

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

БУДІВНИЦТВА І АРХІТЕКТУРИ

Факультет урбаністики та просторового планування

Кафедра міського господарства

«ЗАТВЕРДЖУЮ»

Завідувач кафедри

Апостолова-Сосса Л.О.

„___” _____ 2025 року

Пояснювальна записка

до кваліфікаційної роботи бакалавра

на тему: «Ревіталізація виробничої території колишнього заводу ПрАТ «АТЕК» (Червоний екскаватор) в межах проспекту Берестейського, вулиці Чистяківської та провулку Чистяківського в м. Києві»

Янчарук Валентин Владиславович

Виконав: студент IV курсу. Групи МБГ-21-3

Галузь знань: 19 «Архітектура та будівництво»

Спеціальність: 192 «Будівництво та цивільна інженерія»

ОПП: «Міське будівництво та господарство»

Янчарук В.В.

Керівник Айлікова Г.В.

м. Київ – 2025 р.

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БУДІВНИЦТВА І АРХІТЕКТУРИ

Факультет: **урбаністики та просторового планування**

Кафедра: **міського господарства**

Освітньо-кваліфікаційний рівень: **бакалавр**

Галузь знань: 19 «Архітектура та будівництво»

Спеціальність: 192 «Будівництво та цивільна інженерія»

ОПП: «Міське будівництво та господарство»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

Апостолова-Сосса Л.О.

„___” _____ 2025 року

З А В Д А Н Н Я

НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ БАКАЛАВРА СТУДЕНТУ

Янчарук Валентин Владиславович

(прізвище, ім'я та по батькові студента)

1. Тема проєкту «Ревіталізація виробничої території колишнього заводу ПрАТ «АТЕК» (Червоний екскаватор) в межах проспекту Берестейського, вулиці Чистяківської та провулку Чистяківського в м. Києві»

Керівник роботи Айлікова Г.В., кандидат технічних наук, доцент

(прізвище, ім'я та по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

затверджені наказом вищого навчального закладу № __ від «__» ____ 2025 року

2. Терміни подання студентом проєкту _____

3. Вихідні дані до проєкту: *матеріали Генерального плану м. Києва; нормативно-законодавча база на проєктування; матеріали транспортної комплексної схеми м. Києва; учбово-методична література; натурні обстеження; вихідні дані згідно індивідуального завдання, топографічна основа району проєктування (без масштабу).*

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (*перелік розділів, які потрібно розробити*):

№ розділу	Найменування розділів Пояснювальної записки	Орієнтовний об'єм пояснювальної записки (аркушів ФА4)
1	Вступ	≤ 2
2	Аналітичний розділ	≤ 10
3	Розрахунково-проектний розділ	≤ 20
4	Конструктивний розділ	≤ 5
5	Висновки	≤ 2
6	Список літератури	≤ 2
	Разом:	≤ 40

5. Перелік графічних матеріалів проекту

№ розділу	Найменування розділів проекту	Масштаб креслень
1	Схема розміщення ділянки проектування в планувальній структурі міста	б/м
2	Схема розміщення ділянки проектування в системі суміжних територій	б/м
3	Схема існуючого стану території. Існуючі планувальні обмеження	б/м
4	Схема технічного стану існуючої забудови	б/м
5	Схема функціонального зонування території	б/м
6	Схема мобільності	б/м
7	Схема розміщення кварталу №1 в системі суміжних територій	б/м
8	Схема технічного стану існуючої забудови кварталу №1	б/м
9	Проектні пропозиції щодо забудови кварталу №1	б/м

6. Дата видачі завдання 1 травня 2025 року

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ По р.	Назва етапів дипломного проекту	Термін виконання етапу проекту	Примітка
1	Видача завдання	01.05	
2	Збір вихідних даних	20.05	
3	Робота над графічною частиною проекту	19.06	
4	Оформлення пояснювальної записки	19.06	
5	Подача на рецензію та перевірку на плагіат	19.06	
6	Захист проекту	25.06	

Студент

_____ (підпис)

Янчарук В.В.

_____ (прізвище та ініціали)

Керівник

_____ (підпис)

Айлікова Г.В.

_____ (прізвище та ініціали)

ЗМІСТ

						Лист
						4
	Зам.	Кільк.	Лист	№ док 1	Підпис	

ВСТУП

РОЗДІЛ 1. АНАЛІТИЧНИЙ ЧАСТИНА

- 1.1 Світовий досвід ревіталізації
- 1.2 Вітчизняний досвід ревіталізації
- 1.3 Висновок

РОЗДІЛ 2. ПЛАНУВАЛЬНІ РІШЕННЯ ТА ФУНКЦІОНАЛЬНЕ ЗОНУВАННЯ ТЕРИТОРІЇ

- 2.1 Місце розташування виробничої території ПрАТ «АТЕК»
- 2.2 Коротка історична довідка
- 2.3 Планувальні особливості ділянки
- 2.4 Планувальні обмеження, що діють на території ділянки
- 2.5 Пропозиції щодо функціонального зонування території
 - 2.5.1 Вулично-дорожня мережа
 - 2.5.2 Зонування території
- 2.6 Пропозиції щодо мобільності

РОЗДІЛ 3. РОЗРАХУНКОВО-КОНСТРУКТИВНІ РІШЕННЯ

- 3.1 Місце розташування ділянки проектування
- 3.2 Пропозиції щодо забудови ділянки
- 3.3 Основні техніко-економічні показники

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

ВСТУП

							Лист
							6
	Зам.	Кільк.	Лист	№ док 1	Підпис		

В даній роботі проведено аналіз та синтез інформації, що пов'язана із питаннями ревіталізації. А саме, перетворення колишніх виробничих територій, що в процесі розвитку населених пунктів змінили своє призначення. Досліджено досвід різних країн Європи: Німеччини, Франції, Нідерландів, Великої Британії та України.

Питання ревіталізації виробничих територій у Києві є надзвичайно актуальним у контексті сучасних соціально-економічних та урбаністичних процесів, що відбуваються в Україні. Столиця, як найбільше місто країни, переживає складний період трансформацій, пов'язаний одночасно з наслідками постіндустріального розвитку, збройної агресії російської федерації, внутрішньою міграцією населення, потребою у швидкому оновленні житлового фонду, відновленням економіки та оновленням підходів до просторового планування.

Великі промислові зони, що виникли ще у радянські часи, наразі часто не виконують своїх функцій. Багато заводів або повністю зупинили роботу, або працюють лише частково. Залишки інфраструктури — це часто занедбані, морально застарілі й фізично зруйновані об'єкти, що не мають перспектив у своїй початковій функції. Подекуди це забруднені території, що потребують рекультивациі. Натомість вони займають великі площі в центральних або прицентрових районах міста, часто із зручною транспортною доступністю й потенціалом для створення нових якісних середовищ.

До причин потреби у ревіталізації можна віднести кілька ключових факторів. По-перше, це функціональна деградація постіндустріальних територій. Значна частина виробництв, особливо важкої промисловості, виявилася економічно неефективною в умовах ринку, і частина підприємств була закрита вже у 1990-х — 2000-х роках. З того часу їхні території в багатьох випадках перебувають у занедбаному стані, утворюючи так звані "чорні плями" на мапі міста.

По-друге, в умовах російсько-української війни Київ зазнає додаткового навантаження, пов'язаного з внутрішньою міграцією. Місто приймає тисячі вимушено переміщених осіб, потреба в доступному житлі, соціальній інфраструктурі та робочих місцях зростає. Паралельно з цим відновлення економіки вимагає нових просторів для малого й середнього бізнесу, інновацій, креативних індустрій, логістики та сфери послуг. Ревіталізовані виробничі зони можуть стати ідеальним простором для задоволення цих потреб — шляхом переосмислення їхньої функції, адаптації до нових сценаріїв використання та інтеграції в міську тканину.

По-третє, змінюється саме уявлення про місто як середовище життя. Сучасний Київ усе активніше рухається до європейських стандартів якості простору: містяни очікують не лише зручності, а й безпеки, естетики, можливості для дозвілля, доступності, екологічності. У цьому контексті занедбані промислові зони — це не просто втрачений потенціал, а й пряма перешкода для розвитку. Їхня ревіталізація дозволяє створювати нові громадські простори, житло, школи, медичні установи, культурні центри, індустріальні парки нового типу, не займаючи при цьому сільськогосподарські або рекреаційні землі на периферії.

Окремо варто згадати екологічну складову. Багато виробничих зон несуть загрозу довкіллю через забруднені ґрунти, небезпечні матеріали або зруйновані інженерні системи. Їх оновлення — це шанс не лише усунути небезпеку, а й створити "зелені коридори", парки, очищені водойми, покращити екологічну ситуацію в густонаселених районах.

На користь ревіталізації також свідчить міжнародний досвід. В Європі, США, Південній Кореї, Японії та навіть у сусідній Польщі колишні промислові території давно стали об'єктами глибокої трансформації. Вони успішно перетворюються на сучасні житлові райони, культурні кластери, кампуси університетів, технологічні парки. В Україні цей процес лише набирає обертів, проте вже зараз є приклади, як-от часткова трансформація території заводу

«Арсенал», створення культурного простору Art-zavod Platforma неподалік станції метро «Лісова», забудова території заводу «Більшовик», де планується багатофункціональний комплекс, або низка інших локальних проєктів ревіталізації у місті Києві.

Завданнями цього проєкту є не лише можливість вирішити проблему занедбаної виробничої території, а й перетворити її на новий простір для розвитку та вирішення проблем столиці. Проєкт демонструє, що ревіталізація – стратегічний інструмент міського розвитку в умовах кризи, відновлення і трансформації. Вона дозволяє місту ефективно використовувати свої внутрішні ресурси, формувати нову якість життя, інтегрувати соціально вразливі групи, підтримувати сталий розвиток і створювати образ відкритої, сучасної європейської столиці.

Мета дослідження

Метою дослідження є аналіз світового та вітчизняного досвіду ревіталізації виробничих та закинутих об'єктів міст, аналіз території нефункціонуючого промислового підприємства ПрАТ «АТЕК» у Святошинському районі міста Києва та розробка рішень щодо розвитку його території та зміни цільового призначення у подальшому.

Завдання дослідження

1. Збір та вивчення вітчизняного та світового досвіду ревіталізації;
2. Аналіз досвіду з метою вибору найкращих та найбільш релевантних методів для застосування в Україні;
3. Надання пропозиції по ревіталізації виробничої території в межах проспекту Берестейського, вулиці Чистяківської та провулку Чистяківського.

Об'єкт дослідження

Об'єктом дослідження є процес ревіталізації міських виробничих територій, які втратили своє функціональне призначення.

Предмет дослідження

Предметом дослідження є планувальні рішення щодо ревіталізації виробничої території колишнього заводу ПрАТ «АТЕК» (Червоний екскаватор) в межах проспекту Берестейського, вулиці Чистяківської та провулку Чистяківського в місті Києві.

Практичне значення

Практичне значення даної роботи полягає в розробці архітектурно-планувальної концепції ревіталізації конкретної виробничої території, що втратила свою функцію, з урахуванням сучасних вимог до сталого міського розвитку, формування якісного публічного простору та інтеграції території в існуюче міське середовище. Запропоновані в роботі рішення можуть бути використані як основа для подальшої розробки проектної документації з реконструкції території заводу ПрАТ «АТЕК», а також як приклад для ревіталізації інших занедбаних індустріальних ділянок у Києві та інших містах України. Матеріали дослідження можуть бути корисними для архітекторів, урбаністів, інвесторів, представників місцевого самоврядування та громадських ініціатив, що працюють у сфері оновлення міського середовища.

РОЗДІЛ 1. АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА

							Лист
							11
	Зам.	Кільк.	Лист	№ док 1	Підпис		

Ревіталізація (від латинського *re* ... — відновлення та *vita* — життя, дослівно: повернення життя) – процес оновлення, відновлення або відтворення та надання нового призначення певній споруді, річці чи навіть цілому міському району. Її метою є покращення економічної, соціальної або культурної життєздатності. Така необхідність стає наслідком занедбаності, відсталості інфраструктури чи втрату актуальності функції з плином часу. Таким чином, основною задачею ревіталізації – є збільшення ефективності експлуатації певного об’єкту чи території[8].

Поняття «ревіталізація» зустрічається у різних сферах людської життєдіяльності, від медицини до архітектури, також існує чимало схожих понять, як от реконструкція, ремонт, реструктуризація, реновація тощо. Втім від них усіх ревіталізацію відрізняє саме пошук нових можливостей та водночас збереження старих форм об’єкту. Існують різні типи ревіталізаційних робіт, що характеризуються за фізичним втручанням у об’єкт ревіталізації. Їх можна поділити на 5 умовних груп наведених у таблиці №1.

Таблиця 1

Типи ревіталізаційних робіт

Тип	Мета	Характерні заходи
Збереження	мінімальне втручання, запобігання руйнуванню та збереження об’єкта в існуючому стані	зміцнення конструкцій, гідроізоляція, перекриття доступу
Реставрація	повернення об’єкту його первісного вигляду (історично достовірного)	відновлення архітектурних елементів, заміна матеріалів на автентичні
Реновація	оновлення будівлі або території без значної зміни функції чи архітектурного образу	заміна вікон, утеплення, ремонт дахів, інженерних мереж
Реконструкція	перепланування, добудова, часткове знесення з метою пристосування до нових функцій	зміна внутрішніх об’ємів, добудови, перепрофілювання
Знесення	повне або часткове видалення будівлі	знесення

XIX та XX століття характеризувались стрімкою індустріалізацією. Численні виробництва, цехи, заводи виникали на території міст. І це не дивно, адже саме міста давали можливість акумулювати значну кількість робочої сили та споживачів продукції в одному місці. Аж до половини XX століття міста активно обростали новими підприємствами, що притягувало до міст ще більше населення, робило місцеве життя більш привабливим та перспективним для людей. Так промисловість відіграла вирішальну роль у розвитку економіки та урбанізації.

З часом індустріальну епоху почала змінювати постіндустріальна епоха, або епоха «інформаційного суспільства». Цей перехід супроводжувався глибокими змінами в економічній, соціальній та культурній сферах. Економіка змістила фокус із виробництва товарів на надання послуг — освіта, охорона здоров'я, фінанси, туризм, консалтинг, ІТ-сектор тощо. Ці галузі стали основними рушіями економічного зростання. Інформаційні технології та автоматизація виробництва зменшили потребу людської праці на заводах. Багато виробничих процесів були автоматизовані, що зменшило потребу в людській праці у традиційній промисловості. Це також стимулювало розвиток високотехнологічних галузей і зміну структури зайнятості.

Простори, створені для індустріального виробництва, втратили своє початкове призначення. Ці процеси змінили роль міст, характер праці, структуру економіки та цінності суспільства. В умовах нової епохи на перший план вийшли якість життя, сталість, інновації та інтелектуальний потенціал людини. Це створило потребу в ревіталізації — переосмисленні та оновленні занедбаних промислових зон. Вони перетворюються на культурні, освітні, житлові чи ділові центри. Цей процес спрямований на відновлення привабливості місцевості для мешканців і бізнесу, що може сприяти збільшенню інвестицій та розвитку нових ініціатив. Саме тому ревіталізація старих індустріальних просторів сьогодні стає не лише питанням збереження спадщини, а й важливим кроком до адаптації міст до нових реалій та викликів.

Світовий досвід ревіталізації

У сучасному світі ревіталізація стала доволі поширеним та важливим процесом. Так у багатьох містах світу завдяки переосмисленню певних об'єктів вдається зберігати історичну спадщину, знаходити нове призначення для деградованих територій, відновлюють річки, покращувати транспортне планування тощо.

У другій половині ХХ століття багато європейських індустріальних регіонів зіткнулися з проблемами занепаду: втрата робочих місць, екологічна деградація, соціальна ізоляція та поява нових технологій. У відповідь на це були розроблені програми ревіталізації — цілеспрямованого відновлення старих промислових зон з урахуванням нових викликів. Це надавало змогу не лише позбавити місто проблем які виникали через занепад підприємства та його території, а й вирішити ряд інших локальних недоліків.

