

Міністерство освіти і науки України  
КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ БУДІВНИЦТВА І АРХІТЕКТУРИ  
Факультет урбаністики та просторового планування  
Кафедра міського будівництва

## КВАЛІФІКАЦІЙНА ВИПУСКНА РОБОТА на здобуття освітнього ступеня магістра

На тему:

Особливості транспортно-планувальної організації  
набережних на прикладі: Набережного шосе від По-  
штової площі до моста Патона в м. Києва

Виконала: Баканова Дар'я Володимирівна  
Студентка групи ЗУППм-23

Факультету урбаністики та просторового планування  
Спеціальність: 192 Будівництво та цивільна інженерія

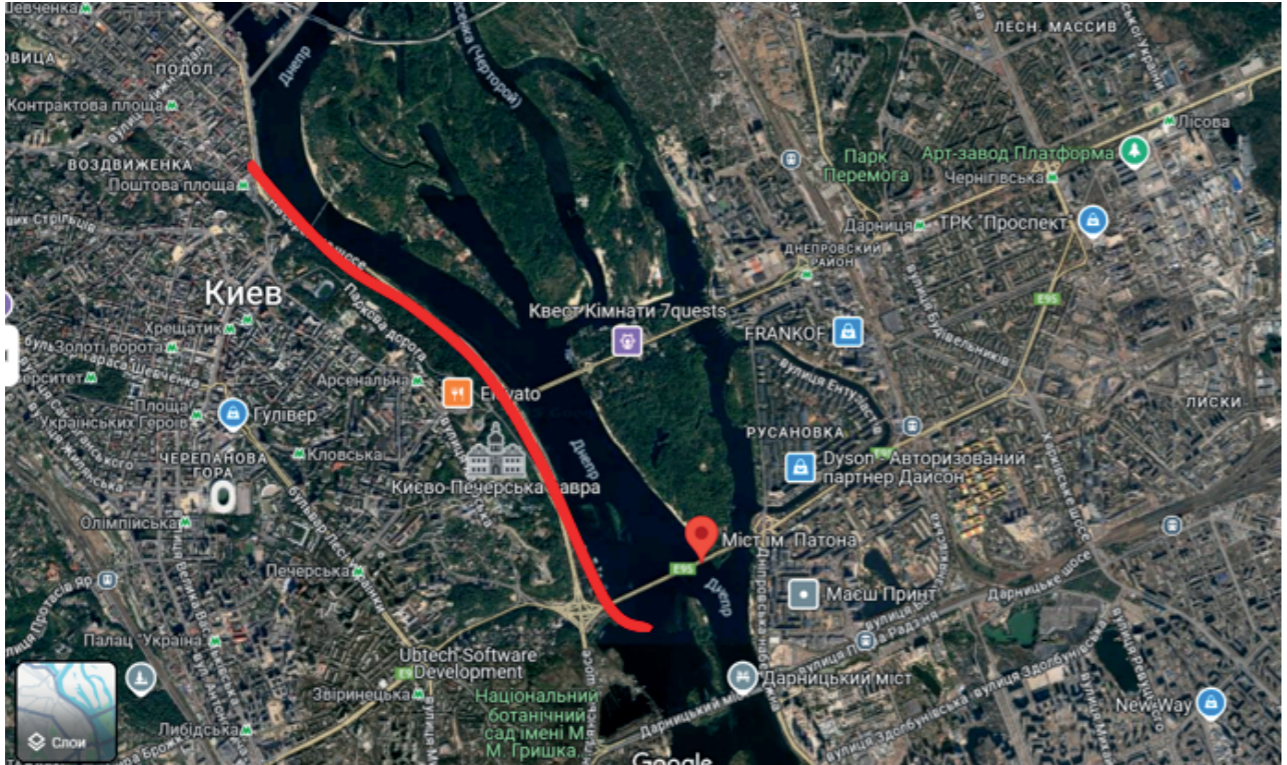
ОП: Міське будівництво та господарство

Керівник: Осетрін М.М.  
професор кафедри міського будівництва,  
кандидат технічних наук, професор

Рецензент: Денисенко Наталія Олегівна  
Кандидатка технічних наук, доцентка

Інв. № ор.	
Підпис і дата	
Зам. інв. №	

# Особливості транспортно-планувальної організації набережних на прикладі: Набережного шосе від Поштової площі до моста Патона в м. Києва



**Мета:**

Розробка комплексних, обґрунтованих пропозицій щодо оптимізації транспортно-планувальної організації та підвищення багатофункціональності Набережного шосе на ділянці від Поштової площі до моста Патона в місті Києві, з метою покращення міської мобільності, безпеки дорожнього руху, якості громадських просторів, а також ефективної інтеграції транспортної та рекреаційної функцій досліджуваної території.

**Задача:**

- Провести комплексний аналіз існуючої транспортно-планувальної організації Набережного шосе (Поштова площа – міст Патона), включаючи інтенсивність руху, структуру доріг, стан громадських просторів та об'єктів культурної спадщини.
  - Визначити ключові проблеми та потенціал досліджуваної ділянки з точки зору мобільності, безпеки та рекреації (наприклад, за допомогою SWOT-аналізу).
  - Розробити обґрунтовані рекомендації щодо трансформації Набережного шосе з переважно транспортної зони на пішохідно-транспортну, з пріоритетом для пішоходів.
  - Сформулювати пропозиції щодо інтеграції річки у рекреаційний простір та покращення багатофункціональності набережної.
- Візуалізувати ключові рішення та концепції майбутньої організації простору

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА МАГІСТРА							
	Прізвище	Підпис	Дата		Літера	Стадія	Масштаб
Виконала:	Баканова Д.В			Розділ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ТРАНСПОРТНО-ПЛАНУВАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ НАБЕРЕЖНИХ		1.1	
Керівник:	Осетрин М.М.						
Консультант:	Беспалов Д.О.						
				Особливості транспортно-планувальної організації набережних на прикладі: Набережного шосе від Поштової площі до моста Патона в м. Києва	Лист: 1	Листів: 10	
Зав. кафедри:	Апостолюва-Соса Л. О.				КНУБА ФУПП, кафедра МГ зУППМ-23		

