. 1-2. / Otv. red. G. Y Ivakin. — Kharkiv: Maydan, 2005 [In Russian].
16. "Dinocrates" . Encyclopedia Britannica | www.britannica.com
17. Jun Wenren. Ancient Chinese Encyclopedia of Technology. Translation and Annotation of Kaogong Ji, The Artificers' Record. London, 2017 by Routledge. 256 Pages.
18. Ferdinando Castagnoli. Orthogonal Town Planning in Antiquity. - Massachusetts Institute of Technology, 2021. Режим доступу: <https://mitpress.mit.edu/orthogonal-town-planning-in-antiquity>
19. G Cavaglieri. Outline for a History of City Planning. From prehistory to the fall of the Roman Empire - Journal of the Society of Architectural Historians (1949) 8 (1-2): 57-58 pages.
20. Sandys J. E. A History of Classical Scholarship. — Vol. 1. — Cambridge: Cambridge University Press, 1903. — P. 210-215
21. C.M. Gutjahr. Culture and History of Urban Planning. Part 4. Medieval City. Lecture Notes. 705-117 – University of Melbourne, 1999.
22. Norman Pounds, The Medieval City. – Westport, Greenwood Press, 2005.
23. Wikipedia, the free encyclopedia – Westminster. Retrieved from: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%92%D0%B5%D1%81%D1%82%D0%BC%D1%96%D0%BD%D1%81%D1%82%D0%B5%D1%80> [In Ukrainian].
24. Medieval Urban Planning: The Monastery and Beyond. Edited by Mickey Abel. - Newcastle upon Tyne, 2017.
25. Medieval City. Popular Pages. Retrieved from: <https://www.medievalchronicles.com/medieval-life/medieval-city/>
26. Wikipedia, the free encyclopedia – Westminster. Retrieved from: https://en.wikipedia.org/wiki/De_re_aedificatoria
27. Bernd Roeck. Urbanistische Konzepte des Quattrocento. Zu Ideal und Wirklichkeit der Stadtplanung des Frührenaissance. - in Michael Stolleis and Ruth Wolff, eds., La bellezza della città. Stadtrecht und Stadtgestaltung im Italien des Mittelalters und der Renaissance. - Tübingen: Max Niemeyer Verlag, 2004.

28. Joseph Rykwert, Neil Leach, Robert Tavernor On the Art of Building, in Ten Books. - Cambridge, MA; London: MIT Press, 1988.

29. Wim Boerefijn. About the Ideal Layout of the City Street in the Twelfth to Sixteenth Centuries: The Myth of the Renaissance in Town Building. - In Journal of Urban History, 2016. - <https://juh.sagepub.com>.

30. Wolfgang Braunsfels, Mittelalterliche Stadtbaukunst in der Toskana. – Berlin, 1966.

31. Ponomarenko L., Riznyk O. (2003). Kyiv: Korotkiy toponimichnyi slovnyk - Kyiv: Pavlim

32. Bernhard Flüge. Construction and Conception Techniques of Residential Buildings and Urbanism in Medieval Europe around A.D. 1100: The Example of Cluny (France). Режим доступу: <https://www.sas.upenn.edu/ancient/masons/fluge-masons.pdf>

33. The Great Fire of London – Retrieved from: <https://www.london-fire.gov.uk/museum/history-and-stories/the-great-fire-of-london/>

34. Charles II, 1666: An Act for rebuilding the City of London. - Statutes of the Realm: volume 5: 1628-80 (1819), pp. 603-12. Retrieved from: <http://www.british-history.ac.uk/report.asp?compid=47390>

Pravdyuk V.M. Historical and legal aspects of building regulation in european cities in antiquity and the middle ages. - Article.

The article a holistic analysis of the development of urban planning regulation in a historical perspective is extremely important. The article analyzes the historical development of the main schemes for planning the development of European cities. The features of urban development in ancient times according to the Hippodamian system are studied. The decline of European cities after the collapse of the Western Roman Empire and new principles of urban development and development in the Middle Ages are indicated. During the Middle Ages, the city was primarily a territory where a person could receive protection, therefore the key limiting line of development was the city wall. The reasons and features of the main development schemes (rectangular, radial, multi-core, etc.) are considered. The impact of fires on the emergence of the first acts of development regulation in cities is analyzed.

Keywords: history, development, administrative law, history of Europe, history of development regulation, history of cities, urban planning

Авторська довідка:

Правдюк Віталій Михайлович – кандидат юридичних наук, докторант Сумський державний університет вул. Харківська, 116, м. Суми, Україна, 40007 тел./факс: +38(0542) 33-40-58 e-mail: info@sumdu.edu.ua ORCID ID - 0009-0000-0530-7712

Стаття надійшла до редакції 3 серпня 2025 р.