Одним із найуспішніших проєктів такого типу став «IBA Emscher Park» що у Німеччині. Його реалізація розпочалася у 1989 році з метою надати центральному Рурському регіону — одному з найпотужніших колишніх центрів важкої промисловості, поштовхи для концептуальних структурних змін. У ХХ столітті Рурський регіон був осередком вуглевидобувної та металургійної промисловості. Але з 1960-х років почався спад: закриття шахт і заводів, загострення екологічних проблем, відтік населення. Річка Емшер стала відкритим каналізаційним колектором. Усе це сформувало нагальну потребу в новій стратегії розвитку території. Для екологічного, економічного та культурного оновлення колишнього промислового регіону були реалізовані проєкти ландшафтного планування та міського розвитку, що охоплювали понад 800 квадратних кілометрів[9].

IBA Emscher Park характеризувалася створенням нових структур планування та регіональним підходом, який виходив далеко за рамки простого житла та міського життя. Вперше в історії будівельних виставок на перший план вийшли, зокрема, ландшафтний дизайн та архітектура, щоб сформувати

регіональну ідентичність. IBA (Internationale Bauausstellung) — це німецький формат міждисциплінарної виставки/програми, яка на практиці триває кілька років і охоплює десятки інфраструктурних, архітектурних, соціальних і культурних ініціатив[9].

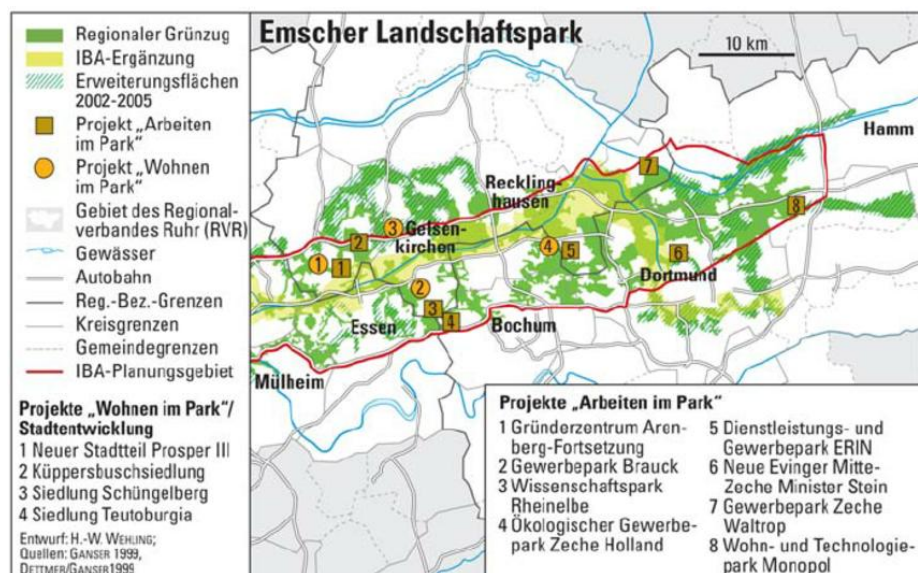


Рис. 1.1 План Ландшафтного парку «Емшер» в межах Рурського регіону Німеччини

В межах Рурського регіону, включно із 17 містами було реалізовано 117 проєктів, які можна розділити за шістьма основними напрямками: робота із парками, нові будинки та модернізація існуючих житлових масивів, екологічне оновлення системи, реклама та соціальні стимули для міського розвитку, а також створення регіональної структури ландшафтного парку Емшер. Усі вони ставили за мету не лише реконструкцію промисловости, а й пошук нової привабливої ідентичности регіону[10].



Рис. 1.2 План Ландшафтного парку «Емшер» в межах Рурського регіону Німеччини

Колишній металургійний завод у місті Дуйсбург перетворено на багатофункціональний громадський парк. Збережено індустриальні споруди, інтегровано скелелазні маршрути, культурні події, архітектурне підсвічування веж. Відновлено природну течію річки, облаштовано зони відпочинку, пішохідні й велосипедні маршрути, покращено екологію. Шахта Zollverein в Ессені стала музеєм, об'єктом охорони спадщини ЮНЕСКО. Інші будівлі — перетворені на офіси, освітні центри, хаби для інноваційного бізнесу. В межах ІВА були модернізовані старі житлові квартали, впроваджені нові архітектурні рішення та енергоефективні технології[11].



Рис. 1.3 План Ландшафтного парку «Емшер» в межах Рурського регіону Німеччини

Створення та об'єднання Емшер Ландшафтспарку було абсолютною новинкою: спустошеним промисловим територіям надали статус природних заповідників, решта земель використали для побудови нового ландшафту, промислові відвали стали пам'ятками. В такий спосіб вдалось зберегти промисловий характер регіону та перетворити його на унікальний впізнаваний стиль. У всьому світі ІВА Emscher Park запропонував орієнтири для нового підходу до колишніх промислових регіонів та місць. ІВА Emscher Park був ініційований землею Північний Рейн-Вестфалія[12].

Île de Nantes — інший приклад успішної ревіталізації у французькому місті Нант, що демонструє, як занедбану промислову територію можна перетворити на сучасний, живий та інноваційний міський простір. Це острів що упродовж XIX–XX століть був важливим індустриальним осередком зокрема

через розташування тут корабельної верфі та супутньої інфраструктура. Втім у другій половині ХХ століття промисловість на острові почала згортатись і він став недоступним для містян, ізольованим, екологічно забрудненим і соціально відірваним від решти міста[13].



Рис. 1.4 Панорама острова у середмісті Нанту до ревіталізації, Франція

У 2000 році муніципалітет Нанта започаткував масштабний проєкт ревіталізації острова, метою якого було перетворити його на зразковий урбаністичний район, орієнтований на сталість, креативну економіку та інтеграцію у міське життя. Замість повного знесення промислової спадщини було вирішено зберігати й переосмислювати її: старі склади перетворили на культурні центри, майстерні, громадські простори. Особливої популярності набула «Машина острова» — велика інтерактивна виставка гігантських механічних істот, розташована в колишньому цеху верфей. Вона стала туристичною візитівкою Нанта та символом креативного підходу до ревіталізації[13].

Проєкт також включав створення нових житлових кварталів, офісів, парків, пішохідних зон, а також важливих публічних об'єктів, як-от судового палацу, школи архітектури, медичного центру. Значна увага приділялася

громадському транспорту, велосипедним шляхам та інтеграції зеленої інфраструктури. Загальний підхід ґрунтувався на довготривалому плануванні, поетапності, відкритості до експериментів і участі громадськості. Місто не лише вдихнуло нове життя в територію, а й створило унікальне міське середовище, яке поєднує минуле й майбутнє. Île de Nantes став взірцем для інших міст у Європі, які прагнуть перетворити промислову спадщину на інструмент урбаністичного відродження[13].



Рис. 1.5 Панорама ревіталізованого острова у середмісті Нанту, Франція

Ворнео-Спребург —приклад перетворення занедбаного портового району в Амстердамі на сучасний житловий простір із яскравою архітектурною ідентичністю. Розташований у східній частині міста, цей район колись служив індустріальним і логістичним центром із доками, складами й залізничними коліями. Після занепаду портових функцій у 1970–1980-х роках територія втратила своє значення, стала малоприсадною і непривабливою. Місто вирішило використати цю ділянку для створення нового житлового району, який би відповідав сучасним стандартам якості життя, щільності забудови та сталого розвитку[14].

Плануванням району займалося архітектурне бюро West 8 у співпраці з відомими нідерландськими архітекторами. Проєкт реалізовувався у 1990-х роках

і мав на меті розмістити щонайменше 100 жителів на гектар — що вважалося високим показником для низькоповерхової забудови. Замість традиційних багатоповерхівок було запропоновано систему щільних, але індивідуальних міських будинків. Це дозволило зберегти камерність району, індивідуальність фасадів і приватні внутрішні двори, водночас забезпечивши велику щільність населення[14].



Рис. 1.6 Панорама ревіталізованого портового району у м. Амстердам, Нідерланди

Однією з найяскравіших особливостей району стало поєднання сучасної архітектури з елементами традиційного голландського житла. Багато будинків розроблені як унікальні проекти: їх фасади відрізняються кольором, оздобленням і конфігурацією. Водночас було збережено суворий порядок кварталів і вулиць, що надає району впорядкованого вигляду. Простір між кварталами організований як публічний: набережні, пішохідні зони, парки і містки через канали створюють відчуття відкритості та доступу до води — важливого елемента амстердамського середовища. Район також добре інтегрований у міську транспортну мережу, зручно поєднаний із центром міста[14].

King's Cross у Лондоні — це один із найвідоміших прикладів ревіталізації в сучасній Великій Британії. Територія, розташована в самому серці міста, тривалий час асоціювалася з індустріальним минулим, транспортними вузлами та занепадом. У XIX столітті цей район був важливим логістичним центром з вокзалами, складами, каналами та вантажними платформами. Проте з другої половини XX століття, унаслідок деіндустріалізації, ця частина міста поступово

втратила своє економічне значення, стала асоціюватися з безпритульністю, наркотиками та соціальним відчуженням[15].

Поворотним моментом став початок проєкту з відродження району на початку 2000-х років. Місто, спільно з приватними інвесторами, запустило довготривалий процес ревіталізації, орієнтований на змішане використання простору. Основним принципом стало збереження історичної архітектури — багато будівель XIX століття було реставровано та переосмислено[15].



Рис. 1.7 Нові громадські простори району King's Cross у м. Лондон, Велика Британія

Загальна площа проєкту становить близько 67 акрів (270 тисяч квадратних метрів), і він включає офіси, житло, громадські простори, культурні об'єкти, магазини, школи, а також зелений простір, наприклад Granary Square — одну з центральних площ нового району з фонтанами, подієвим майданчиком та відкритим доступом до каналу Regent's Canal. Більше половини простору призначено для громадського користування, що стало важливим соціальним жестом у контексті центра Лондона[15].

Символом успішності проєкту стало відкриття нових штаб-квартир таких міжнародних компаній, як Google та Facebook, які обрали King's Cross для своїх лондонських офісів. Цей крок привернув до району не лише інвестиції, а й креативний клас, що забезпечив соціальну динаміку[15].

Важливим елементом стало збереження локального характеру району попри його глобалізацію. Було реалізовано програми доступного житла,

підтримки малого бізнесу та локальних ініціатив. Таким чином, King's Cross перетворився з проблемної постіндустріальної зони на зразковий урбаністичний простір, де історична спадщина гармонійно поєднана з сучасними потребами міста. Цей проєкт став прикладом того, як за допомогою ревіталізації можна не лише відновити фізичну тканину міста, а й змінити його соціальну та культурну динаміку[15].

Ще один проєкт успішної ревіталізації, що здійснюється до нині - Jätkäsaari у Фінляндії. Він яскраво демонструє, як колишній індустріальний порт може стати сучасним житловим районом, інтегрованим у структуру міста та орієнтованим на сталість, публічний простір і якість життя. Ця територія розташована у південно-західній частині Гельсінки, зовсім поруч із центром міста. Упродовж десятиліть вона використовувалася як вантажний порт, доки у 2008 році портові функції не були перенесені до нового порту в місті Vuosaari. Це звільнило величезну територію — близько 100 гектарів — для розвитку[16].

Міська влада вирішила використати цей шанс для створення нового району, який би відповідав сучасним принципам міського планування: щільність, змішане використання територій, збереження доступу до води, сталий міський транспорт, зелені зони, а також соціальна інтеграція. Перші роботи розпочалися на початку 2010-х років, і район досі активно забудовується[16].



Рис. 1.8 Парк Huväntöivonpuisto у м. Гельсінки, Фінляндія

Один із ключових принципів ревіталізації Jätkäsaari — це орієнтація на пішоходів і велосипедистів. Район спроектовано таким чином, щоб звести до мінімуму використання приватних автомобілів. Вулиці вузькі, із пріоритетом для громадського транспорту, зокрема нових трамвайних ліній, які поєднують район із центром міста. Передбачено численні велосипедні доріжки та зручні зв'язки з іншими частинами Гельсінки[16].

В архітектурному плані район дуже різноманітний. Тут поєднуються житлові будинки різної поверховості, комерційні приміщення, школи, дитячі садки, спортивні об'єкти та парки. Акцент робиться на створенні публічних просторів: майданчиків, набережних, внутрішніх дворів, які є відкритими та запрошують до взаємодії. Одним із центральних елементів району є парк Huväntöivonpuisto — довгий зелений коридор, що проходить крізь усю територію району й слугує «зеленим хребтом» для мешканців[16].



Рис. 1.9 Ревіталізований район Jätkäsaari у м. Гельсінкі, Фінляндія

Jätkäsaari також має важливу культурну та соціальну функцію. Тут відкриваються нові музеї, арт-простори, проводяться публічні заходи, функціонує сучасна школа з відкритою архітектурою. Значна частина житла надається за моделлю соціального або доступного житла, що дозволяє уникнути сегрегації й створити змішане соціальне середовище[16].

Ще одним викликом було розташування поруч із пасажирським портом, звідки регулярно відправляються пороми до Естонії та Швеції. Це означає високий трафік, шум і транспортне навантаження. Всі ці чинники були враховані при плануванні: житло віддалене від найбільш шумних ділянок,

використовуються архітектурні рішення для захисту від шуму, а пасажирські потоки інтегруються в загальну транспортну систему району[16].

Проект ревіталізації Jätkäsaari вважається не лише інженерним та архітектурним успіхом, а й прикладом уважного ставлення до міського простору, планування на основі потреб мешканців, поєднання екологічного, соціального й економічного аспектів. Він є одним із символів того, як сучасне місто може відновлювати свої колишні індустриальні території у спосіб, що сприяє сталому розвитку та високій якості життя[16].

Вітчизняний досвід ревіталізації

Практика ревіталізації прийшла до українських міст значно пізніше, ніж поширилась у європейських країнах. Це зумовлено багатьма соціально-економічними чинниками, що вплинули на розвиток України та її потенціал. Втім сьогодні, маючи широкий спектр світового досвіду, практика ревіталізації стає дедалі поширюється містами України. Здебільшого ці проекти локальні, серед них рідше зустрічаються державні програми ніж приватні та громадські ініціативи.

Ревіталізація в Україні представлена багатьма напрямками: ревіталізація водойм, збереження історичної забудови, переосмислення об'єктів промисловости та транспорту, тощо. Особливі результати вдалих проектів ревіталізації демонструє Київ, що як столиця – має найбільший потенціал та можливості. Тут масштабні громадські рухи виступають за відновлення міських річок, що наразі сховані у колекторній системі міста, а русло давньої ріки Почайни перебуває у процесі розчистки та благоустрою. Найбільш поширеним явищем ревіталізації, особливо характерним для столиці – є перебудова колишніх виробництв на багатоповерхові житлові комплекси.

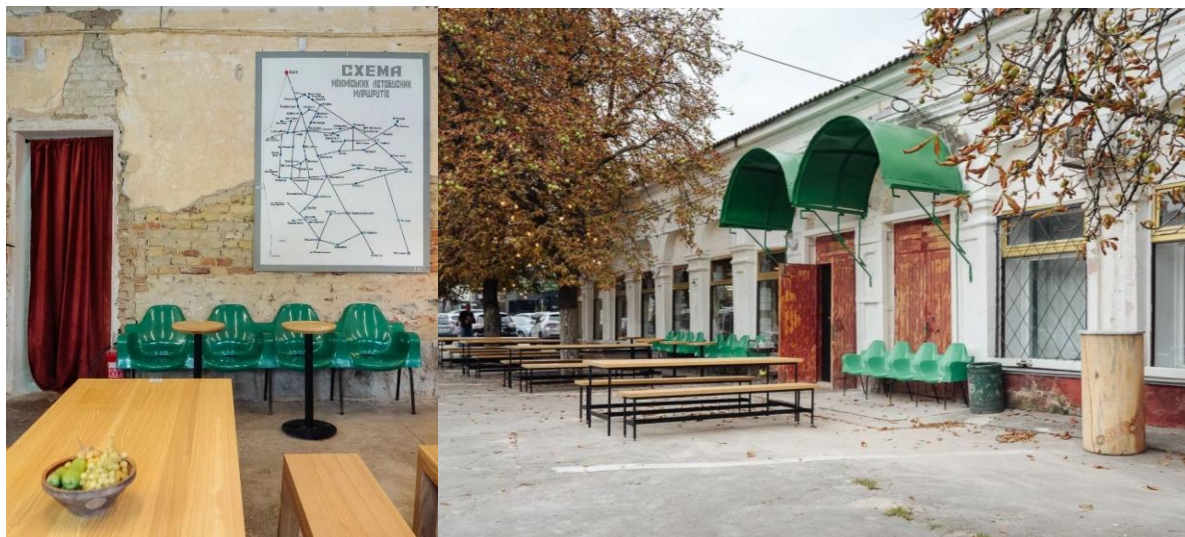


Рис. 1.10 Автовокзал «Поділ» після ревіталізації у м. Києві

Численні історичні споруди зазнають руйнувань, здебільшого через приватні інтереси та корупційну складову. Втім меншу частину все ж вдається зберегти, як от автостанція «Поділ», Київський велотрек, Кругла вежа (№ 2) Васильківських укріплень Печерської фортеці, тощо. Так за ініціативи урбаністичних студій, Житній ринок може зберегти свій ринково-культурний простір та набути нових громадських функцій, а Річковий вокзал на Поштовій площі вже розмістив у себе Американський університет.