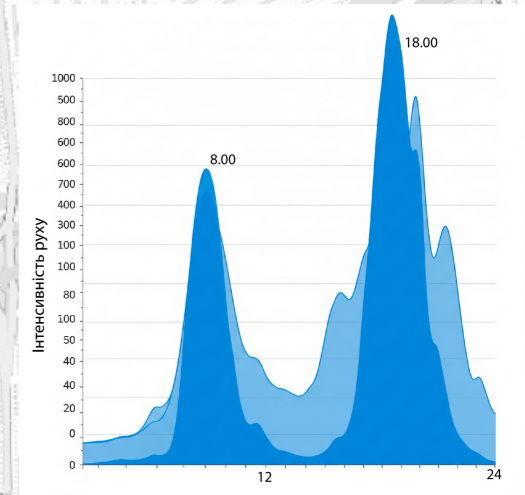
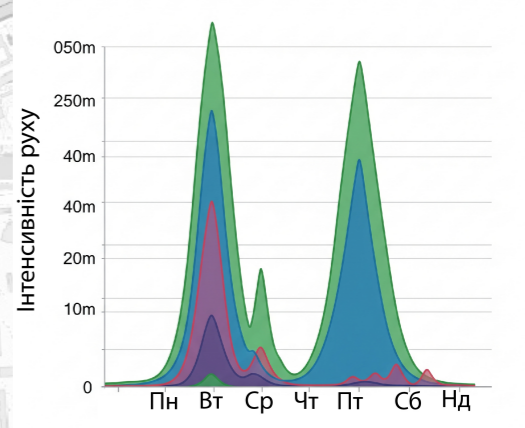
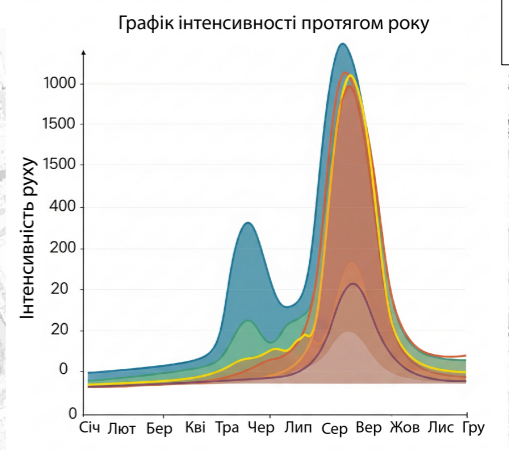
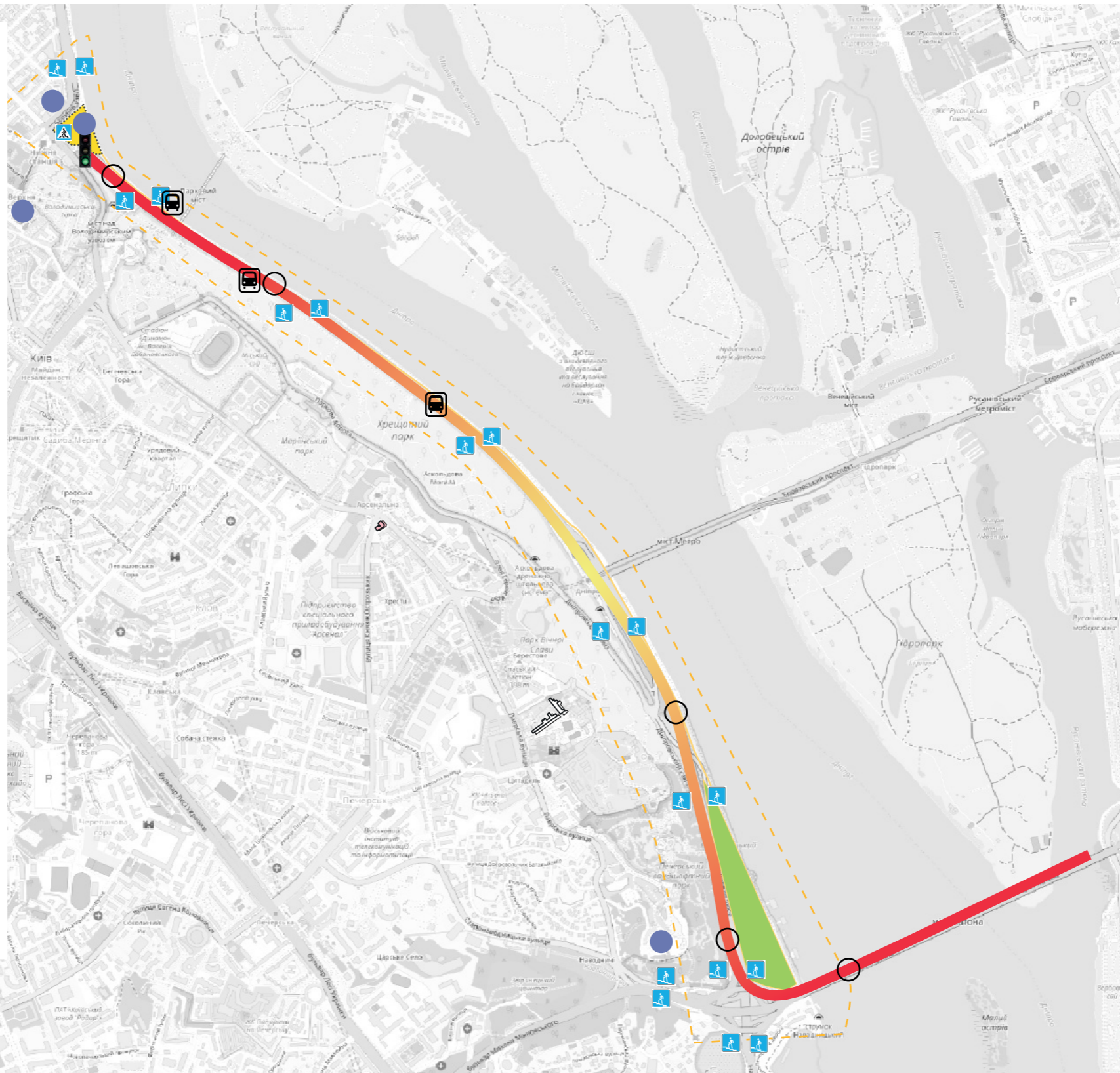
Набережна шосе в Києві, на ділянці від Поштової площі до моста Патона, за своїм функціональним призначенням є міською набережною загального користування.

Міські набережні такого типу виконують ряд важливих функцій:

- Транспортна функція: Забезпечує рух автомобільного транспорту вздовж річки Дніпро.
- Прогулянкова та рекреаційна функція: Є місцем для пішохідних прогулянок, відпочинку біля води, спостереження за річковими пейзажами.
- Інженерний захист: Зміцнює берег, запобігає його руйнуванню.

Тип конструкції: Найімовірніше, це підпірна стінка гравітаційного типу або комбінована конструкція. Такі стінки утримують ґрунт берега від обвалу та забезпечують стійкість набережної.

Верхня частина набережної, як правило, включає дорожнє полотно, тротуари для пішоходів, озеленені зони, парапети або огорожі для безпеки.

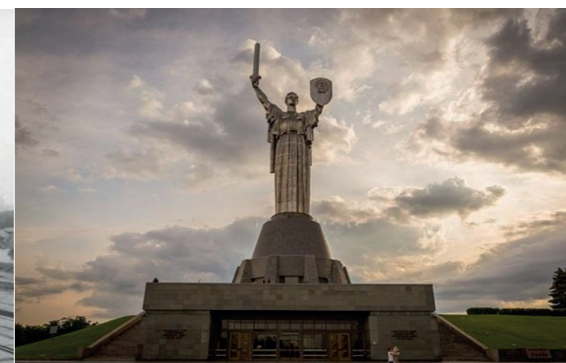


Умовні позначення:

- Пішохідні вулиці
- ✗ Перекрито для пішоходів
- Пішохідні зони
- [ ] Важливий громадський простір
- Будівлі громадського значення
- Туристично привабливі об'єкти
- Будівлі громадського - туристично значення

- 🚶 Пішохідний перехід
- 🚶 Підземний пішохідний перехід
- 🚌 Зупинки громадського транспорту
- - Межі дослідження
- 🚦 Світлофорні об'єкти
- 🔥 Теплова карта заторів
- Місця частих ДТП
- 🌿 Озеленення

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА МАГІСТРА							
	Прізвище	Підпис	Дата	Розділ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ТРАНСПОРТНО-ПЛАНУВАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ НАБЕРЕЖНИХ	Літера	Стадія	Масштаб
Виконала:	Баканова Д.В.				1.2		
Керівник:	Осетрин М.М.						
Консультант:	Беспалов Д.О.						
Зав. кафедр:	Апостолю-ва-Соса Л. О.			Особливості транспортно-планувальної організації набережних на прикладі: Набережного шосе від Поштової площі до моста Патона в м. Києва	Лист: 2	Листів: 10	КНУБА ФУПП, кафедра МГ ЗУППМ-23



Середина XIX

століття:  
Початок будівництва шосе. Офіційна назва шосе зафіксована у 1850 році.

Початок XX

століття:  
Прокладено трамвайну колію.

1938 рік:

Розпочато проектування мосту Патона (під керівництвом Євгена Патона).

1947-1953 роки:

Відновлення проекту та будівництва мосту Патона.

1954 - 2004 рік:

Мостом Патона проходила трамвайна лінія.

1960 рік:  
Відкрито станцію метро «Дніпро».

1981 рік:  
Створено Печерський ландшафтний парк.

X-XII ст.

Кінець XIX

1930-ті р.

1939 рік:

1947-1953 роки:

1957-1961 роки:

1968 рік:

Лютий 2011 року:

століття: Окремі ділянки берега впорядковано у зв'язку з будівництвом гавані.

Споруджено першу чергу набережної між Поштовою площею та мостом Патона.