Рис. 1.11 План реорганізації простору Річкового порту м. Києві

Наймасштабнішими прикладами ревіталізації в Україні залишаються колишні виробничі території. Це й не дивно, адже індустріалізація стала рушійною силою радянського союзу, а Україна з її ресурсним потенціалом була

чи не найвигіднішим місцем для нових виробництв. Після розпаду СРСР велика частина промислових підприємств в Україні або припинила діяльність, або значно скоротила обсяги виробництва. Це призвело до вивільнилося величезних територій в межах міст.

Часто ці території мають вигідне розташування, збережені капітальні споруди або ж навіть об'єкти з архітектурною цінністю. Як от Art-zavod Platforma – креативний освітньо-мистецький кластер розташований на території колишнього Дарницького шовкового комбінату. Виробнича територія, що занепала у 1990-х роках була перетворена на величезний креативний кластер площею у 120 тис. м². У 2015 році кількість відвідувачів сягнула мільйону осіб. Важливу роль зіграло вигідне розташування комплексу у пішій доступності багатьох маршрутів громадського транспорту, а також станцій метрополітену Святошинсько-Броварської лінії. Сьогодні Арт-заповод став традиційним осередком культурних подій міста[28].



Рис. 1.12 Територія культурного простору Art-zavod Platforma під час проведення заходу

Серед прикладів столичної ревіталізації промисловості зустрічається і проекти із комплексними функціональними рішеннями. Колишній Київський мотоциклетний завод перетворився на перший в Україні інноваційний парк

UNIT.City. Частим недоліком ревіталізації старих виробництв в Україні є їхня монофункціональність, переважно житлова. Втім саме цей проєкт демонструє багатофункціональне середовище. Проєкт реалізовано за принципом «міста в місті», де гармонійно поєднано п'ять основних зон: житлову, освітню, бізнесову, інноваційну та лайфстайл. Таке зонування сприяє розвитку урбаністичної екосистеми з фокусом на освіту, технології, підприємництво та якість міського життя[29].

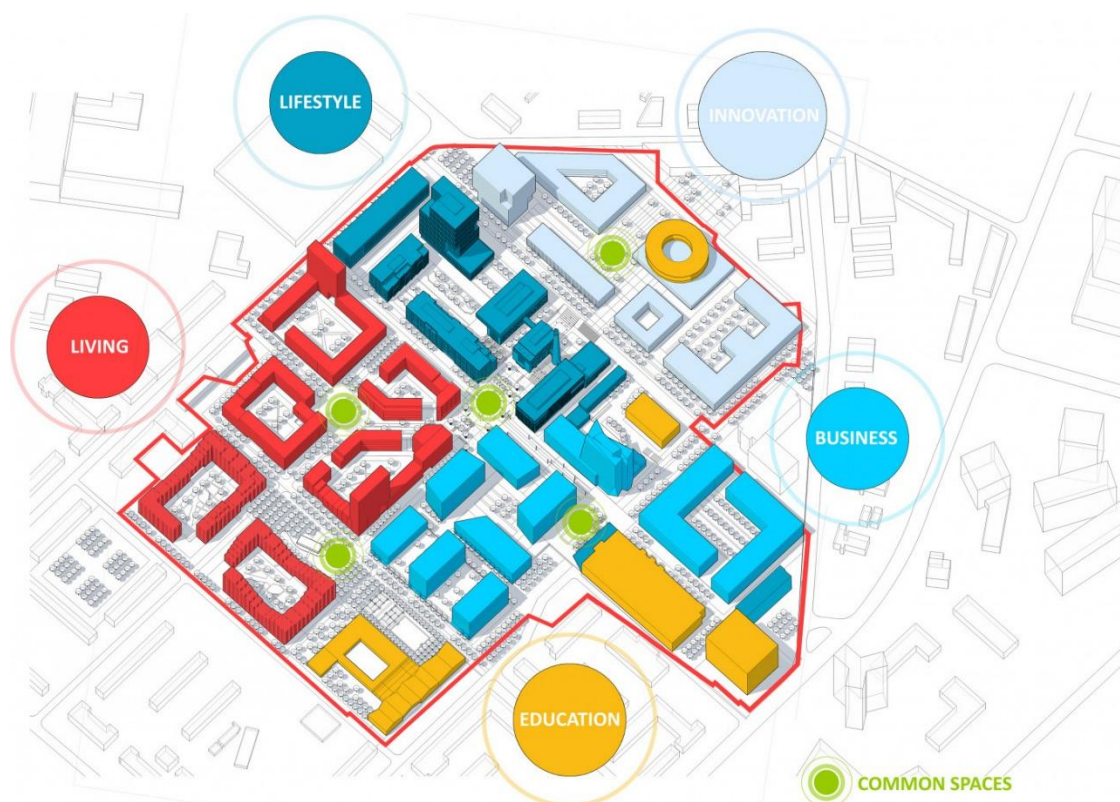


Рис. 1.13 Концепція реновації Київського мотоциклетного заводу

Одним із найяскравіших прикладів ревіталізації у Львові, що поєднує глибоку повагу до історичної спадщини та амбіційну культурну програму, є «Jam Factory Art Center» — Центр сучасного мистецтва, створений на базі колишньої фабрики мармеладу. Історія будівлі Jam Factory починається ще у XIX столітті, коли на цій ділянці працював спиртовий склад, а згодом — промислові цехи. У радянський період об'єкт функціонував як харчове підприємство, де виробляли соки, джеми та консерви — саме звідси походить сучасна назва «Джем Фекторі». Згодом виробництво припинило діяльність, будівлі почали занепадати, територія перетворилась на покинуту промзону у спальному районі Львова[18].



Рис. 1.14 Відреставрована будівля колишньої фабрики повидла у м. Львів

Ідея ревіталізації цієї території з'явилась у 2015 році завдяки ініціативі австрійського мецената Гарольда Біндера. Саме він став головним інвестором і засновником інституції «Jam Factory Art Center», що мала на меті перетворити занедбану фабрику на багатофункціональний центр сучасного мистецтва. Важливо, що концепція не обмежувалась лише архітектурним оновленням — це був глибоко продуманий проєкт формування «нової культурної інституції» з високим рівнем програмного наповнення, освітніми цілями та міжнародною інтеграцією[18].

Архітектурне переосмислення простору здійснювала німецька студія «Feld72», яка спеціалізується на адаптації історичних об'єктів. Команда поставила собі завдання зберегти максимально можливу кількість автентичних елементів (цегляна кладка, металеві перекриття, старі вікна), водночас додавши сучасні об'єкти — зали, галереї, сцени, офісні приміщення. Реставрація і будівельні роботи тривали кілька років і завершилися наприкінці 2023 року[18].

Особливу увагу команда Jam Factory приділила роботі саме з локальною спільнотою. Район Підзамче тривалий час сприймався як маргіналізований, соціально вразливий. Ревіталізація будівлі, що водночас зберегла характер району і привнесла нові функції, дозволила мешканцям відчувати залученість до

культурних процесів міста. З 2019 року тут проводились відкриті майстер-класи, події, зустрічі з митцями та урбаністами ще до завершення повної реконструкції[18].



Рис. 1.15 Центр сучасного мистецтва «Jam Factory Art Center» у м. Львів

У контексті повномасштабної війни в Україні Jam Factory виконує ще й функцію культурного опору, простору для рефлексії, підтримки незалежного мистецтва, осмислення нової української ідентичності. Таким чином, Jam Factory Art Center у Львові — це не просто ревіталізований завод, а новий тип міського культурного центру, що працює на перетині архітектури, пам'яті, громади та мистецтва[18].

Інший проєкт у Івано-Франківську – «Промприлад.Реновація» став одним із найуспішніших прикладів ревіталізації постіндустріального простору в Україні, і одним із найвідоміших прикладів соціального підприємництва в Центрально-Східній Європі. Його унікальність полягає не лише в реконструкції занедбаної радянської фабрики, а й у створенні цілком нової моделі взаємодії бізнесу, культури, освіти та громадянського суспільства на одному майданчику[19].



Рис. 1.16 Айдентика та будівля колишнього заводу «Промприлад» у м. Івано-Франківськ

Історично завод «Промприлад» був частиною індустріального ландшафту Івано-Франківська, заснований ще у першій половині ХХ століття. Підприємство виготовляло газоаналізатори, прилади для хімічної промисловості та інше високотехнологічне обладнання. Як і багато інших промислових гігантів, завод у 1990-х і 2000-х роках опинився у стані занепаду. Приміщення пустували або використовувались фрагментарно, територія втратила свою роль у житті міста. Але у 2017 році команда на чолі з Юрієм Филюком ініціювала концепцію перетворення застарілого об'єкта у сучасний мультифункціональний простір[19].

Основна ідея проєкту полягає у створенні інноваційного центру розвитку, який працює на перетині чотирьох напрямків — нової економіки, урбаністики, сучасного мистецтва та освіти. Приміщення колишнього заводу стали платформою для розвитку стартапів, бізнесів, громадських ініціатив, художніх подій, навчальних програм і технологічних експериментів. Це не просто реконструкція будівлі — це трансформація сенсу місця і його функціоналу в межах міста[19].

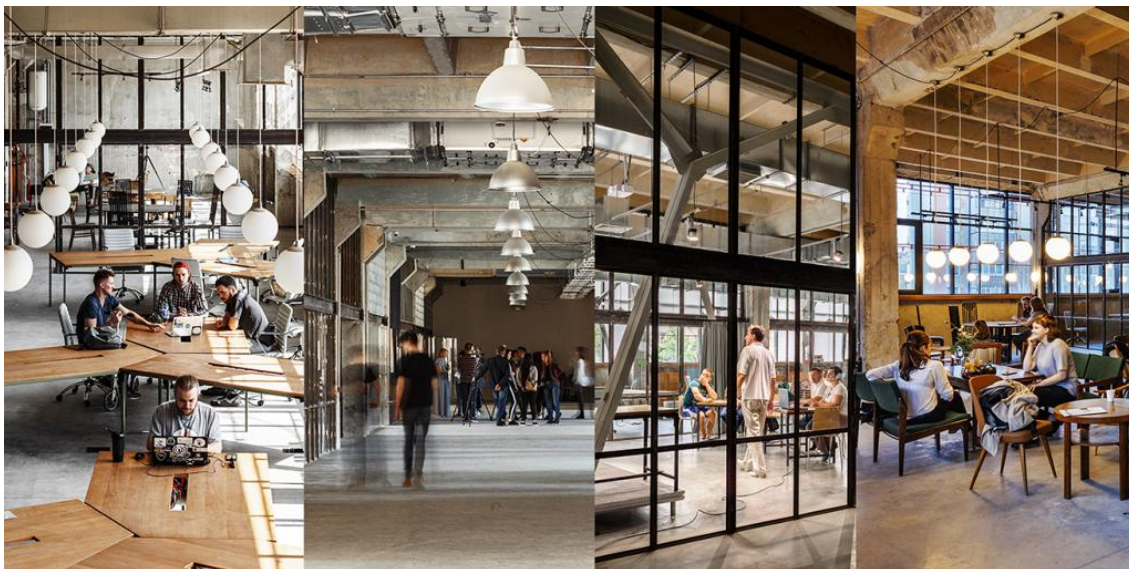


Рис. 1.17 Внутрішній простір інноваційного центру «Промприлад» у м. Івано-Франківськ

Важливо, що Промприлад став першим в Україні проектом, у якому об'єднано більше ніж 1500 інвесторів — як індивідуальних, так і корпоративних — з України, Європи та Північної Америки. Станом на 2024 рік проєкт уже залучив понад 14 мільйонів доларів інвестицій, а повне завершення трансформації заплановане до 2027 року. На території оновленого заводу вже працюють десятки компаній і ініціатив, серед яких інноваційні освітні центри, IT-компанії, урбаністичні дослідницькі лабораторії, ресторани, виставкові майданчики, коворкінги, простори для подій. Сюди регулярно приїжджають експерти з містопланування, архітектури, соціальних інновацій з різних країн, щоб перейняти досвід або запропонувати власний. Завдяки відкритості до локальної громади, Промприлад став «серцем» нової урбаністичної ідентичності Івано-Франківська[19].

У контексті воєнного часу проєкт також відіграє особливу роль. Після початку повномасштабної війни «Промприлад» став не лише креативним осередком, а й центром підтримки переселенців, гуманітарних штабів, волонтерських ініціатив. Багато бізнесів, розташованих у будівлі, переформатували свою діяльність на потреби фронту та допомогу армії. Таким чином, ревіталізований простір став не лише естетичним або функціональним

прикладом міської трансформації, але й — буквально — елементом стійкості міста й громади в умовах національної кризи[19].

Особливу увагу також привертає приклад Луцька — одного з середніх міст Західної України, де на місці занедбаного промислового комплексу створено унікальний культурний центр — Музей сучасного українського мистецтва Корсаків, розташований на території колишнього заводу «Богдан», а раніше — Луцького автомобільного заводу (ЛуАЗ). Цей об'єкт є прикладом не просто адаптивного повторного використання будівлі, а комплексної ревіталізації, яка поєднує індустріальну спадщину, культурну місію та нове бачення економічного розвитку міста[20].



Рис. 1.18 Музей сучасного українського мистецтва Корсаків у м. Луцьк

Історично територія музею належала до заводу ЛуАЗ — підприємства, що з 1960-х років спеціалізувалося на виробництві малолітражних автомобілів та спеціалізованої техніки. Протягом радянського періоду завод був ключовим елементом індустріального потенціалу Луцька, однак у пострадянський час виробництво скоротилось, а згодом і зовсім припинилося. Значна частина цехів та приміщень опинилась у занепаді. На початку 2010-х років частина території заводу була викуплена приватними інвесторами, серед яких — родина Корсаків,

які відомі як меценати, підприємці та колекціонери українського мистецтва. Саме вони ініціювали створення музею сучасного українського мистецтва, що став ядром нової культурної функції промислового об'єкта[20].

Офіційне відкриття музею відбулось у 2018 році. Основою колекції стали роботи українських митців XX–XXI століть, зокрема твори таких авторів, як Іван Марчук, Анатолій Криволап, Матвій Вайсберг, Олександр Ройтбурд та багатьох інших. Музей націлений на репрезентацію українського мистецтва в міжнародному контексті та формування сталого культурного простору в регіоні[20].

З архітектурної точки зору, ревіталізація полягала в переосмисленні заводських площ як гнучкого, масштабного виставкового простору. У колишніх цехах були облаштовані великі галереї з висотою стелі понад 6 метрів, збережено фрагменти цегляної кладки, залізобетонні конструкції та елементи індустріального характеру. Найбільшою роботою, представленою в Музеї сучасного українського мистецтва Корсаків, є найбільша у світі картина автором якої є український художник Петро Антип. Назва твору – «Космогонія». Це величезна за масштабом картина — площею 2000 квадратних метрів. Засновник музею Віктор Корсак зазначив: «Ця картина стане переосмисленням зображення історії від великого вибуху до сьогодення та рефлексією про розвиток людства і сучасної людини, а також виведе українське мистецтво на новий рівень». Таке творіння стало можливим завдяки об'єму одного з павільйонів музею, колишнього заводського ангара[21].



Рис. 1.19 Засновник музею Віктор Корсак на фоні «Космогонії»

Музей є частиною ширшого креативного кластеру «Адреналін Сіті», який включає також кінотеатр, концертну залу, школу мистецтв, галерею, бізнес-простори, коворкінги та зони для відпочинку. Це приклад мультифункціонального підходу до ревіталізації, який враховує як культурні, так і соціальні та економічні аспекти сталого міського розвитку. Такий підхід створює атмосферу відкритого простору, який не лише візуально відповідає духу сучасного мистецтва, а й утверджує зв'язок між минулим і майбутнім міста[20].

Окрема роль у ревіталізації цієї території належить громадському залученню. Музей Корсаків активно працює з відвідувачами: організовує екскурсії, лекції, виставки, дискусійні платформи, фестивалі, дитячі студії. Він не лише експонує мистецтво, а й формує нову культурну аудиторію в регіоні. Саме через це ревіталізація колишнього заводу має глибоке соціальне значення — вона допомагає жителям Луцька усвідомити цінність своєї спадщини, вчить інтегрувати минуле у сучасне міське життя[20].

Завод «Арсенал» — одне з найстаріших промислових підприємств Києва, засноване наприкінці XVIII століття як військовий арсенал. Протягом XIX–XX століть він був ключовим об'єктом військово-промислового комплексу російської імперії. У радянський період тут виробляли артилерійське обладнання, оптичні

прилади та відомі фотоапарати серії «Київ». З розпадом СРСР і занепадом військової промисловості завод поступово втрачав свої функції, а його територія — понад 20 гектарів у самому центрі Києва — залишалася закритою для громадськості[22].

Ідея ревіталізації території «Арсеналу» виникла ще на початку 2000-х років. У 2007 році в історичній будівлі XVIII століття відкрився Національний культурно-мистецький та музейний комплекс «Мистецький арсенал», який став флагманом сучасної української культури та мистецтва. У 2017 році розпочався масштабний проєкт реновації решти території заводу. Девелоперські компанії UDP та A Development ініціювали перетворення індустріальних корпусів на сучасні простори для бізнесу, культури та відпочинку [23].



Рис. 1.20 Володимир та Олена Зеленські на заході «Книжковий арсенал»

Реновація зберегла історичний характер будівель, поєднавши старовинну цегляну архітектуру з сучасними елементами. Це створило унікальну атмосферу, де історична та індустріальна спадщина гармонійно інтегруються в сучасний міський ландшафт. Відкриття території для громадськості перетворило її на новий центр тяжіння для мешканців і гостей Києва. Корпуси заводу та Микільська брама колишньої Київської фортеці довгі роки були обмежені будівельним зеленим парканом і ніяк не взаємодіяли із Арсенальною площею.

Відкриття фудхолу, коворкінгу та освітнього посприяли розвитку креативної економіки, туризму та громадського життя міста[22].



Рис. 1.21 Інтер'єр закладів «Освітторія» та «МакДональдс» розміщених у корпусах заводу «Арсенал» після їх ревіталізації



Рис. 1.22 Культурний захід на оновленій Арсенальній площі у м. Києві

Усі ці проект ревіталізації демонструють, як занедбані промислові території можуть отримати нове життя, ставши осередками культури, бізнесу та взаємодії спільноти. І успіх не залежить від кількості населення, статусу міста чи залученості відомих архітекторів. Ці приклади можуть служити моделлю для трансформації інших індустріальних об'єктів, особливо на територіях, що постраждали в наслідок бойових дій в Україні.

Висновки

На основі наведених прикладів можна стверджувати, що практика ревіталізації цілком підходить для повоєнної України — як з архітектурної, так і з соціально-культурної точки зору. Успішні кейси європейських та українських міст демонструють, що ревіталізація занедбаних об'єктів здатна вдихнути нове життя у міський простір, сприяти розвитку локальних спільнот, формуванню сучасної культурної ідентичності та активізації економічної діяльності. У воєнний і повоєнний період це набуває особливої актуальності через наслідки ведення бойових дій.

Більшість зазначених прикладів насправді добре демонструють основну ідеологію ревіталізації – трансформацію занепаду у нові можливості. Важливими перевагами зазначених проєктів є екологічний підхід, залучення міжнародних інвестицій, утворення нових соціо-культурних об'єктів, багатофункціональне середовище. Україна має значну кількість об'єктів, що потребують ревіталізації, а завдяки воєнним діям кількість невпинно зростає. Низка українських прикладів свідчить про досвід роботи з промисловими територіями різної складності, як от машинобудівний завод у Луцьку або мотоциклетний завод у Києві.

Більшість цих проєктів створювались без державної підтримки, а отже силами інвесторів. У зв'язку з цим проєкти реалізовувались у великих містах, що підсилює нерівномірний розвиток міст та громад. Приватні інтереси також часто переважають над суспільною користю — це загрожує як руйнацією об'єктів, так і дискредитацією самої ідеї ревіталізації.

Щодо зарубіжних прикладів, актуальним безперечно є досвід Рурського регіону, що пережив економічний спад через закриття шахт і заводів. Деякі регіони України досить схожі, адже мають подібну густу промислову забудову. Проєкт задав нові стандарти ревіталізації в Європі та імовірно стане хорошим прикладом для відновлення промислового та економічного потенціалу Донеччини. Також кейси Франції, Фінляндії та Нідерландів демонструють

комплексний підхід до ревіталізації. Публічні простори, доступ до води та інтегрування до мережі міського громадського транспорту. Приклад Лондонського King`s Cross демонструє що навіть такий складний та багатошаровий об'єкт з обмеженою територією, все ще можливо перетворити на габ що притягуватиме інновації.

Отже, ревіталізація — це надзвичайно перспективний інструмент відновлення міських середовищ у повоєнній Україні. Вона дозволяє не лише зберігати і використовувати архітектурну спадщину, а й формувати нову міську ідентичність, сприяти соціальній інтеграції, культурному відновленню та економічному зростанню. Щоб ці практики стали масовими, необхідна стратегічна державна підтримка, прозорість у містобудівній політиці, а також активна участь громад та міжнародних партнерів.

РОЗДІЛ 2.
ПЛАНУВАЛЬНІ РІШЕННЯ
ТА ФУНКЦІОНАЛЬНЕ
ЗОНУВАННЯ ТЕРИТОРІЇ

							Лист
							39
	Зам.	Кільк.	Лист	№ док 1	Підпис		

2.1 Місце розташування ділянки проєктування виробничої території ПрАТ «АТЕК»

Ділянка проєктування знаходиться у західній планувальній зоні міста. Завод розташовується у місті Київ за адресою Берестейський проспект, 83. Виробнича територія приватного акціонерного товариства «АТЕК» займає 28 га та розташовується у західній частині міста, а саме у Святошинському адміністративному районі в межах Берестейського проспекту, Чистяківської вулиці та Чистяківського провулку. Історична місцевість – Галагани.

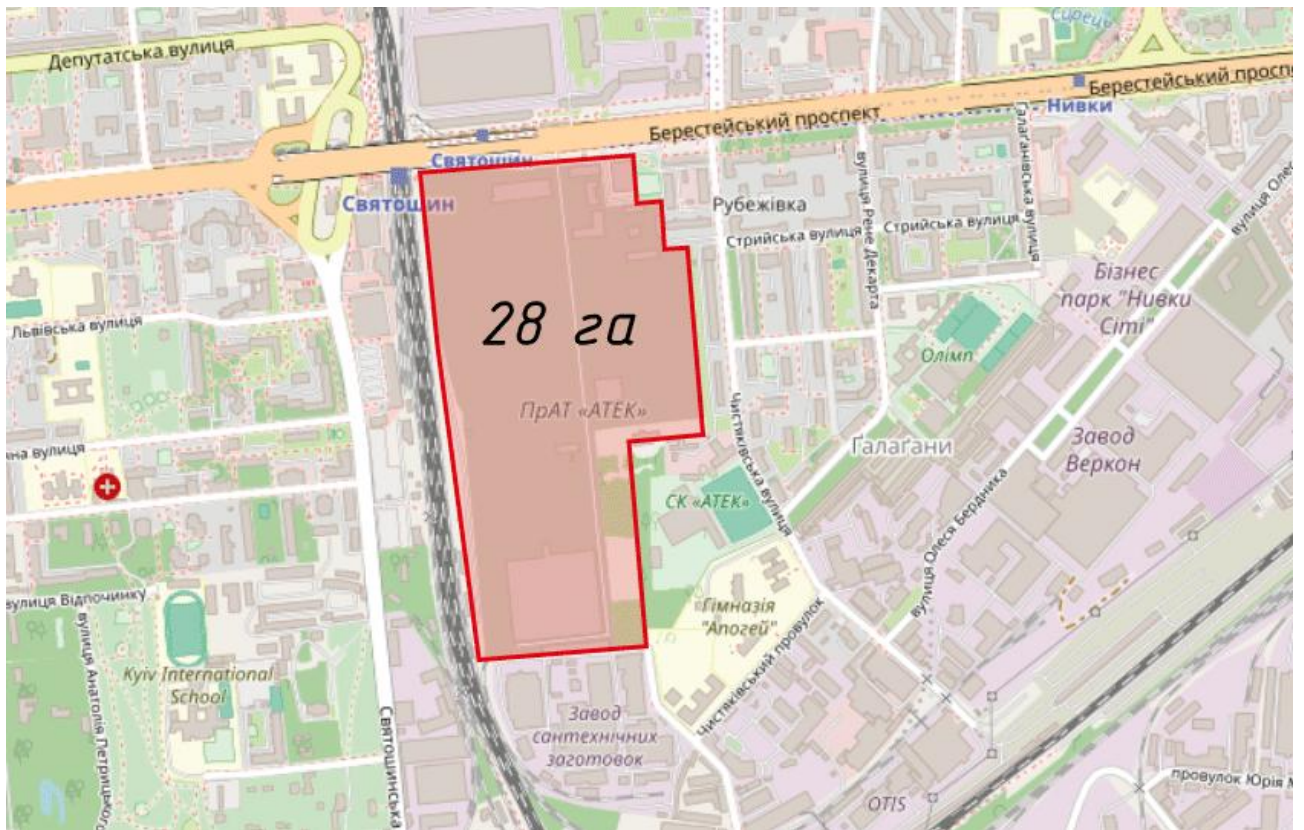


Рис. 2.1 Територія ПрАТ «АТЕК» на мапі м. Києва, Open Street Map

Зі східного боку колишню виробничу територію обмежує житлова та громадська забудова. З північного боку межує із виробничими територіями. Західна межа ділянки проходить залізничною колією Київ-Ковель. Поруч із підприємством розташовується залізнична станція «Святошин» що обслуговує швидкісні міжміські, регіональні та приміські маршрути залізниці, а також київську міську електричку «Kyiv City Express».



Рис. 2.2 Станція київської міської електрички «Святошин» на фоні руїн ПрАТ «АТЕК»

З північного боку територія прилягає до Берестейського проспекту, що є головною транспортною артерією району. Тут розташовується зупинка громадського транспорту «Станція метро Святошин», що обслуговується автобусними маршрутами №23, №90, №90к, тролейбусними маршрутами №7, №36 та маршрутними таксі. Для покращення обслуговування цими маршрутами на Берестейському проспекті виділена окрема смуга для громадського транспорту. Також тут знаходяться залізнична станція та станція Київського метрополітену Святошинсько-Броварської лінії «Святошин».



Рис. 2.3 Станція метрополітену «Святошин» після реконструкції у 2019 році

2.2 Коротка історична довідка

Місцевість у якій розташовується колишній завод «АТЕК» довгий час не була забудована аж доки у 1830-х роках не було прокладено Києво-Брестське шосе – сучасний Берестейський проспект. Поява нового поштового шляху сприяла появі нових поселень уздовж нього. Так на 10-ій версті Києво-Брестського шосе у 1836 році з'явився хутір Галагани. Його заснували солдати лісової сторожі брати Єгор, Іван та Мусій Галагани[24].

У 1884 році з села Рубежівка (сьогодні Михайлівка-Рубежівка Бучанського району) до Галаганів переїхала Рубежівська колонія для малолітніх правопорушників. Тут було споруджено близько 15 споруд різного призначення – адміністративна будівля, майстерня, виправні споруди а також власне кладовище. Колонія діяла до 1921 року коли в ній розмістилась Сільськогосподарська колонія для дорослих (філія Лук'янівської в'язниці), що зачинилась за 10 років. Згодом територію колонії перетворили на житло для робітників верстатобудівного заводу, втім аж до 2024 року про колишній виправний заклад нагадувала назва залізничної платформи «Рубежівський» (сьогодні – Берестейська)[24].



Рис. 2.4 Залізничний вокзал «Святошин» та святошинський трамвай, 1910-ті роки

XX століття принесло ряд радикальних змін. На межі століть території на захід від хутора почалась розбудова Святошинських дач. 1900 року Києво-Брестським шосе розпочав свій рух, головною метою якого було з'єднати новостворені об'єкти із Кивом. У 1902 році на захід від колонії прокладено залізницю Київ-Ковель на якій збудовано станцію «Святошин». На цьому

коліїний розвиток не завершився, адже у 1915 році з півдня та сходу від Галаганів пролягла залізнична колія до Подолу. 8 років потому хутір разом із виправною колонією увійшли до складу міста Києва.

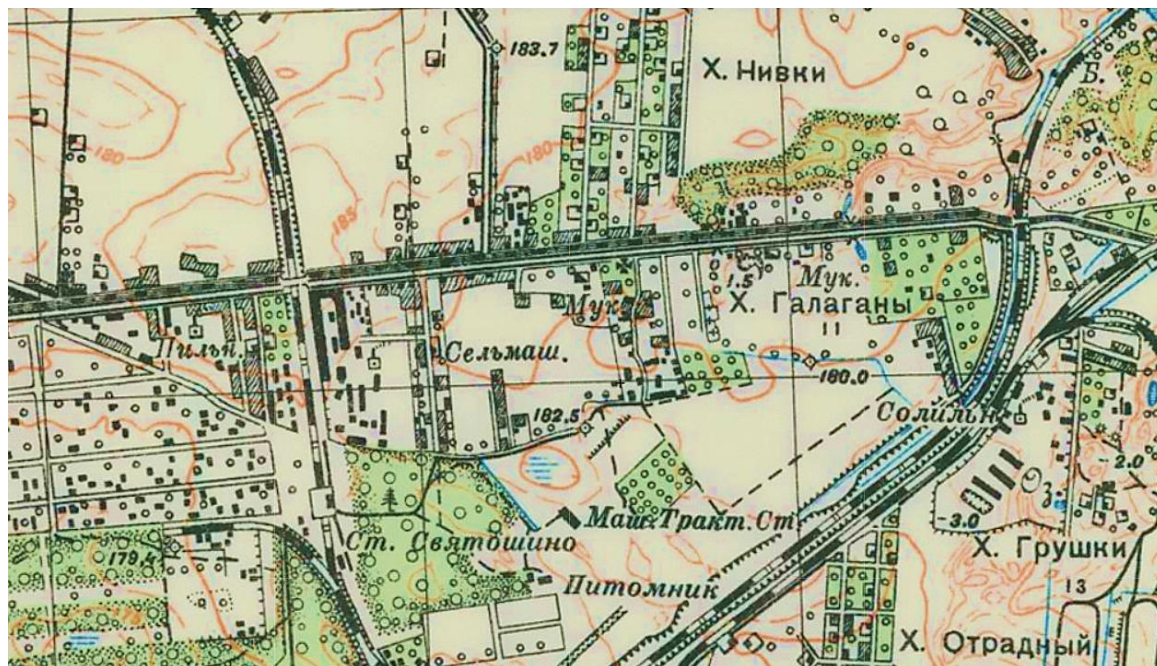


Рис. 2.5 Мапа досліджуваної місцевоти, 1930-ті роки

У середині 1920-х постало два нових хутори: Нивки, що в майбутньому перетвориться на однойменний район та один з найменш відомих хуторів міста – Кубельки. Останній розташувався безпосередньо на території майбутнього підприємства. Назва походила від прізвища домовласника[24].



Рис. 2.6 Рекламна візитівка заводу

Ще у 1898 році чеські промисловці Вацлав Фільверт і Франтішек Дедіна відкрили завод з виробництва сівалок на Шулявці, а у 1910 році придбали нову ділянку для розширення виробництва поруч із товарною станцією «Святошин». Сільськогосподарська техніка яку виробляло підприємство – активно експортувалась закордон. Особливого попиту «київські сівалки» зазнали у Чехії та Німеччині. 1918 року більшовики конфіскувало завод, об'єднали із заводом чавунного литва та перейменували на завод «Червоний плугатар». Експорт припинився[24].