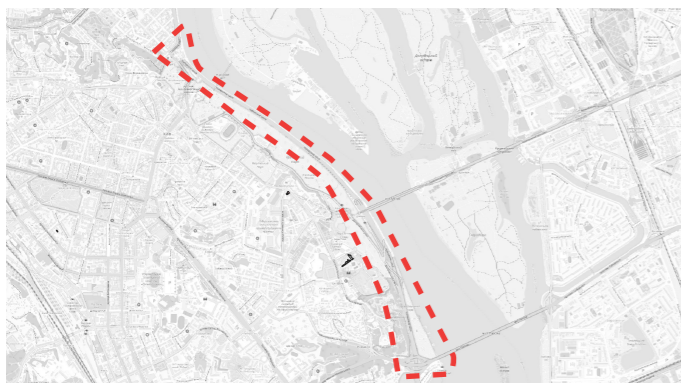
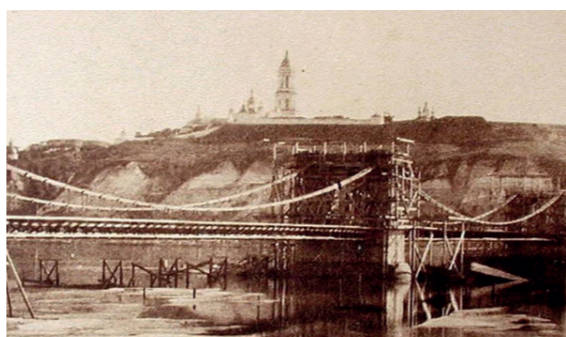
Розпочато будівництво мосту Патона.

Відновлення проекту та будівництва мосту Патона.

Збудовано Київський Річковий вокзал.

Встановлено огорожу на мосту Патона.

Закрито трамвайний рух на Набережному шосе.



Умовні позначення:

■ ■ ■ Межі дослідження

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА МАГІСТРА									
	Прізвище	Підпис	Дата	Розділ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ТРАНСПОРТНО-ПЛАНУВАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ НАБЕРЕЖНИХ	Літера	Стадія	Масштаб		
Виконала:	Баканова Д.В.				Особливості транспортно-планувальної організації набережних на прикладі: Набережного шосе від Поштової площі до моста Патона в м. Києва		1.1		
Керівник:	Осетрин М.М.								
Консультант:	Беспалов Д.О.								
Зав. кафедри:	Апостолюва-Соса Л. О.				Лист: 3	Листів: 10			
					КНУБА ФУПП, кафедра МГ ЗУППМ-23				

Таблиця дорожньої розмітки

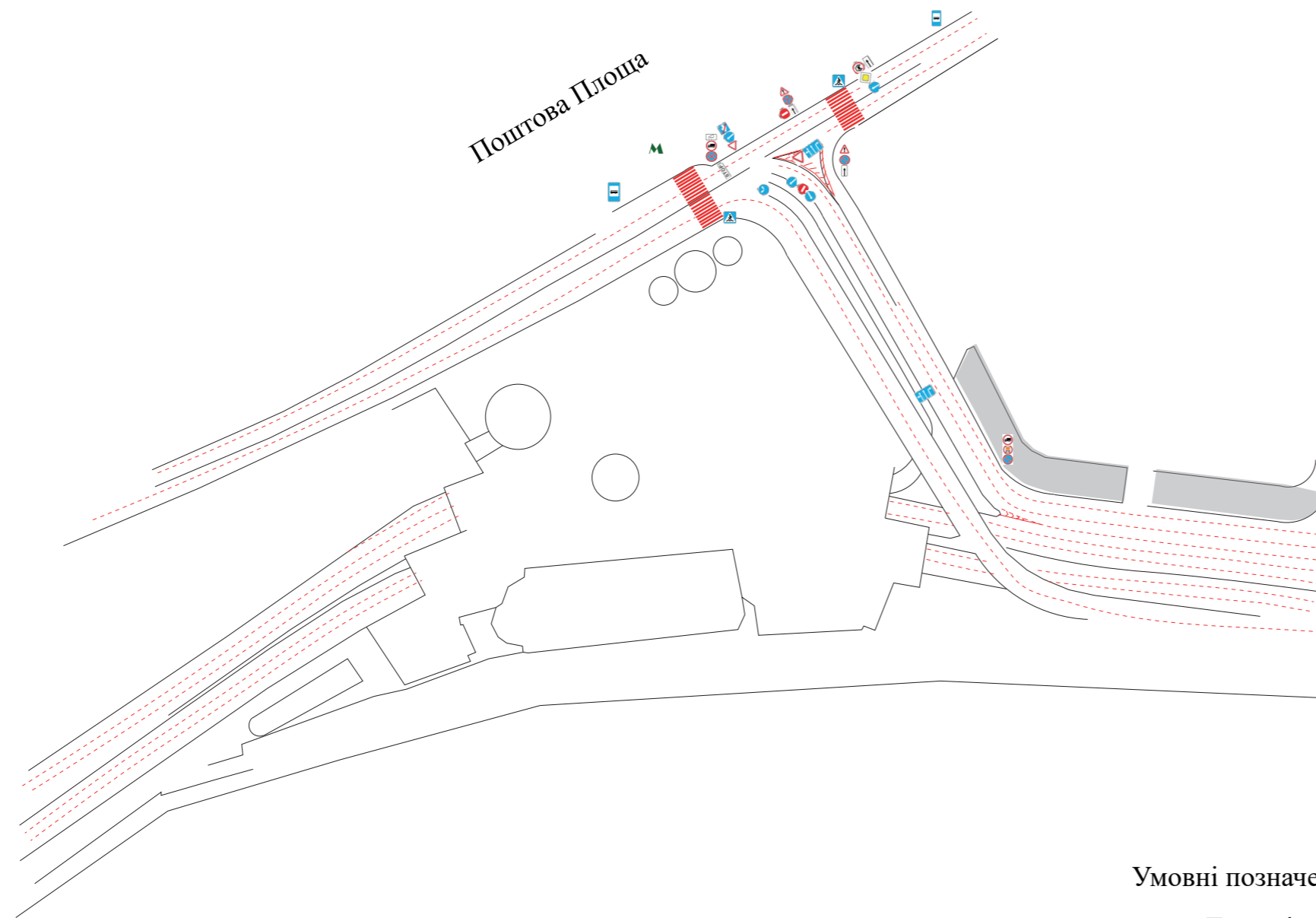
Номер згідно з ДСТУ 2587-2010	Довжина, м	Кількість	Площа кольору, м2	
			Синього	Білого
1.1				
1.16.1				
1.16.2				
1.16.3				
2.3.2				

ОСНОВНІ ПОКАЗНИКИ

№ п/п	Найменування показників	Од.вим	Кількість
1	2	3	4
	Кількість паркувальних місць,	шт	30
	- в тому числі для інвалідів	шт	2
2	Загальна площа паркувальних місць,	м <sup>2</sup>	350м <sup>2</sup>
	- в тому числі для інвалідів	м <sup>2</sup>	35м <sup>2</sup>

Таблиця дорожніх знаків

Номер згідно з ДСТУ 4100-2014	Кількість			ДЗП
	Топорозмір			
	I	II	III	
1.1				2
2.1				3
2.3				1
3.21				1
3.35				1
3.34				1
3.12				1
3.3				1
4.1				1
4.7				1
4.8				1
5.16				1
5.21.1				1
5.21.2				1
5.38.1				1
5.38.2				1
5.45.1				1
5.5				1
5.6				1
5.69				1
7.12				1
7.13				1
7.2.3				1
7.2.4				1
7.31.1				1
7.32.2				1

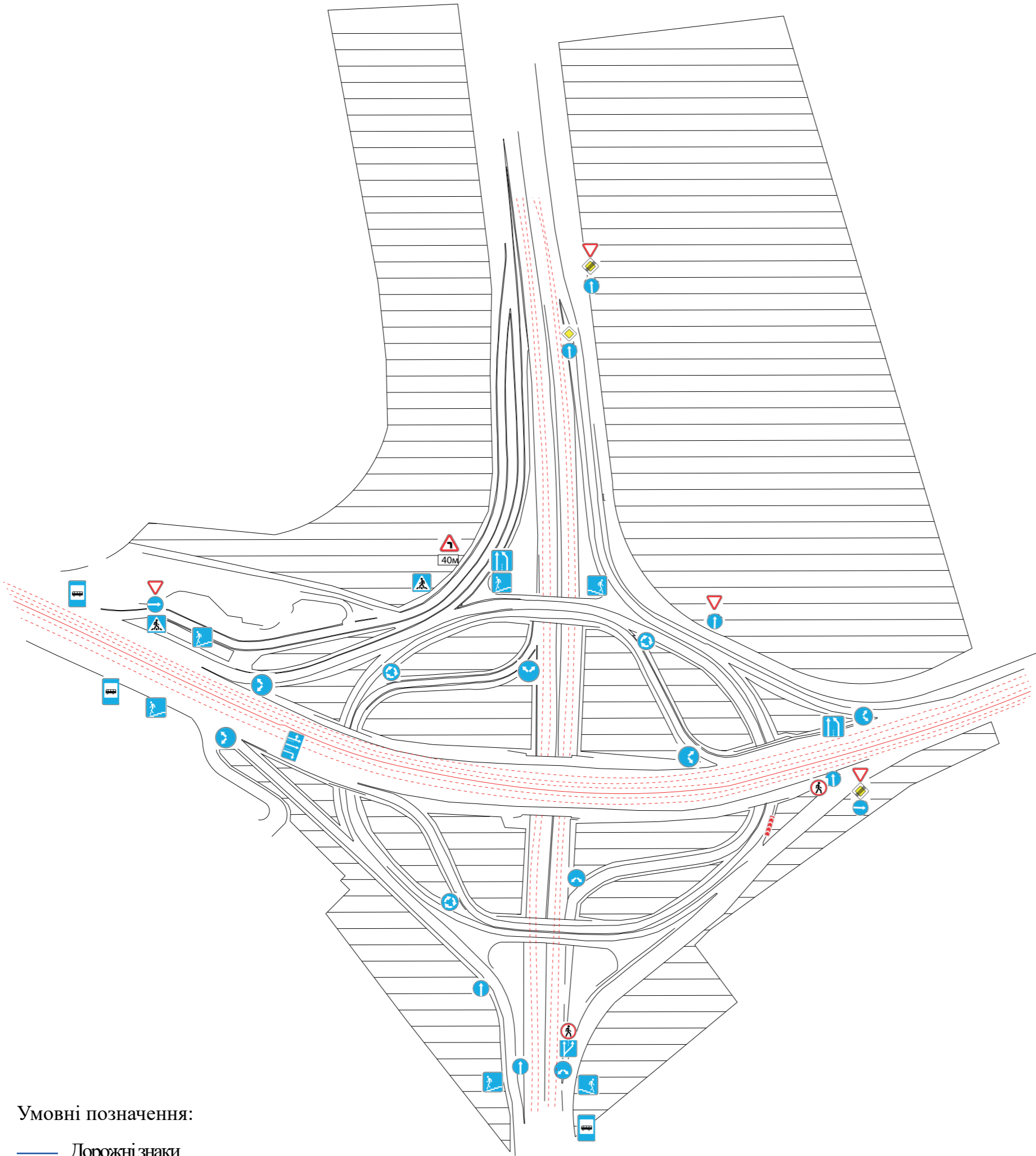


Умовні позначення:

- Дорожні знаки
- Дорожні розмітки
- Зона паркування

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА МАГІСТРА

	Прізвище	Підпис	Дата	Розділ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ТРАНСПОРТНО-ПЛАНУВАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ НАБЕРЕЖНИХ	Літера	Стадія	Масштаб
Виконала:	Баканова Д.В.					1.3	
Керівник:	Осетрин М.М.						
Консультант:	Беспалов Д.О.						
Зав. кафедри:	Апостолюва-Соса Л. О.			Особливості транспортно-планувальної організації набережних на прикладі: Набережного шосе від Поштової площі до моста Патона в м. Києва	Лист: 4	Листів: 10	КНУБА ФУПП, кафедра МГ ЗУППМ-23



Умовні позначення:  
 ————— Дорожні знаки  
 - - - - - Дорожні розмітки

Таблиця дорожніх знаків

Номер згідно з ДСТУ 4100-2014	Кількість		
	Топорозмір		
	I	II	III
1.1			
2.1			
2.3			
2.4			
3.9			
4.9			
4.7			
4.8			
4.1			
4.10			
5.20.1			
5.20.2			
5.21.1			
5.21.2			
5.38.1			
5.38.2			
5.41.1			
5.41.2			
5.45.1			

Таблиця дорожньої розмітки

Номер згідно з ДСТУ 2587-2010	Довжина, м	Кількість	Площа кольору, м2
			Синього
1.1	1500	50	
1.16.1	100	10	
1.16.2	80	8	
1.16.3	50	5	
2.3.2	20	2	

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА МАГІСТРА

	Прізвище	Підпис	Дата	Розділ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ТРАНСПОРТНО-ПЛАНУВАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ НАБЕРЕЖНИХ	Літера	Стадія	Масштаб	
Виконала:	Баканова Д.В.							
Керівник:	Осетрин М.М.							
Консультант:	Беспалов Д.О.							
				Особливості транспортно-планувальної організації набережних на прикладі: Набережного шосе від Поштової площі до моста Патона в м. Києва	Лист: 5		Листів: 10	
Зав. кафедри:	Апостолюва-Соса Л. О.						КНУБА ФУПП, кафедра МГ зУППм-23	



Елеватор Бродського (млин Лазаря Бродського) – є пам'яткою архітектури та містобудування місцевого значення. Він розташований неподалік, у районі Подолу, і входить до більшої зони дослідження набережної.



Печерський ландшафтний парк  
Печерський ландшафтний парк — парк в Києві, створений в 1981 році як продовження полоси городських парків на схилах Дніпра во время строительства мемориального комплекса Национального музея истории Великой Отечественной войны 1941—1945