Рис. 2.7 Робітники та службовці на тлі святошинського виробничого корпусу, 1913 рік. На передньому плані – Вацлав Фільверт і Франтішек Дедіна із своїми сім'ями.

У 1930-х роках завод розпочав виробництво екскаваторів, через що був перейменований на «Червоний екскаватор». Тоді ж довкола хутора Галагани розташувався «Київський завод верстатів-автоматів імені М. Горького» і став найбільшим в радянському союзі виробником і експортером механічного обладнання[24].



Рис. 2.8 Типова продукція заводу «Червоний екскаватор»

Існували плани побудови соцміста на місці сучасних Нивок, втім проєкт перенесли на лівий берег міста. Тож для розселення працівників та розбудови інфраструктури підприємства було використано територію колишньої Рубежівської колонії. Так виникла житлова забудова проспекту Берестейського, вулиць Чистяківської, Стрийської, Рене Декарта, Олексія Бездольного, Галаганівської та провулку Антоніни Смереки. Окрім того для верстатобуду спорудили їдальню, клуб, будинок культури, бібліотеку тощо[24].

«Червоному екскаватору» пощастило значно менше. Під час Другої світової війни завод був евакуйований. Після руйнувань завданих в ході бойових дій виробництво довелось відновлювати майже з нуля. У 1947 році архітектор Йосип Каракіс розробив проєкт селища робітників заводу, втім він лишився лише проєктом. Єдина споруда невиробничого призначення – будинок культури заводу. Згодом у 1970-х роках «Червоний екскаватор» поглинув хутір Кубельки[24].



Рис. 2.9 Німецька аерозйомка, 1944 рік

У повоєнні роки на іншому боці сучасного Берестейського проспекту розміщується авіазавод, місцевість набуває серйозного промислового характеру. Слідом за індустріальним будівництвом починають рости житлові райони: Авіамістечко, Нивки та Святошин. Так більшість навколишніх хуторів поступаються місцем багатоповерховому житловому будівництву. У 1950-х замість хатинок хутору Галагани постав Київський топографічний технікум[24][27].



Рис. 2.10 Спорудження масиву Нивки, фото з преси 1960 року

5 листопада 1971 року на Берестейському проспекті відчинилось три нові станції Київського метрополітену: Жовтнева (сьогодні – Берестейська), Нивки та

Святошин, вхід до останньої розташувався безпосередньо під входом до заводу «Червоний екскаватор». З появою метрополітену лінію трамваю поступово скоротили, а на заміну прийшли автобуси та тролейбуси.

За часів незалежності завод у столиці приватизовано та перейменовано на «АТЕК» (Акціонерне товариство екскаватор). У серпні 2012 року Господарський суд міста Києва визнав борг заводу перед ПАТ «Київенерго» на суму 1,737 млн грн. Далі суд призначав та змінював нове керівництво підприємства, що втім не покращило його становище. Завод став предметом численних корупційних схем[25].

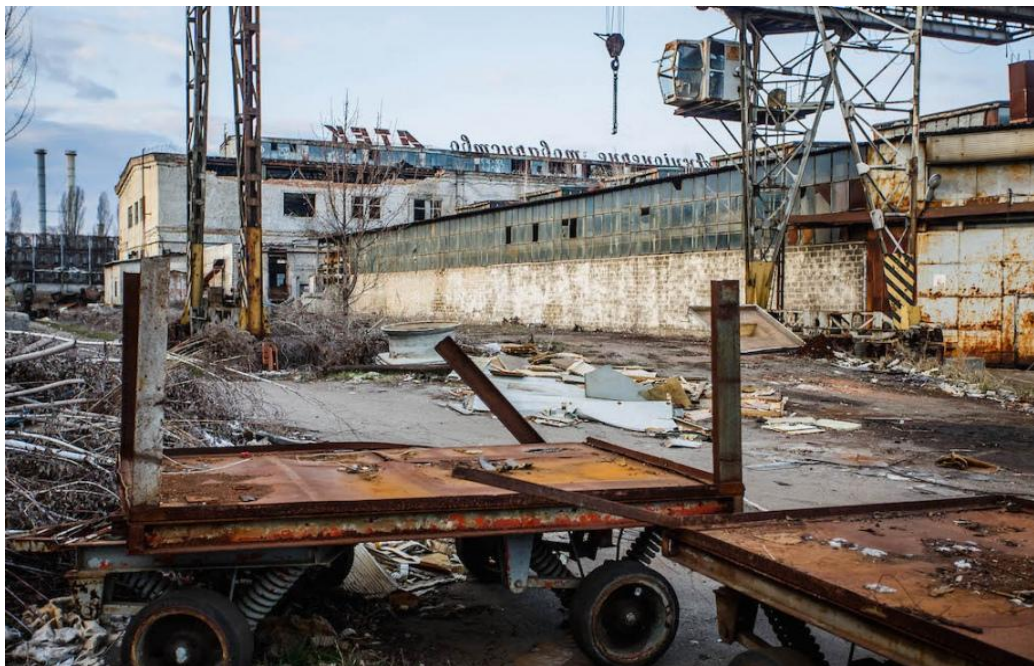


Рис. 2.11 Сучасний стан виробничої території ПрАТ «АТЕК»

Починаючи з 2016 року на Галаганах відновилось житлове будівництво, виросло 15 багатоповерхівок. Наступного року дійшла черга і до «АТЕКу», Київрада змінила призначення території на житлову та громадську забудову. Під нове будівництво знесли більшість корпусів. Утім, на громадських слуханнях інвестор і місцеві жителі домовилися не віддавати зону заводу під забудову. У 2021 році центральну алею заводу приєднали до вулиці Екскаваторної та перейменували на вулицю Авіаконструктора Петра Балабуєва[25].



Рис. 2.12 Фрагмент Генерального плану м. Києва 2020 року. Схема функціонального зонування території. Червоним обведено межі виробничої території ПрАТ «АТЕК»

З середини 2010-х років на території заводу проводяться навчання для військовослужбовців. Після початку повномасштабного вторгнення росії на територію України, доля заводу стала ще більш туманною. У 2023 році лунали пропозиції розгорнути бронетанкове виробництво на місці «АТЕКу». Станом на 2025 рік на території колишнього підприємства знаходиться рекрутинговий центр 3-ої штурмової бригади Збройних Сил України. Єдина частина заводу що досі функціонує – це спорткомплекс із льодовою ареною та стадіоном за адресою вулиця Чистяківська, 20.



Рис. 2.13 Льодовий стадіон спорткомплексу «АТЕК»

2.3 Планувальні особливості ділянки

Досліджувана територія займає 28 га, має форму прямокутника витягнутого з півночі на південь завдовжки 785 м та завширшки 425 м. Зі сходу та півдня ділянка оточена громадською, житловою та виробничою територією вздовж вулиць Авіаконструктора Петра Балабуєва, Чистяківської та Чистяківського провулку. Західна сторона обмежена залізничною колією Київ-Ковель. На півночі завод межує із магістраллю загальноміського значення – Берестейським проспектом, через який здійснюється заїзд на територію та виїзд з неї. Таке розташування зумовлює орієнтування усієї ділянки на північ, адже Берестейський проспект є єдиною магістраллю, що з'єднує із іншими районами міста.

Основною дорогою на території заводу є вулиця Авіаконструктора Петра Балабуєва, від якої йдуть під'їзди до вцілілих корпусів. Вулиця простягається від Берестейського проспекту та головної прохідної заводу до корпусу №15. Також між залізницею та парканом заводу пролягає проїзд. Вздовж обох доріг знаходиться зелені насадження які варто зберегти та інтегрувати у нову забудову. Особливо багато дерев та чагарників росте вздовж вулиці Балабуєва, особливо зі східного боку, тож на їх місці буде утворено паркові зони.



Рис. 2.14 Сучасний вигляд територія з боку Берестейського проспекту

Станом на червень 2025 року більшість корпусів заводу знесено, втім на території розташовується 16 об'єктів що перебувають у різному технічному стані. Більшість об'єктів розташовуються у північній частині ділянки, 4 у середній та дві на півдні. Території між ними переважно представляють собою розрівняні поля з чагарями на місцях колишніх корпусів.

Таблиця 2

Перелік об'єктів розташованих на території

№	Опис об'єкту	Поверховість	Площа, м ²	Технічний стан	Пропозиція
1.	Головний адміністративний корпус з архітектурною цінністю, адреса просп. Берестейський, 83/2	3	780	Обмежено працездатний	Збереження та реставрація
2.	Недобудований палац культури заводу, на фасаді мурал «Азовсталь», адреса просп. Берестейський, 81	2	1500	Обмежено працездатний	Збереження та реставрація
3.	Будівля	1	600	Обмежено працездатний	Знесення
4.	Будівля	3	1250	Обмежено працездатний	Збереження та ремонт
5.	Будівля	3	710	Аварійний	Знесення
6.	Будівля	3	550	Обмежено працездатний	Збереження та ремонт
7.	Частина колишнього виробничого корпусу	2	910	Аварійний	Знесення
8.	Частина колишнього виробничого корпусу, на даху літери «Акціонерне товариство АТЕК»	3	2700	Аварійний	Реставрація та інтеграція у проєкт торгового центру
9.	Частина колишнього	2	3160	Аварійний	Реставрація та інтеграція у

	виробничого корпусу, найстаріший об'єкт заводу				проект торгового центру
10.	Димова труба	-	10	Задовільний	Необхідний огляд, збереження у якості арт-об'єкту
11.	Будівля військового рекрутингового центру	3	1730	Задовільний	Збереження
12.	Будівля – частина колишнього виробничого корпусу	3	760	Аварійний	Знесення
13.	Будівля	4	560	Аварійний	Знесення
14.	Будівля	9	790	Аварійний	Знесення
15.	Виробничий корпус	4	19200	Обмежено працездатний	Необхідний огляд, ремонт та профілактичні заходи
16.	Гаражі	1	1590	Обмежено працездатний	Знесення
	Всього	-	36800		

Після аналізу наявної забудови виявлено 7 об'єктів що знаходяться у аварійному технічному стані та рекомендовано під знесення. 5 корпусів пропонуються до реставраційних/ремонтних заходів для подальшої експлуатації. Будівля №11 має задовільний стан та не потребує окремих заходів.

Об'єкти 8 та 9 перебувають у аварійному стані, втім мають характерний індустріальний стиль. Останній є частиною найстарішого корпусу заводу, його можна побачити на мапах 1930-х років. Пропонується реставрація, укріплення окремих частин споруд та інтеграція у проект нового торгово-розважального центру в межах проспекту Берестейського, вулиць Авіаконструктора Петра Балабуєва, Авіаконструктора Калініна та Стрийської.

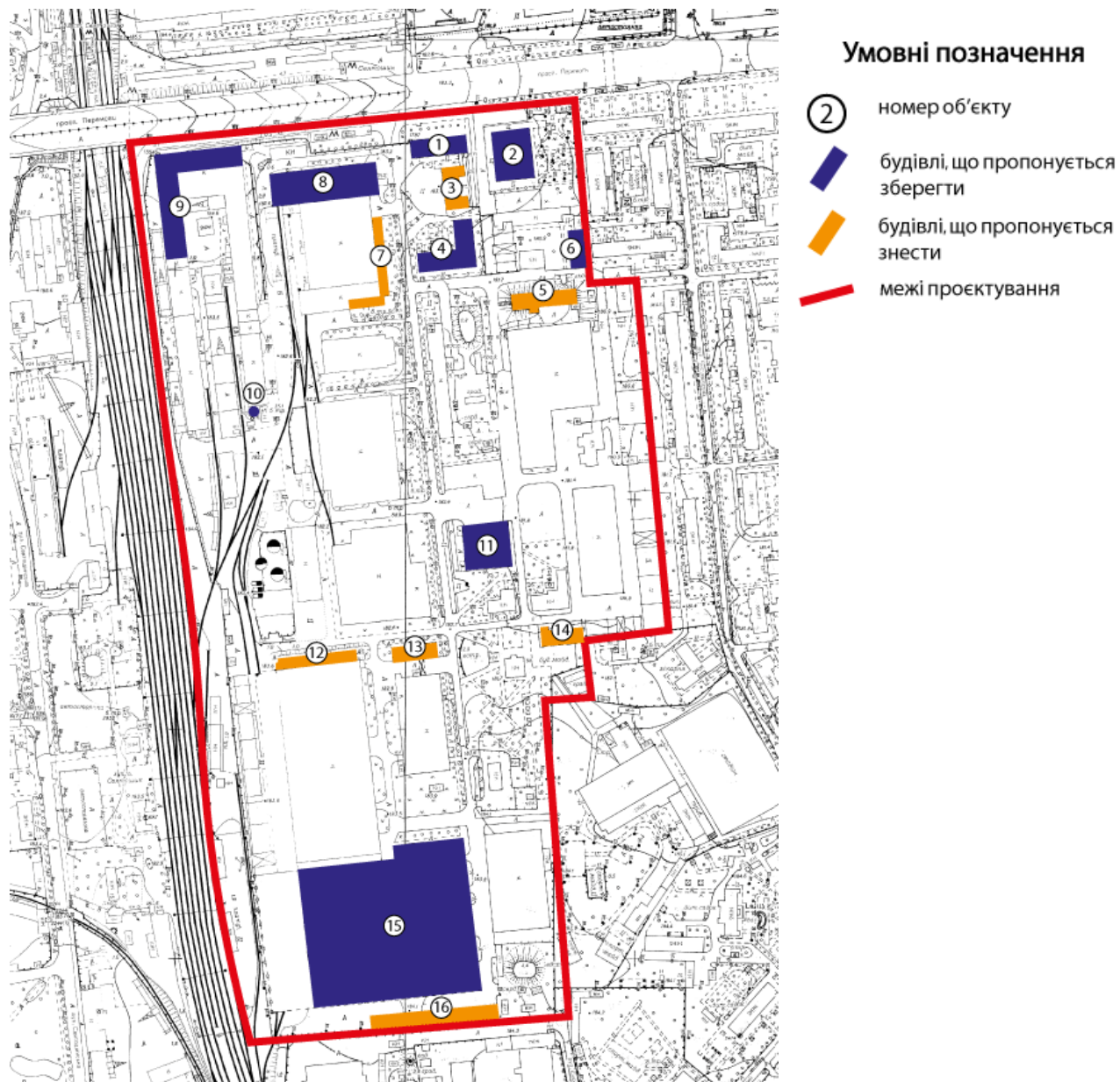


Рис. 2.15 Схема розміщення забудови колишній виробничій території



Рис. 2.16 Сучасний вигляд палацу культури (корпус №2), просп. Берестейський, 81

Також пропонується зберегти димову трубу та перетворити її на арт-об'єкт. В ході польових досліджень, у дворі житлового будинку за адресою вул. Чистяківська, 6/10 виявлено стріт-арт на стінах заводу. Пропонується залишити кілька фрагментів паркану у якості арт-об'єктів.