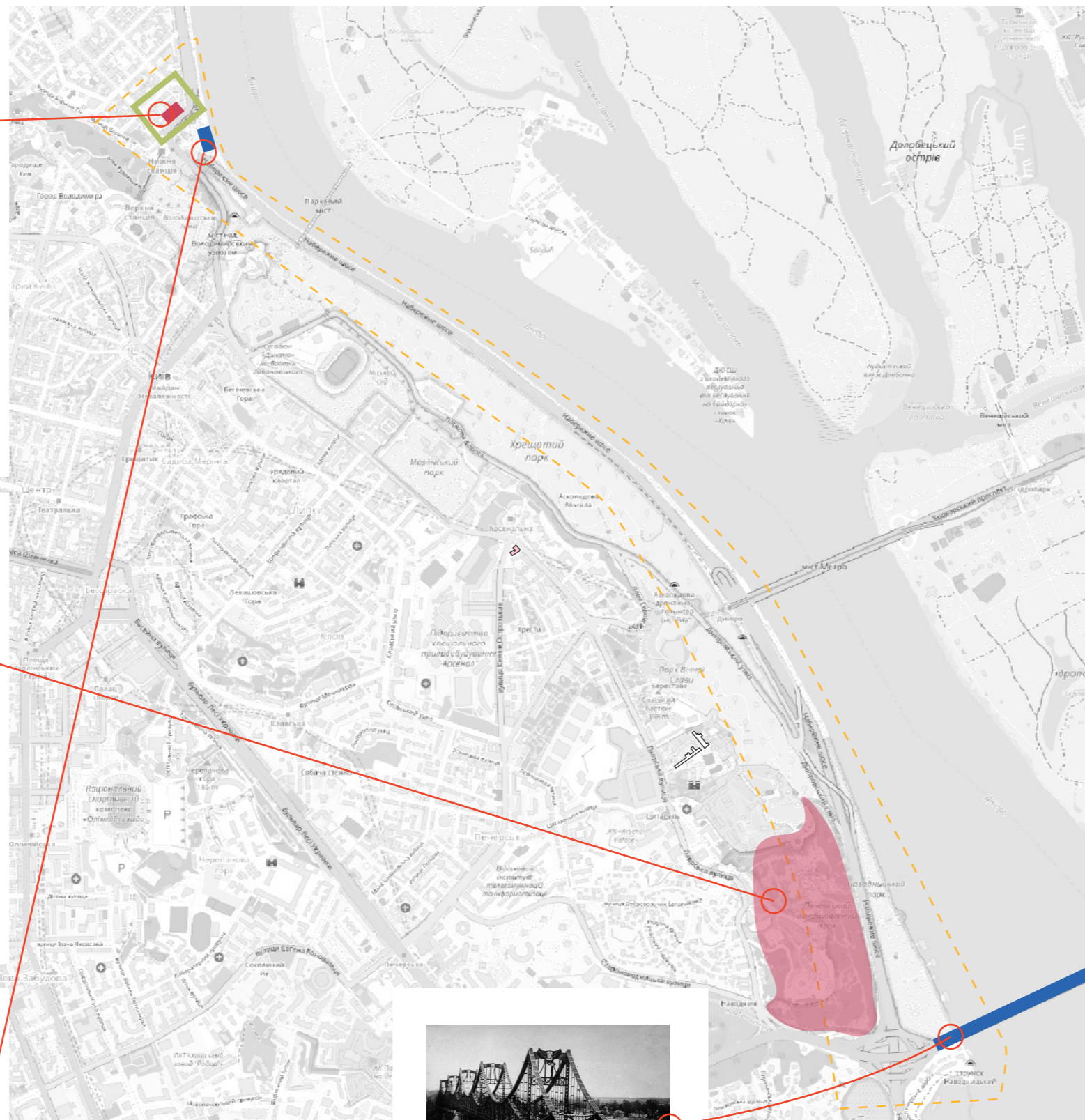


Київський річковий вокзал — головний річковий порт Києва, розташований на правому березі Дніпра на Подолі в історичній частині міста.



Міст Потона

Він має статус пам'ятки архітектури та містобудування національного значення. Це одна з найвідоміших інженерних споруд Києва та України, яка має значну історичну, технічну та архітектурну цінність.



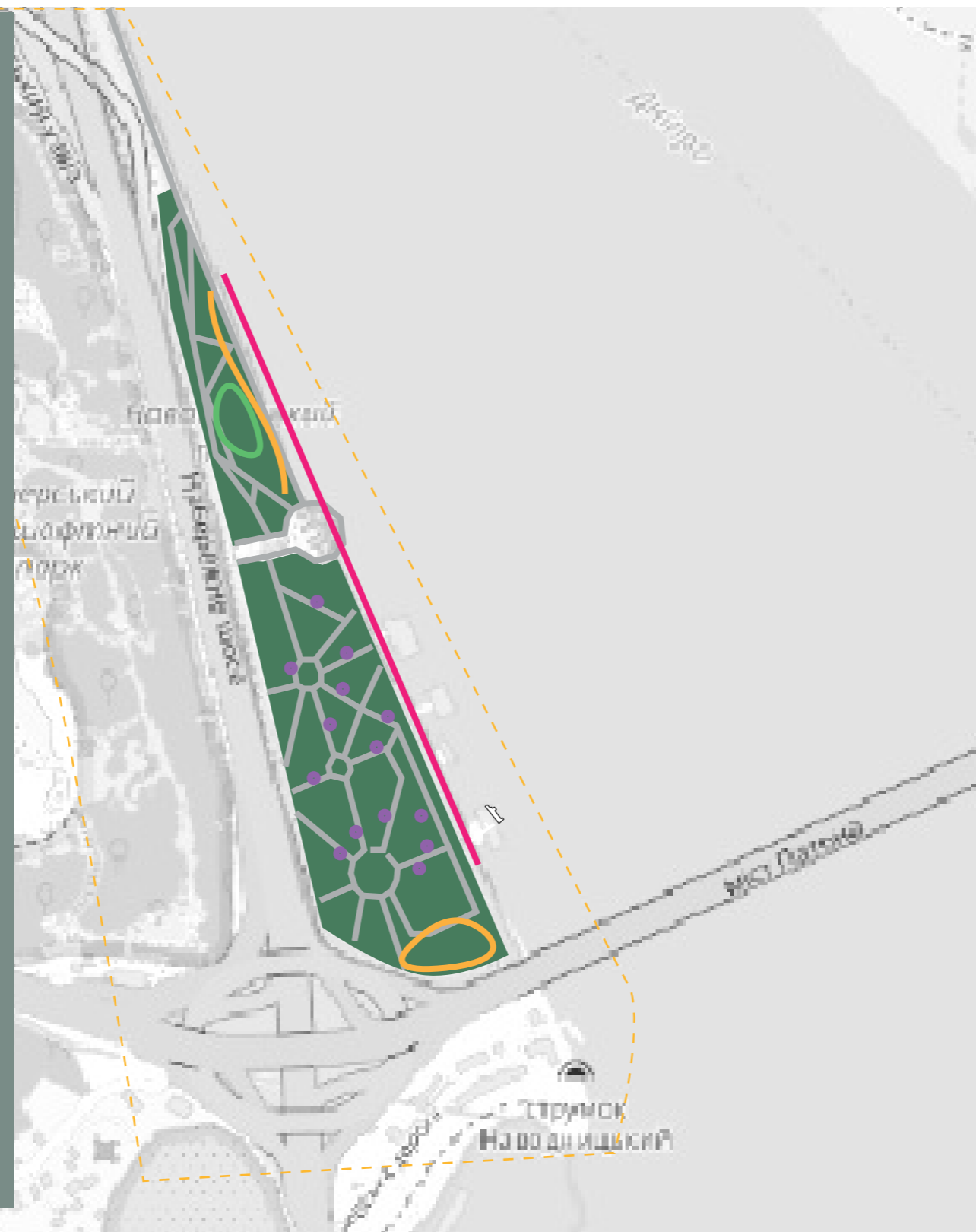
Умовні позначення:

- Meжі дослідження
- Пам'ятка архітектури місцевого значення
- Пам'ятка ландшафту, історія місцевого значення
- Пам'ятка історії місцевого значення
- Пам'ятка історії, архітектури та містобудування місцевого значення
- Територія пам'ятки архіології місцевого значення
- Щойно виявлений об'єкт культурної спадщини за видом
- Територія пам'ятки

Територія Набережного шосе насичена пам'ятками національного та місцевого значення (Міст Патона, Річковий вокзал, Елеватор Бродського, Печерський ландшафтний парк). Інтенсивне транспортне навантаження, присутність дисгармонійних будівель та потенційна відсутність належної інтеграції та захисту створюють ризики для їхнього збереження, що може розцінюватися як порушення режиму охорони цих архітектурних та ландшафтних пам'яток.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА МАГІСТРА

	Прізвище	Підпис	Дата	Розділ 2. АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ТРАНСПОРТНО-ПЛАНУВАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ НАБЕРЕЖНОГО ШОСЕ ВІД ПОШТОВОЇ ПЛОЩІ ДО МОСТУ ПАТОНА В М. КИЄВІ	Літера	Стадія	Масштаб	
Виконала:	Баканова Д.В.				Особливості транспортно-планувальної організації набережних на прикладі: Набережного шосе від Поштової площі до моста Патона в м. Києва		2.1	
Керівник:	Осетрин М.М.					Лист: 6		Листів: 10
Консультант:	Беспалов Д.О.			КНУБА ФУПП, кафедра МГ ЗУППМ-23				
Зав. кафедр:	Апостола-ва-Соса Л. О.							



Зона 1: Прибережна смуга. Характеризується домінуванням вологолюбних видів, таких як Тополя (*Populus spp.*) та Верба (*Salix spp.*), особливо плакучих форм, що створюють характерний силует вздовж Дніпра. Також присутні зарості Шипшини (*Rosa canina/rugosa*).

Зона 2: Основні алеї та відкриті галявини. Тут переважають крупні листяні дерева, що забезпечують тінь та формують основний об'єм парку: Липа дрібнолиста (*Tilia cordata*), Клен гостролистий (*Acer platanoides*), а також окремі екземпляри Каштана кінського звичайного (*Aesculus hippocastanum*). Галявини засіяні газонними травами.

Зона 3: Декоративні групи та живоплоти. Вздовж доріжок та на межах функціональних зон висаджені декоративні кущі: Бузок звичайний (*Syringa vulgaris*), Форзиція (*Forsythia spp.*) (навесні), Пухироплідник калинолистий (*Physocarpus opulifolius*) та Кизильник (*Cotoneaster spp.*) для формування живоплотів. Можливі невеликі групи Туї західної (*Thuja occidentalis*).