Рис. 2.17 Стріт-арт у дворі будинку по вулиці Чистяківській, 6/10

2.4 Планувальні обмеження, що діють на території ділянки

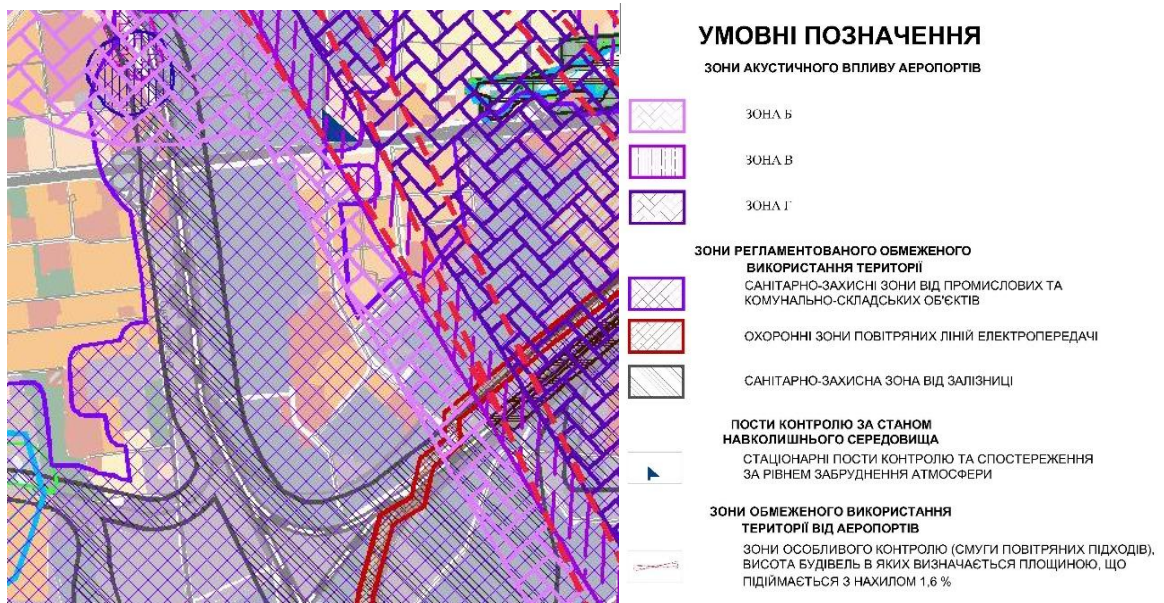


Рис. 2.18 Фрагмент Генерального плану м. Києва 2020 року. Схема існуючих планувальних обмежень

Серед основних планувальних обмежень досліджуваної території: санітарно-захисні зони від залізниці, магістралі загальноміського значення та від промислових та комунально-складських об'єктів. Щодо останньої, варто зазначити, що чинний Генеральний план передбачає зміну функціонального призначення території з виробничої на громадську та житлову, тож територія є придатною для житлового будівництва. Втім у безпосередній близькості до території ПрАТ «АТЕК» знаходяться й інші виробничі території у СЗЗ яких не заплановано житлову забудова.

Залізнична колія Київ-Ковель утворює смугу зони акустичного дискомфорту вздовж західної сторони ділянки завширшки 100 метрів. На такій території, відповідно до ДБН Б.2.2-12:2019 — «Планування і забудова територій», заборонено розміщувати житлові будинки, заклади дошкільної та середньої освіти, лікарні тощо. Враховуючи це, вздовж залізниці пропонується розміщення виключно громадських будівель без постійного перебування людей: офісно-ділових об'єктів та об'єктів комерції. Також варто врахувати рекомендації щодо розміщення шумозахисних екранів та зелених насаджень.

Аналогічна зона акустичного дискомфорту у 100 метрів з півночі вздовж Берестейського проспекту. Тож в її межах також не буде передбачено житлової забудови.

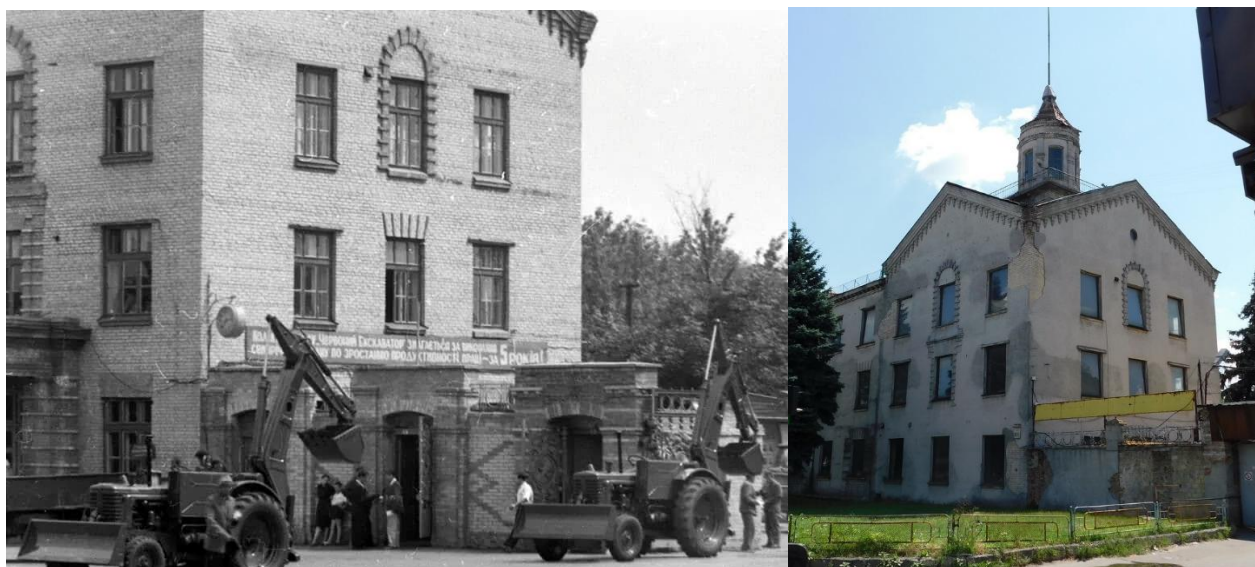


Рис. 2.19 Головний адміністративний корпус у 1960-х роках та нині

За адресою просп. Берестейський, 83/2 знаходиться головний адміністративний корпус підприємства. Будівля має унікальний архітектурний стиль та потребує реставрації. Пропонується надати йому статус «Щойно виявлений об'єкт культурної спадщини». В такому випадку варто врахувати охоронну зону 30 м від споруди при проєктуванні подальшої забудови.

Також на території заводу знаходиться чимало зелених насаджень, що теж варто зберегти і в подальшому примножити. Більшість територій із зеленими насадженнями вздовж вулиці Балабуєва пропонується перетворити на парки.



Рис. 2.20 Схема розміщення існуючих зелених насаджень

2.5 Пропозиції щодо функціонального зонування території

Проаналізувавши вже існуючу забудову Галаганів, а також беручи до уваги інші можливі види структури організації простору, за основу взято продовження квартальної забудови на території проектування. Серед переваг квартальної забудови – чітка структура та людський масштаб забудови, щільність та ефективність використання території, активний пішохідних рух та можливість формувати громадські простори.

2.5.1 Вулично-дорожня мережа

Розпочнемо з головної вулиці – Авіаконструктора Петра Балабуєва, що стане центральною віссю нового будівництва, відповідно візьме на себе найбільший транспортний потік. На півночі вулиця буде підключено до Берестейського проспекту у місці де розташовується головна прохідна на виробничу територію. Таке рішення суперечить пункту 5.7 у ДБН В.2.3-5:2018, адже замість 300 м, відстань до найближчого перехрестя Берестейського проспекту із вулицею Чистяківською не перевищуватиме 235 м. Втім це єдина можливість сполучення із вулично-дорожньою мережею міста.



Рис. 2.21 Ялинкова алея вздовж вулиці Авіаконструктора Петра Балабуєва

Також існує необхідність змістити зупинку громадського транспорту «Станція метро Святошин» на 40 м за напрямком руху. Згідно пункту 10.6 ДБН В.2.3-5:2018і відстань до найближчого перехрестя не має бути менша за 50 м. В даному випадку від перехрестя до початку кишені близько 10 м. З півдня вулиця Балабуєва має невеликий розрив вздовж корпусу №15, тож її потрібно об'єднати із іншою її частиною.

Наступна вулиця вимальовується вздовж залізничних колій, тож на місці існуючого проїзду заплановано вулицю. Враховуючи, що вона повністю розташована в межах санітарно-захисної зони від залізниці, передбачено смуги зелених насаджень та звукозахисні екрани. Вулиця не має офіційної присвоєної назви, тож проектна пропозиція – вулиця Авіаконструктора Калініна. Така назва доповнить ряд інших, що вшановують діячів української авіації. Актуальність підкреслено розташуванням поруч Авіамістечка та Державного підприємства «Антонов».



Рис. 2.22 Початок майбутньої вулиці Авіаконструктора Калініна біля шляхопроводу над залізничною станцією «Святошин»

Таким чином вулиці Авіаконструктора Калініна, Авіаконструктора Петра Балабуєва та вже існуюча Чистяківська забезпечать зв'язок із містом через

Берестейський проспект. Далі потрібно запланувати паралельні проспекту вулиці, що утворюють квартали та забезпечать пересування в межах території проектування.

Спершу пропонується продовжити вже існуючі вулиці до вулиці Авіаконструктора Калініна, а саме вулицю Стрийську та провулок Антоніни Смереки. Також запроєктувати два нових провулки: від Чистяківської, 15 до вулиці Калініна та між вулицями Балабуєва та Калініна вздовж корпусу №15.

Враховуючи близькість вулиці Стрийської до Берестейського проспекту, цю ділянку між вулицями Балабуєва та Чистяківською пропонується зробити пішохідною, таким чином уникнути перенавантаження Чистяківської вулиці. Решта матиме двосторонній рух.

Щодо провулку Антоніни Смереки, то таке продовження дозволить змінити тип з провулку на вулицю, що потрібно відобразити у найменуванні об'єкту. Провулок що пройде південніше пропонується назвати провулком Фільверта, на честь одного з двох чеських підприємців що заснували дане виробництво. Вулицю Смереки пропонується зробити односторонній рух від вулиці Чистяківської в напрямку вулиці Калініна. На провулку Фільверта односторонній рух у протилежному напрямку.

Варто зазначити, що відстань між вулицею Антоніни Смереки та провулком Фільверта буде трохи меншою за нормативний показник. Мінімальна відстань між вулицями, згідно ДБН В.2.3-5:2018 "Вулиці і дороги населених пунктів", для вулиць місцевого значення становить 150 м. Втім з урахуванням одностороннього руху, показник можна зменшити до 75%, що становить 112,5 м. В той час як відстань між вулицями становить 100 м.

Стосовно провулку поруч із корпусом №15, враховуючи розташування поруч залізничного сполучення волинського напрямку, пропонується надати географічну назву. Наприклад Шацький провулок. Це дозволить збалансувати топонімічний ряд нових вулиць.

Також пропонується відновити історичний Кубелківський провулок (як вулицю), що майже на всій протяжності буде пішохідним. Це дозволить утворити якісний публічний простір та додати історичного шарму проєкту.

2.5.2 Зонування

В результаті розпланування вулично-дорожньої мережі, територію поділено на 9 кварталів. Квартали, що підпадатимуть під вплив санітарно-захисних зон будуть відведені під громадську забудову, зокрема офісно-ділові та торгові об'єкти. Квартали розміщені вздовж Чистяківської вулиці заплановано заповнити житловою забудовою.

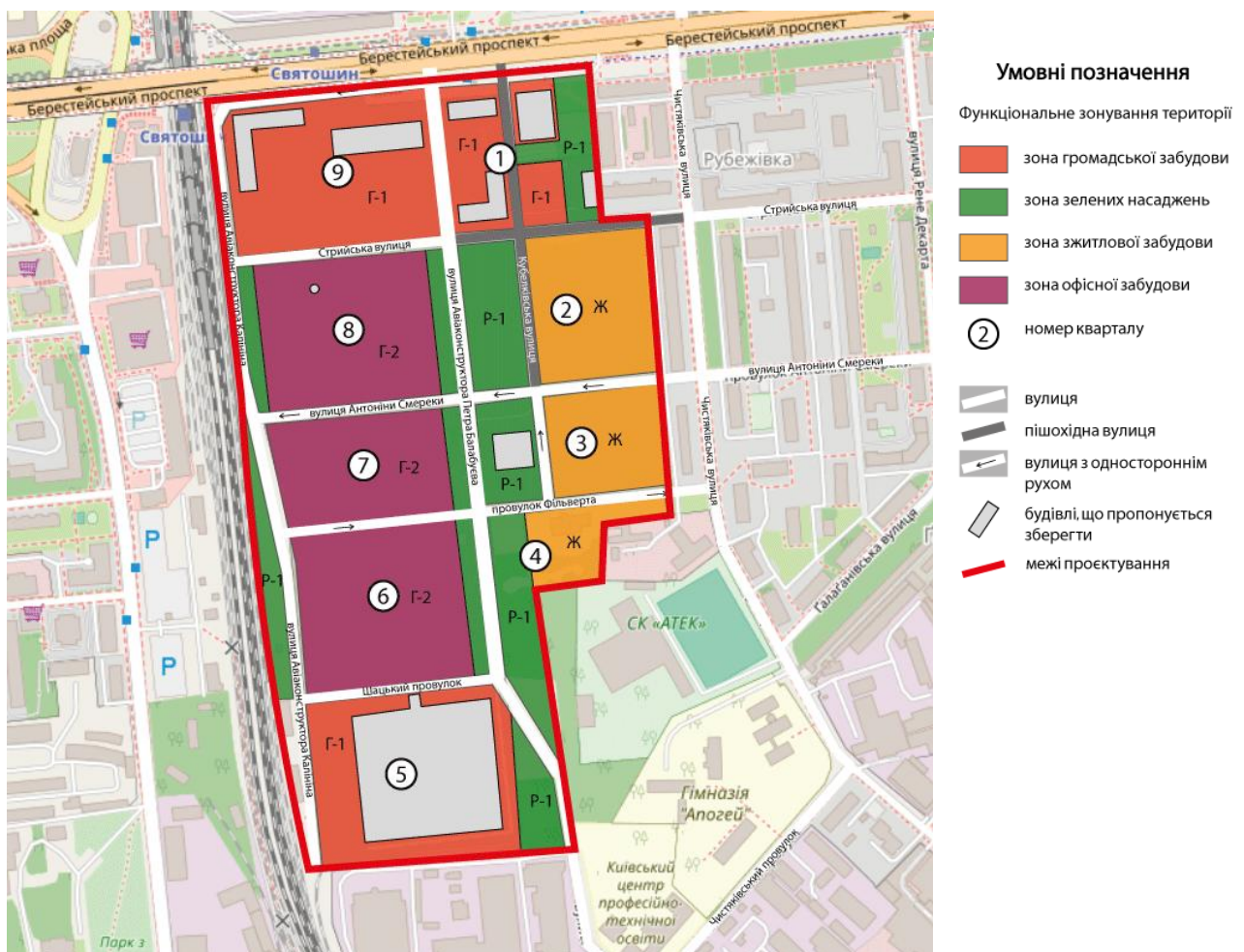


Рис. 2.23 Схема функціонального зонування та ВДМ території заводу «АТЕК»

Квартал №1 обмежений Берестейським проспектом, вулицями Авіаконструктора Петра Балабуєва, Стрийською та існуючою забудовою. У цьому кварталі пропонується збереження чотирьох існуючих нежитлових будівель,

нова забудова торговельного та комерційного призначення, паркінг та розширення території скверу. Також від Берестейського проспекту між будинками 83/2 та 81 на південь простягнеться пішохідна вулиця Кубелківська.

Квартал №2 обмежений вулицями Стрийською, Авіаконструктора Петра Балабуєва, Антоніни Смереки та житловою забудовою вулиці Чистяківської. Вулиця Кубелківська, що в цьому кварталі теж заплановано пішохідною, розділить квартал на дві функціональні зони: житлову на схід та зелених насаджень на захід від неї. Вулиця Стрийська, що відділятиме цей квартал від №1 теж запланована пішохідною, відповідно перші поверхи житлової багатоквартирної забудови планується наповнити закладами комерції.

Квартал №3 обмежений вулицями Антоніни Смереки, Авіаконструктора Петра Балабуєва, провулком Фільверта та житловою забудовою вулиці Чистяківської. Розподіл території подібний до кварталу №2, втім у ландшафтно-рекреаційній зоні парку буде збережено корпус №11.

Квартал №4 обмежений вулицею Авіаконструктора Петра Балабуєва, провулком Фільверта та громадською забудовою вулиці Чистяківської. Останній квартал де пропонується розміщення житлової багатоквартирної забудови. Має значну площу зелених насаджень на місці яких теж заплановано утворити парк.

Квартал №5 обмежений вулицями Авіаконструктора Калініна, Авіаконструктора Петра Балабуєва, Шацьким провулком та виробничою територією. Основою даного кварталу стане виробничий корпус №15, що має площу 1,92 га. Стан будівлі обмежено придатний, тож після огляду та проведення реконструкції будівля перетвориться на павільйон для проведення заходів культури та спорту. Також буде продовжено паркову зону вздовж вулиці Балабуєва.