Зона 4: Природні ділянки та схили. Тут зберігаються більш природні насадження, включаючи Березу повислу (*Betula pendula*), молоді Дуби звичайні (*Quercus robur*) та різноманітні дикорослі трави."

#### Умовні позначення:

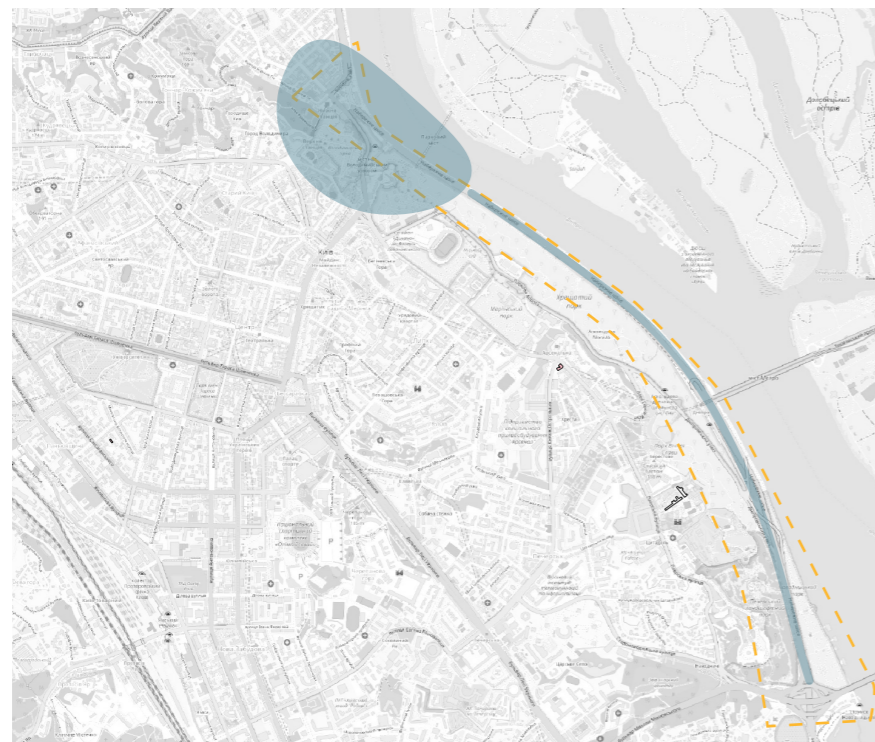
- Зона озеленення
- Засфальтовані дорожки
- 1 зона
- 2 зона
- 3 зона
- 4 зона
- Межі дослідження

#### Висновок

Дана робота комплексно проаналізувала транспортно-планувальну організацію Набережного шосе в Києві (від Поштової площі до мосту Патона), а також стан і потенціал його громадських просторів, включаючи детальний розгляд озеленення. На основі аналізу розроблено пропозиції, спрямовані на оптимізацію транспортної інфраструктури, покращення мобільності та створення комфортних, інтегрованих з річкою пішохідних зон, що значно підвищить якість міського середовища та рекреаційний потенціал набережної.

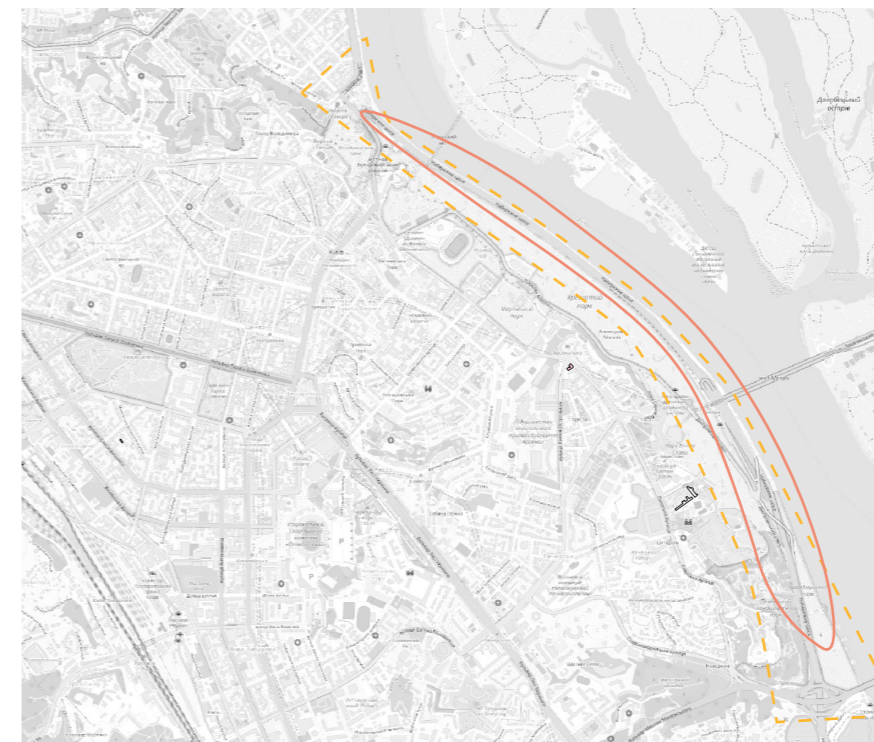
#### КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА МАГІСТРА

	Прізвище	Підпис	Дата	Розділ 2. АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ТРАНСПОРТНО-ПЛАНУВАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ НАБЕРЕЖНОГО ШОСЕ ВІД ПОШТОВОЇ ПЛОЩІ ДО МОСТУ ПАТОНА В М. КИЄВІ	Літера	Стадія	Масштаб
Виконала:	Баканова Д.В.					2.2	
Керівник:	Осетрин М.М.						
Консультант:	Беспалов Д.О.						
Зав. кафедри:	Апостолюва-Соса Л. О.			Особливості транспортно-планувальної організації набережних на прикладі: Набережного шосе від Поштової площі до моста Патона в м. Києва	Лист: 7	Листів: 10	КНУБА ФУПП, кафедра МГ ЗУППМ-23



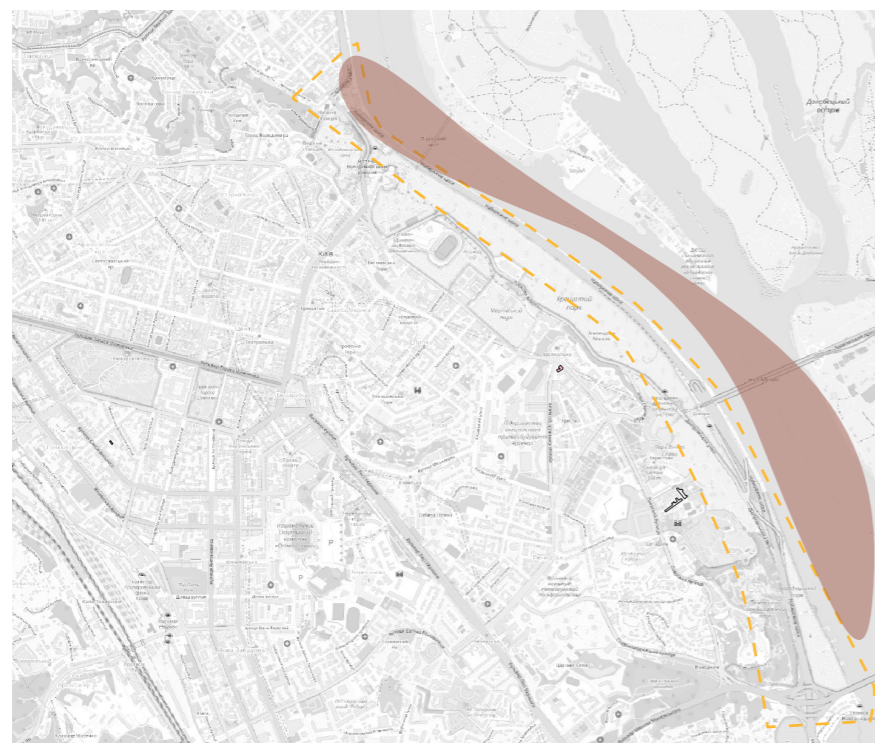
### Сильні сторони

- Важлива транспортна артерія: Набережне шосе є ключовою магістраллю, що забезпечує зв'язок між центральними та південно-східними районами Києва.
- Висока пропускна здатність: Наявність кількох смуг руху в обох напрямках забезпечує значну пропускну здатність для автомобільного транспорту.
- Зручне розташування: Пролягає вздовж Дніпра, забезпечуючи швидкий доступ до історичного центру (Поштова площа) та важливих інфраструктурних об'єктів (міст Патона).
- Розвинена інфраструктура громадського транспорту: Наявність станцій метро "Дніпро", зупинок автобусів та маршрутних таксі забезпечує доступність громадським транспортом.