Квартали №6 та №7 обмежені вулицями Авіаконструктора Калініна, Антоніни Смереки, Авіаконструктора Петра Балабуєва, Шацьким провулком та провулком Фільверта. Останній розмежовує ці квартали. Тут заплановано розміщення офісних, ділових та адміністративних об'єктів, алеї зелених

насаджень вздовж вулиці Балабуєва. На територію поширюється СЗЗ від залізниці, тож на захід від вулиці Калініна заплановано розміщення акустичних екранів та зелених насаджень.

Квартал №8 обмежений вулицями Авіаконструктора Калініна, Стрийською, Авіаконструктора Петра Балабуєва та Антоніни Смереки. Тут заплановано розміщення офісних, ділових та адміністративних об'єктів, алеї зелених насаджень вздовж вулиці Балабуєва. Також на даній ділянці пропонується зберегти димову трубу заводу в якості арт-об'єкту, що нагадуватиме про промислове минуле місцевості. На територію поширюється СЗЗ від залізниці, тож на вулиці Калініна заплановано розміщення акустичних екранів та зелених насаджень.

Квартал №9 обмежений Берестейським проспектом, вулицями Авіаконструктора Калініна, Стрийською та Авіаконструктора Петра Балабуєва. На останньому з 9 кварталів пропонується розмістити торгово-розважального центру. Таке рішення не буде суперечити зоні акустичного дискомфорту від залізниці та Берестейського проспекту. Також на території розташовуються два виробничі корпуси, що перебувають у аварійному стані. Вони мають виразний промисловий стиль, тож пропонується провести часткову реставрацію та інтегрувати їх до проєкту нового ТРЦ.

У таблиці №3 наведено приклади переважних видів використання в громадських та ландшафтно-рекреаційних зонах передбачених новим функціональним зонуванням колишньої виробничої території.

Таблиця 3

Переважні види використання в зонах

Функціональна зона	Громадська		Ландшафтно-рекреаційна	Транспортної інфраструктури
	Тип	Г-1	Г-2	Р-1
Вид використання	великі торговельно-розважальні комплекси; сквери, бульвари, сади, озеленені території; музеї, виставкові зали; кінотеатри; концертні зали; аптеки; бари, ресторани; рекламні агентства; ательє, ремонтні майстерні побутової техніки, перукарні та подібні об'єкти побутового обслуговування; клуби (зали зустрічей та зборів) багатоцільового та спеціалізованого призначення; магазини без обмеження профілю та асортименту, в тому числі, магазини товарів першої необхідності;	організації та установи представницької, виконавчої та судової влади; кредитно-фінансові заклади, банки, відділи банків; центри зайнятості; нотаріальні контори і юридичні консультації; офіси професійних, громадських та інших організацій; підприємства торгівлі, громадського харчування та побутового обслуговування; бібліотеки;	культурно-просвітницькі заклади (бібліотеки, читальні зали, виставочні павільйони, кінотеатри, концертні майданчики і т. ін.); малі архітектурні форми; розважальні комплекси (дитячі ігрові майданчики, атракціони, ігротеки, танцмайданчики, дискотеки); підприємства громадського харчування (кафе, ресторани і т. ін.); павільйони та кіоски для різних видів роздрібно торгівлі та обслуговування; окремі адміністративно-господарчі споруди;	зупинки громадського транспорту; наземні пішохідні переходи; інженерне устаткування та обладнання, що забезпечують безпеку руху (турнікети, освітлення, світлофори, дорожні знаки, розмітка проїзної частини, транспортні перетини в одному рівні); інформаційна реклама;

	<p>торгівельні центри, виставки товарів; підприємства громадського харчування та побутового обслуговування; споруди для тимчасового зберігання транспортних засобів, для обслуговування існуючих в зоні об'єктів; малі архітектурні форми декоративно-технологічного призначення; громадські вбиральні; розважальні комплекси; культові споруди; малі архітектурні форми для підприємницької діяльності; тимчасові павільйони для будь-якої роздрібної торгівлі та обслуговування; об'єкти обслуговування, які відповідно до норм потребують великих автостоянок (більш ніж 50 автомобілів).</p>	<p>сквери та інші озеленені території, спортивні майданчики; клуби, центри дозвілля; аптеки; консультативні медичні заклади; рекламні агентства; салони-перукарні, косметичні кабінети; автостоянки для тимчасового зберігання автомобілів, підземні та наземні при громадських будівлях; громадські вбиральні; магазини товарів першої необхідності; відділ поліції; тимчасові павільйони для будь-яких видів роздрібної торгівлі та обслуговування. стаціонарні малі архітектурні форми.</p>	<p>будівлі та споруди інженерно-технічної інфраструктури для обслуговування парку; громадські вбиральні. б. меморіальні комплекси, споруди (лише за умови виконання детального плану території); пам'ятники; виставкові зали (лише за умови виконання детального плану території); культові споруди (лише за умови виконання детального плану території); спортивні комплекси (лише за умови виконання детального плану території); розважальні комплекси (лише за умови виконання детального плану території); Готелі (лише за умови виконання детального плану території).</p>	<p>малі архітектурні форми декоративно-технологічного призначення; велосипедні доріжки; тротуари, хідники; зелені насадження спеціального призначення для озеленення вулиць; відкриті майданчики для стаціонарного та тимчасового зберігання транспортних засобів, але не більше 10 автомашин; стаціонарні малі архітектурні форми.</p>
--	---	--	--	--

2.6 Пропозиції щодо мобільности

Враховуючи можливі об'єми нового житлового та громадського будівництва на території колишнього заводу, очікуваний пасажиропотік значно зросте. Це у свою чергу ставить під питання чи зможе наявна транспортна інфраструктура задовільнити потреби.

Перший вид мобільности, що має найвищий пріоритет – пішохідний. Для зручного пересування мешканців та гостей проєктної території варто врахувати питання безпеки, безбар'єрности та комфорту. Пішохідні шляхи повинні бути безпечними, освітленими, мати тверде покриття. Важливо забезпечити безбар'єрний доступ для маломобільних груп населення (інваліди, літні люди, батьки з візками).

Нормативна база:

ДБН В.2.3-5:2018 – «Вулиці і дороги населених пунктів»

ДБН Б.2.2-12:2019 – «Планування та забудова територій»

ДСТУ 9154:2021 – «Інклюзивність будівель і споруд»

ДБН В.2.2-40:2018 – «Інклюзивність будівель і споруд»

Територія заводу простягається на майже 800 метрів від найближчої зупинки наземного громадського транспорту та станції метрополітену. Втім такий показник вдвічі перевищує максимально допустиму норму згідно пункту 8.4.6 ДБН Б.2.2-12:2019 «Планування та забудова територій». Тож на досліджуваній території варто запланувати рух наземного громадського транспорту.

Виходячи з технічних характеристик та інфраструктурних потреб різних видів громадського транспорту, що обслуговуються у столиці, найбільш доцільним є автобус. Проаналізувавши наявну мережу маршрутів Святошинського району, обрано автобусний маршрут №90к, що курсує за маршрутом «Станція метро «Святошин» – «Площа Валерія Марченка». Маршрут є одним з найкоротших у місті – 5,79 км, він є скороченою версією автобусного маршруту №90. Одна з його кінцевих зупинок розташовується поруч із

досліджуваною ділянкою, тож він стане оптимальною можливістю вирішити питання транспортної доступності нового будівництва та існуючої забудови вулиць Авіаконструктора Петра Балабуєва, Галаганівської, Чистяківської та провулку Чистяківського. В разі втілення наступної пропозиції рекомендовано присвоїти маршруту унікальний номер для покращення навігації та зручності користування пасажирів.



Рис. 2.24 Схема руху автобусу №90к та рухомий склад що експлуатується на маршруті

Маршрут пропонується прокласти за такою траєкторією: проспект Берестейський, вулиця Авіаконструктора Петра Балабуєва, провулок Фільверта, вулиця Чистяківська, провулок Чистяківський, вулиця Авіаконструктора Петра Балабуєва, проспект Берестейський, далі за існуючою схемою руху. Довжина нової ділянки сягатиме 2,31 км, що збільшить довжину маршруту №90к приблизно на 1 км. Окрім нової забудови, продовжений маршрут покращить доступність до житлової забудови вулиць Галаганівської та Чистяківської, спортивного комплексу «АТЕК», гімназії «Апогей», спеціалізованого дошкільного закладу «Лісова казка», Київського центру професійно-технічної освіти, Центру дитячої та юнацької творчості та виробничої території Галаганів.

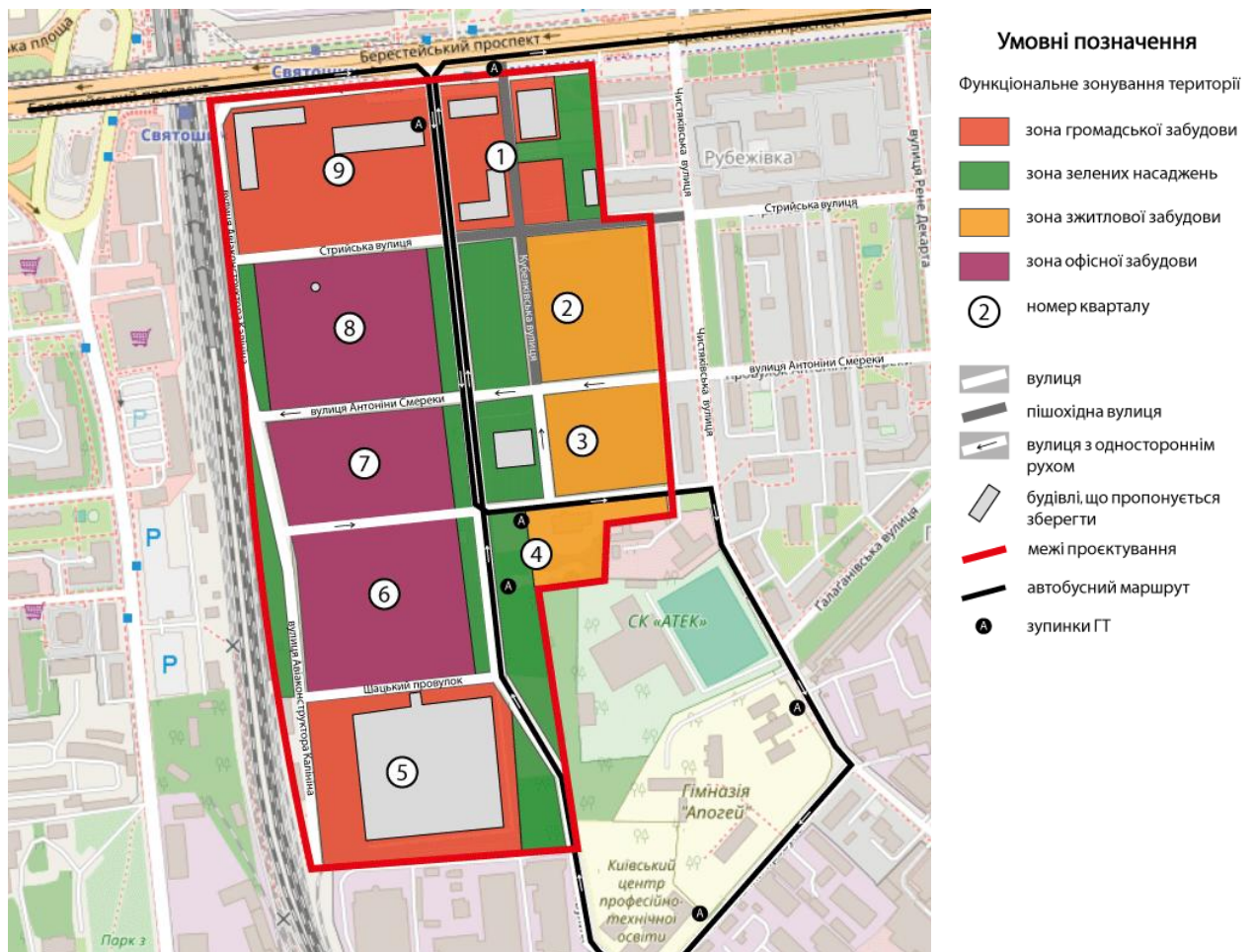


Рис. 2.25 Схема нової ділянки руху автобусу №90к

Для розміщення зупинок громадського транспорту варто врахувати такі нормативи: пункт 6.10.8 ДБН В.2.3-5:2018, відстань до найближчого перехрестя не має бути меншою за 50 м; пункт 8.4.6 ДБН Б.2.2-12:2019 — «Планування та забудова територій», відстань від житлової забудови до найближчої зупинки не повинна перевищувати 400 м; пункт 6.10.6 ДБН В.2.3-5:2018, відстань між сусідніми зупинками може бути в межах 300 – 800 м. Враховуючи вище зазначені нормативи пропонується розмістити 5 нових зупинок громадського транспорту.

Також при проєктуванні нових вулиць потрібно врахувати потребу у велоінфраструктурі, зокрема передбачити велосмуги та місця для паркування велосипедів та самокатів особистого користування та сервісів прокату.

Поруч із заводом знаходиться густонаселений житловий район Святошин. Житлова забудова починається за 170 метрів від території проєктування. Втім, не дивлячись на таку незначну відстань, території розділені

залізницею та не мають жодного сполучення окрім шляхопроводу Берестейського проспекту. Тож для покращення обслуговування мешканців цього району заплановано спорудження пішохідного мосту через залізничні колії, що сполучить вулицю Авіаконструктора Калініна із вулицями Святошинською та Верховинною. Таким чином відстань від зупинки громадського транспорту «Вул. Михайла Котельникова» до проєктної території становитиме 200-250 м. Дана зупинка обслуговує автобуси та тролейбуси, що прямують до Микільської та Південної Борщагівок.

Важливо врахувати вимоги до безбар'єрності. Хорошим прикладом слугує пішохідний міст через залізничні колії у французькому місті Ангерс. У південній частині використано наявну територію для пандусу, що дає користувачам можливість, незалежно від обставин, з легкістю та в безпеці перетнути залізничний бар'єр. З північного боку проблему браку місця вирішено за рахунок ліфту.

Нажаль, українські міста мають негативний досвід експлуатації комунальних ліфтів у складі надземних та підземних переходів. Навіть за наявності місця для застосування безбар'єрних рішень, споруди облаштовують ліфтами. Таке рішення має високу вартість обслуговування та низьку ефективність.

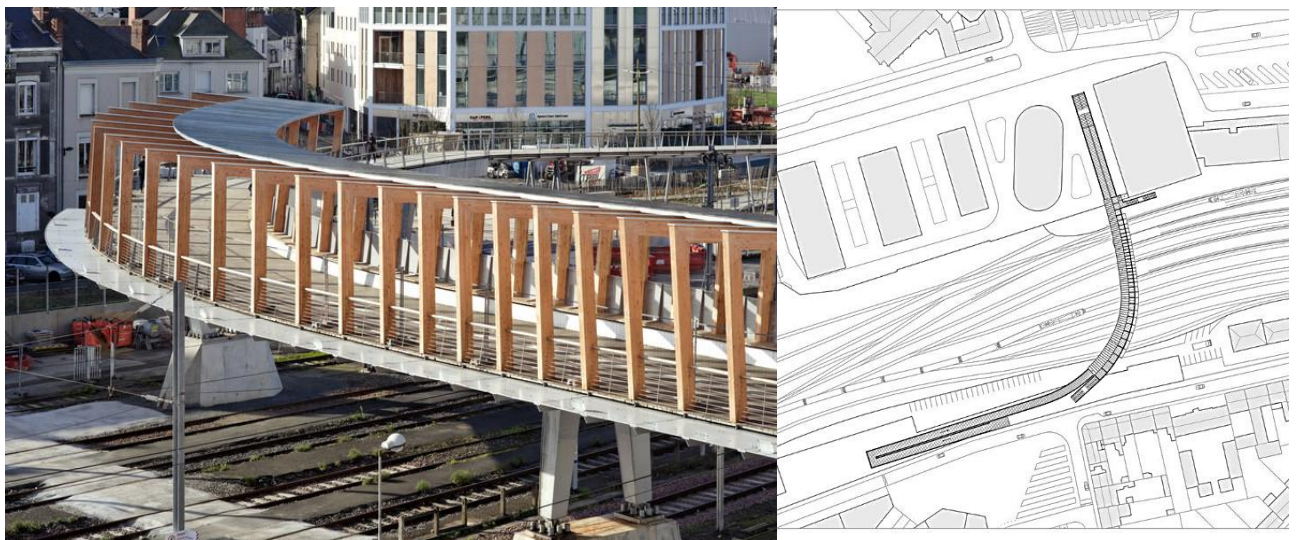


Рис. 2.26 Фото та план пішохідного мосту через залізницю у м. Ангерс, Франція.