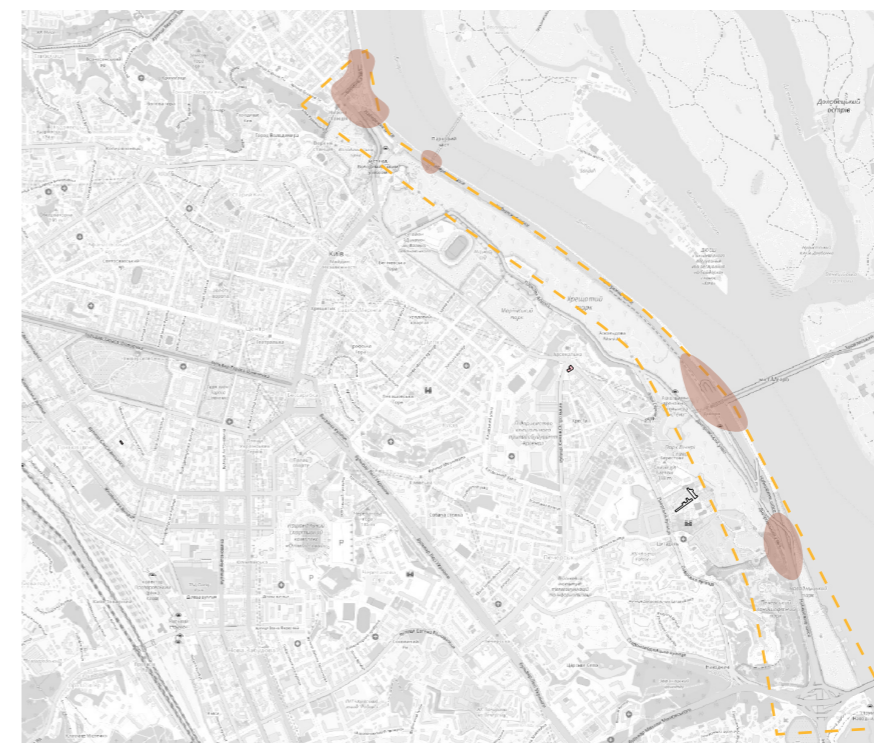
### Слабкі сторони

- Регулярні затори: В години пік спостерігаються значні затори, особливо на під'їздах до мосту Патона та в районі Поштової площі.
- Недостатня розвиненість пішохідної інфраструктури: Вузькі тротуари, недостатня кількість пішохідних переходів, особливо регульованих, ускладнюють та роблять небезпечним рух пішоходів.
- Обмежена велоінфраструктура: Практично повна відсутність відокремлених велодоріжок робить пересування на велосипеді некомфортним та небезпечним.
- Недостатнє освітлення пішохідних зон: У нічний час освітлення тротуарів та підземних переходів часто є недостатнім.
- Вплив транзитного транспорту: Значний потік транзитного транспорту ускладнює рух міського транспорту та приватних автомобілів.



### Можливості

- Реконструкція та модернізація: Планування та проведення реконструкції шосе з урахуванням сучасних стандартів транспортного планування та потреб усіх учасників руху.
- Розвиток велоінфраструктури: Створення відокремлених велодоріжок може заохотити використання велосипеда як альтернативного виду транспорту.
- Покращення пішохідної інфраструктури: Розширення тротуарів, облаштування нових регульованих пішохідних переходів, підземних та надземних переходів підвищить безпеку та комфорт пішоходів.
- Оптимізація світлофорного регулювання: Впровадження інтелектуальних систем керування світлофорами може покращити пропускну здатність та зменшити затори.
- Розвиток громадського простору: Створення комфортних зон відпочинку, оглядових майданчиків, озеленення вздовж набережної підвищить її привабливість.
- Інтеграція з водним транспортом: Розвиток інфраструктури річкового транспорту може розвантажити автомобільні дороги.



### Загрози

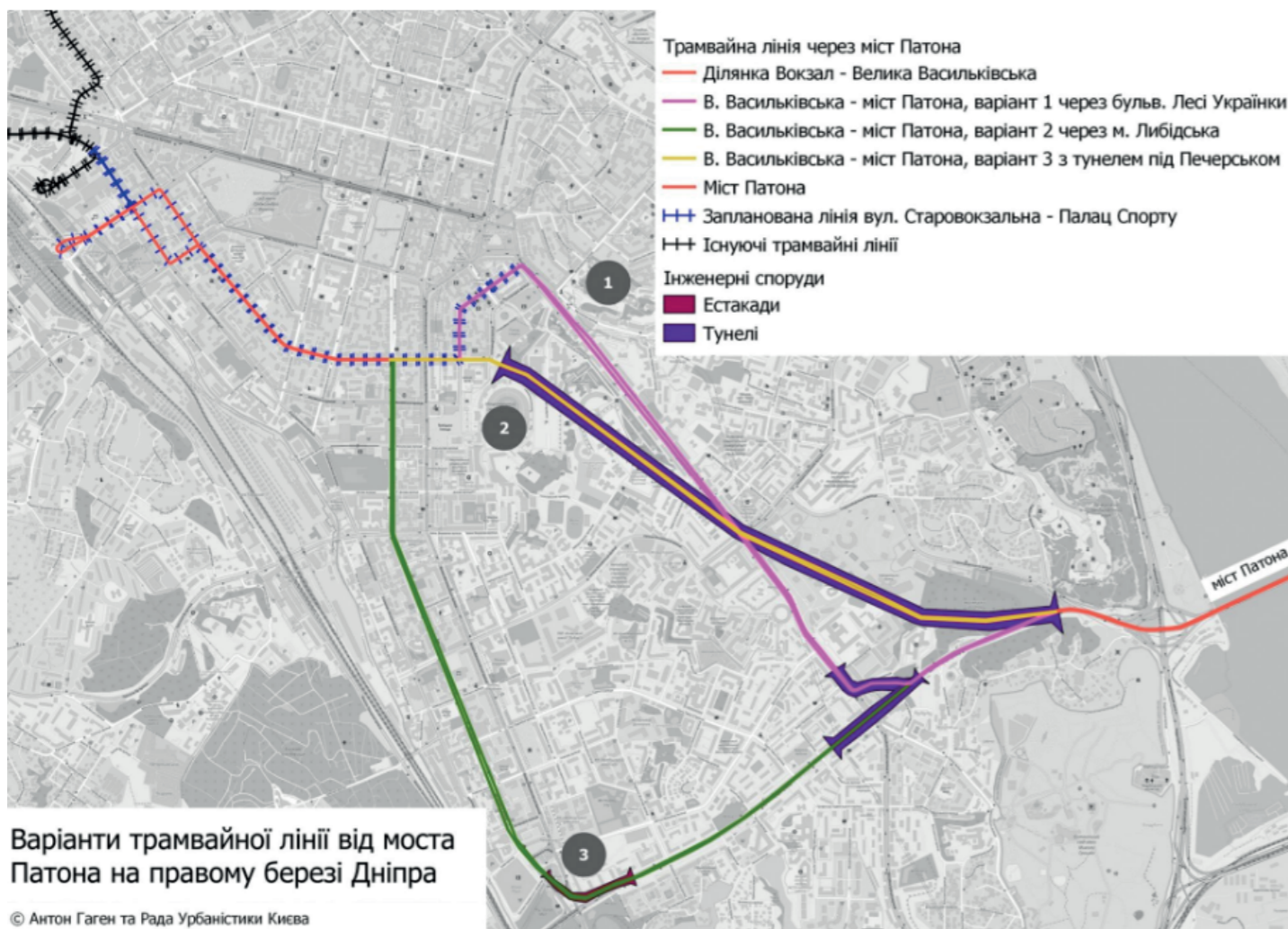
- Подальше зростання автомобілізації: Збільшення кількості приватних автомобілів може призвести до погіршення транспортної ситуації та збільшення заторів.
- Обмежене фінансування: Недостатнє фінансування з міського бюджету може затримати реалізацію необхідних проєктів з реконструкції та розвитку.
- Супротив з боку громадськості: Неузгодженість планів реконструкції з думкою місцевих мешканців та громадських організацій може призвести до протестів та затримок.
- Зношення існуючої інфраструктури: Подальше зношення дорожнього покриття та інженерних мереж без належного обслуговування може призвести до аварійних ситуацій та ускладнення руху.
- Негативний вплив будівельних робіт: Проведення масштабних будівельних робіт без належної організації може призвести до тривалих заторів та незручностей для мешканців міста.

Таким чином, SWOT-аналіз чітко показав, що Набережне шосе перебуває на критичному етапі розвитку. Його унікальні сильні сторони та значні можливості вимагають негайного вирішення виявлених слабких сторін та мінімізації загроз. Це формує основу для розробки комплексних та інноваційних пропозицій, які мають бути спрямовані не лише на оптимізацію транспортних потоків, але й на створення гармонійного, безпечно-го та привабливого міського простору, що відповідає сучасним вимогам сталого розвитку.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА МАГІСТРА									
	Прізвище	Підпис	Дата	Розділ 2. АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ТРАНСПОРТНО-ПЛАНУВАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ НАБЕРЕЖНОГО ШОСЕ ВІД ПОШТОВОЇ ПЛОЩІ ДО МОСТУ ПАТОНА В М. КИЄВІ	Літера	Стадія	Масштаб		
Виконала:	Баканова Д.В.				Особливості транспортно-планувальної організації набережних на прикладі: Набережного шосе від Поштової площі до моста Патона в м. Києва		2.3		
Керівник:	Осетрин М.М.					Лист: 8	Листів: 10		
Консультант:	Беспалов Д.О.			КНУБА ФУПП, кафедра МГ зУППМ-23					
Зав. кафедр:	Апостолю-ва-Соса Л. О.								



«Київавтодор» та «Інститут Проектування Інфраструктури Транспорту» уклали договір на розробку проєкта велодоріжки по Набережному шосе від Поштової площі до мосту Патона, повідомляють у громадській організації «Київ – велосипедне місто»



Варіанти трамвайної лінії від моста Патона на правому березі Дніпра

© Антон Гаген та Рада Урбаністики Києва

### Київські активісти розробили маршрути трамвая з мосту Патона на Бессарабку

Аргументи активістів щодо використання ідеї трамвайного маршруту з мосту Патона на Бессарабку для покращення становища на набережній Дніпра в Києві можуть бути такими:

Покращення транспортної доступності набережної: Прямий трамвайний маршрут забезпечить швидкий та зручний доступ до набережної з центральних районів (Бессарабка) та лівого берега (через міст Патона). Це зробить набережну більш привабливою для відвідувачів, які зможуть легко дістатися до рекреаційних зон.  
 Зменшення заторів та екологічне розвантаження: Перенесення частини пасажиропотоку з приватного автотранспорту на трамвай сприятиме зменшенню кількості автомобілів на Набережному шосе. Це, у свою чергу, знизить рівень шуму, викидів та заторів, що зараз є однією з головних проблем набережної, відокремлюючи її від міста.

Створення нового "якірного" об'єкта: Поява сучасної трамвайної лінії може стати своєрідним "якірним" об'єктом, що приваблюватиме інвестиції та сприятиме розвитку інфраструктури навколо набережної. Це може включати появу нових кафе, магазинів, громадських просторів, що зробить набережну більш жвавою та функціональною.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА МАГІСТРА							
	Прізвище	Підпис	Дата		Літера	Стадія	Масштаб
Виконала:	Баканова Д.В.			Розділ 3. ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО ОПТИМІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНО-ПЛАНУВАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ НАБЕРЕЖНОГО ШОСЕ ВІД ПОШТОВОЇ ПЛОЩІ ДО МОСТУ ПАТОНА В М. КИЄВІ		3.1	
Керівник:	Осетрин М.М.						
Консультант:	Беспалов Д.О.						
				Особливості транспортно-планувальної організації набережних на прикладі: Набережного шосе від Поштової площі до моста Патона в м. Києва	Лист: 9	Листів: 10	
Зав. кафедри:	Апостолюва-Соса Л. О.				КНУБА ФУПП, кафедра МГ ЗУППМ-23		



**Рекомендація:**

Закриття магістралі та створення "пішохідно-транспортної" зони:

Перетворення проїжджої частини: Повна ліквідація автомобільного руху на цій ділянці або його суттєве обмеження до електробусів/трамваїв та спецтранспорту.

Створення єдиного простору: Об'єднання верхнього та нижнього ярусів набережної, усунення бар'єрів (сходи, підземні переходи), створення інклюзивних пандусів та ліфтів.

Доступність та інклюзивність:

Безбар'єрне середовище: Забезпечення доступу для людей з інвалідністю, батьків з візочками, літніх людей.

Зручні спуски до води: Створення пологих спусків, понтонних доріжок, невеликих пляжних зон.

Безпечні переходи: Створення наземних регульованих переходів до набережної з прилеглих міських територій.

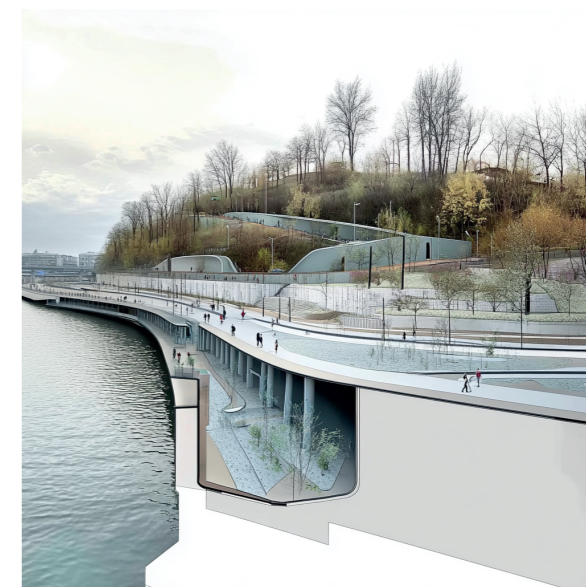
Активність та функціональне наповнення:

Рекреаційні зони: Організація зон для спокійного відпочинку (лавки, тіньові навіси) та активного (велодоріжки, бігові доріжки, спортивні майданчики).

Культурні та комерційні об'єкти: Інтеграція невеликих кафе, кіосків, виставкових просторів, місць для стріт-арту та виступів (з урахуванням збереження архітектурної цілісності).

Зелені зони: Максимальне озеленення території з використанням місцевих видів рослин, створення скверів та паркових ділянок.

Громадські простори: Створення місць для зустрічей, проведення подій, фестивалів.



Дніпровська набережна в Києві розрізнена, недоступна через бар'єри (промисловість, приватна забудова, залізниця, магістралі) та неінклюзивні спуски, що обмежує її потенціал як цілісного громадського простору. Лише 15% берегів доступні, а громадське життя зосереджене переважно навколо Поштової площі.

КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА МАГІСТРА							
	Прізвище	Підпис	Дата		Літера	Стадія	Масштаб
Виконала:	Баканова Д.В			Розділ 3. ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО ОПТИМІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНО-ПЛАНУВАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ НАБЕРЕЖНОГО ШОСЕ ВІД ПОШТОВОЇ ПЛОЩІ ДО МОСТУ ПАТОНА В М. КИЄВІ	3.2		
Керівник:	Осетрин М.М.						
Консультант:	Беспалов Д.О.						
				Особливості транспортно-планувальної організації набережних на прикладі: Набережного шосе від Поштової площі до моста Патона в м. Києва	Лист: 10	Листів: 10	
Зав. кафдри:	Апостолюва-Соса Л. О.				КНУБА ФУПП, кафедра МГ ЗУППМ-23		