**РОЗДІЛ 3.
РОЗРАХУНКОВО-КОНСТРУКТИВНІ
РІШЕННЯ**

							Лист
							68
	Зам.	Кільк.	Лист	№ док 1	Підпис		

3.1 Місце розташування ділянки проєктування

Для детального планування території обрано квартал №1 обмежений Берестейським проспектом, вулицями Авіаконструктора Петра Балабуєва, Стрийською та вже наявною забудовою Чистяківської вулиці. Площа ділянки 2,3 га. На ділянці наявна забудова, поверховість якої варіюється від 1 до 3 поверхів. Фасад головних споруд орієнтований на Берестейський проспект. Останній утворює зону акустичного дискомфорту на відстані 100 метрів від проїжджої частини. Ця зона займає 1,5 га, що становить 65% від площі ділянки.



Рис. 3.1 Схема існуючого стану території кварталу №1

3.2 Пропозиції щодо забудови ділянки

Згідно прийнятої концепції ревіталізації колишньої виробничої території ПрАТ «АТЕК», заплановано ряд заходів, у тому числі знесення та збереження забудови, нове будівництво.

На ділянці проєктування розташовується 5 будівель колишнього підприємства, усі вони мають обмежено працездатний технічний стан. Для кожної з них пропонується ряд реставраційних/ремонтних робіт для подальшої

експлуатації, окрім корпусу №3. Враховуючи гірший технічний стан, а також низьку ефективність використання території – корпус пропонується до знесення.

Корпуси №1 має виразний архітектурний стиль, у зв'язку з чим пропонується надати статус «Щойно виявлений об'єкт культурної спадщини» та вжити реставраційних заходів. Будівлю доречно використовувати у якості музею або галереї. До закриття ПрАТ «АТЕК», у приміщенні діяла музейна експозиція колишнього заводу. Після відновлення будівлі варто відновити експозицію. Також серед актуальних тематик виставки можуть бути: історія Святошинського району, сучасне українське мистецтво, оборона Києва у російсько-українській війні XIX століття тощо. Остання тематика добре поєднується із експонатами колишнього заводу, адже багато років поспіль на цій території знаходиться рекрутинговий центр ЗСУ.

Корпус №2 є незавершеним палацом культури заводу «Червоний екскаватор». Сьогодні головний фасад будівлі прикрашає мурал «Азовсталь». Даний об'єкт пропонується використовувати у якості культурного центру, кінотеатру, клубу (зали зустрічей та зборів) багатоцільового та спеціалізованого призначення. Релевантним прикладом є кінотеатр «Краків» на Русанівці, що після реконструкції перетворився на Київський культурний кластер «Краків». Це дозволило певним чином децентралізувати проведення культурних заходів у столиці та подарувало мешканцям київського лівобережжя доступне культурне дозвілля.



Рис. 3.2 Київський культурний кластер «Краків» у м. Києві, вул. Русанівська набережна, 12

У корпусах №4 та №6 пропонується провести ремонтні роботи. Після чого наповнити їх закладами комерційного або соціального характеру. Наприклад: бібліотека, магазини роздрібної торгівлі, заклади громадського харчування, аптека, юридичні послуги, відділення банків, салони краси тощо.

За рахунок проїзду між корпусами №1 та №2 заплановано відновлення історичного Кубелківського провулку у вигляді пішохідної вулиці завширшки 19 м. Її головним завданням стане утворення безпечного та комфортного публічного простору, що об'єднає між собою навколишні будівлі та забезпечить комфортний піший зв'язок із житловою забудовою вглиб району. Стрийська вулиця в межах кварталу №1 також запланована пішохідною.



Рис. 3.3 Проект пішохідної вулиці Петра Сагайдачного у м. Києві

Поруч із корпусом №2 знаходиться сквер, що потребує реконструкції та розширення за рахунок території зелених насаджень. Нові ділянки скверу сполучать його із Кубелківською та Стрийською вулицями. Таким чином площа скверу збільшиться з 0,3 га до 0,5 га.



Рис. 3.4 Фото скверу з сервісу «Перегляд вулиць» Google Maps

Не менш важливим є збереження дорослих дерев між корпусами №1 та №4, а також алей вздовж вулиці Авіаконструктора Петра Балабуєва. Дана вулиця планується завширшки 2 смуги у кожному напрямку, для магістралі районного значення мінімальна ширина смуги 3 м, тобто 6 м в одному напрямку. Втім відстань між рядами дерев на цій вулиці становить приблизно 8 м. Тож дорожнє полотно буде відокремлене за напрямками руху рядами дерев. Вулиця набуде ознак бульвару.

Ширина ялинкової алеї з трьох рядів дерев становить 25 м, з яких 12 (по 6 м відповідно у кожному напрямку) буде виділено під смуги дорожнього руху. Решта 13 м буде поділено на 3 ряди дерев, відповідно по 4,3 м кожен. Ширина тротуарів по 1,5 метри з кожного боку. Тож ширина вулиці Балабуєва в межах червоних ліній дорівнюватиме 28 м.

На вулиці Балабуєва (між корпусами №1 та №4) заплановано гостьовий паркінг. Враховуючи наявне транспортне сполучення, а також майбутню забудову території, паркінг буде відноситись до 3-ої паркувальної зони міста, отже тариф становитиме 35 ₴ на годину.

Враховуючи розміщення у корпусі №4 закладів громадського харчування, на колишній території корпусу №3 пропонується розташування зони фудкортів а також сухого фонтану.

На ділянці проектування залишається вільна площа у 0,2 га, відведена під нове будівництво. На схемі позначено номером 6.1. Новобудова може розмістити в собі заклади громадського харчування та комерції.

Головною вимогою до нової будівлі – є побудова підзменого укриття. Наразі основним цивільним укриттям є станція метрополітену «Святошин», втім під час повітряної тривоги платформа станції переповнена. Враховуючи обсяги нового будівництва, а також розташування поруч державного підприємства «Антонов», що регулярно стає ціллю ворожих атак на столицю, виникає потреба у забезпеченні значної кількості місць цивільного укриття.



Рис. 3.5 Схема пропозицій щодо зонування кварталу №1

3.3 Основні техніко-економічні показники

У таблиці №4 зібрано дані щодо існуючого стану, а також проєктних пропозиції для ділянки ревіталізації.

Таблиця 4

Існуючі та проєктні площі ділянки ревіталізації

		Існуюча площа, га	Проєктна площа, га	
Загальна площа ділянки		28	28	
Під існуючою забудовою		3,68	знесення	збереження
			0,59	3,09
Зелені насадження		4,9	5,58	
Територія твердого покриття		2	4,8	
Інші території		17,42	-	
Функціональні зони	Тип			
Виробнича	В	27,5	-	
Громадські	Г-1	0,22	6,76	
	Г-2	-	7,15	
Ландшафтно-рекреаційні	Р-2	0,28	5,58	
Транспортної інфраструктури	ТР	2	4,8	
Житлові	Ж	-	3,63	

Для розділу розрахунково-конструктивного рішення обрано квартал №1. Територія кварталу становить 2,3 га, більшість якої займають будівлі колишнього заводу та зелені насадження. Уся забудова кварталу має громадське призначення. Орієнтовна кількість робочих місць – 200 осіб.

4 з 5 будівель заплановано зберегти, їхня сумарна корисна площа становить 1,07 га. Також заплановано спорудження 5-поверхової будівлі (6.1) із

орієнтовною корисною площею 0,9 га. У новій будівлі планується підземне укриття місткістю щонайменше – 300 осіб.

Для працівників та відвідувачів закладів цього кварталу запроєктовано платну автосточнку на 40 паркомісць. Скоріш за все такий паркінг не задовільнить потреби кварталу, втім у сусідньому кварталі планується розмістити торгово-розважальний комплекс із багаторівневим паркінгом.

Таблиця 5

Існуючі та проєктні площі кварталу №1

		Існуюча площа, га	Проєктна площа, га	
Загальна площа ділянки		2,3	2,3	
Під існуючою забудовою		0,468	знесення	збереження
			0,06	0,462
Нове будівництво		-	0,18	
Зелені насадження		0,6	0,8	
Територія твердого покриття	Вулиці, проїзди	0,35	0,19	
	Пішохідні вулиці	-	0,39	
	Паркінг	-	0,09	
Інші території		0,88	-	

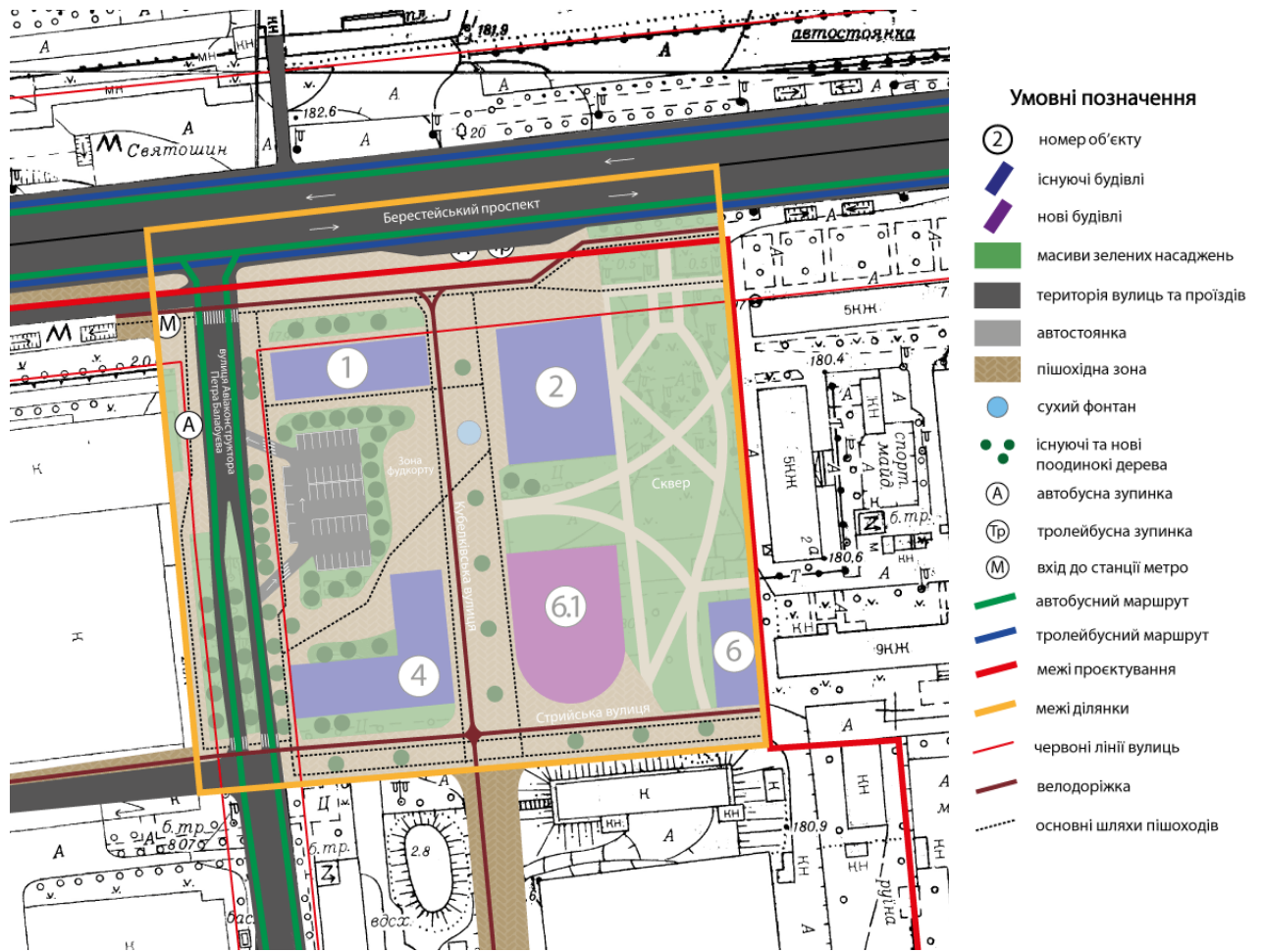


Рис. 3.6 Схема мобільності кварталу №1

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

							Лист
							77
	Зам.	Кільк.	Лист	№ док 1	Підпис		

1. Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності». К. – 2011 (від 17 лютого 2011р. №3038 – VI).
2. Закон України «Про основи містобудування». – К. – 1992 (від 16 листопада 1992р. №2780 – XII).
3. Закон України «Про транспорт». – К. – 1994 (від 10.11.94 №233/94– ВР).
4. Закон України «Про дорожній рух». – К. – 1992 (від 28.01.93 №2953 – XII).
5. Закон України «Про охорону культурної спадщини». – К. – 2000 (від 8 червня 2000 р. N 1805-III).
6. ДБН Б 2.2-12:2019. Планування та забудова територій. – Чинні з 1.10.2019. – К.: Мінрегіон України, 2019. – 177 с.
7. ДБН В 2.3-5:2018. Вулиці та дороги населених пунктів. – Чинні від 1.09.2018. – К.: Мінрегіон України, 2018. – 55 с..
8. Вікіпедія. Ревіталізація:
<https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A0%D0%B5%D0%B2%D1%96%D1%82%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B7%D0%B0%D1%86%D1%96%D1%8F>
9. Internationale Bauausstellung Emscher Park. Офіційний сайт проєкту:
<https://www.internationale-bauausstellungen.de/en/history/1989-1999-iba-emscher-park-a-future-for-an-industrial-region/>
10. WWF.PANDA.ORG. Ruhr region renaturalization :
https://wwf.panda.org/wwf_news/?204420/Ruhr-region-renaturalization
11. Офіційний сайт UNESCO — Zollverein Coal Mine Industrial Complex:
<https://whc.unesco.org/en/list/975/>
12. METALOCUS. International Building Exhibition (IBA) Emscher Park:
<https://www.metalocus.es/en/news/emscher-landscape-park>
13. Офіційний сайт «Île de Nantes – Fabriquer la ville autrement»:
<https://www.iledenantes.com/>
14. Офіційний сайт бюро West 8. Revitalizing the Eastern Docklands:
<https://www.west8.com/projects/borneo-sporenburg/>
15. The Sunday Times. «Regen X: the £3 billion making of King’s Cross»:
https://www.thetimes.com/life-style/property-home/article/regen-x-the-3-billion-making-of-kings-cross-mnm3bcqj0?utm_source=chatgpt.com®ion=global
16. Офіційний сайт муніципалітету міста Гельсінки. Jätkäsaari:
<https://www.hel.fi/en/urban-environment-and-traffic/urban-planning-and-construction/urban-development/jatkasaari>
17. Медіа «Віледж». Піцерія «Автостанція» від власників Mimosa на Подолі:
<https://www.village.com.ua/village/food/new-place/316317-kyiv-avtostantsiya-podil-2021>
18. Офіційний сайт «Jam Factory Art Centre»: <https://jamfactory.ua/>

- 19.Офіційний сайт «Promprylad»: <https://promprylad.ua/ua/promprilad-renovatsiya-vzhe-zibrav-ponad-4-mln-investitsiy-vid-300-investoriv/>
- 20.Офіційний сайт Музею сучасного українського мистецтва Корсаків: <https://msumk.com/about/>
- 21.Волинські новини перше інформаційне агенство. Як художник із Горлівки створює в Луцьку найбільшу картину у світі : <https://www.volynnews.com/news/all/yak-khudozhnyk-iz-horlivky-stvoriuye-v-lutsku-naybilshu-kartynu-v-sviti/>
- 22.Медіа «Віледж». Фудхол, коворкінг та освітній центр: як змінюється завод «Арсенал»: <https://www.village.com.ua/village/city/city/294303-zavod-arsenal-kyiv-food-market-osvitoria-creative-states-molodist>
- 23.Офіційний сайт Мистецького арсеналу. Історія створення: <https://artarsenal.in.ua/istoriya/>
- 24.Невідомі периферії Києва. Святошинський район. / С. Широчин, О. Михайлик – К.: Скай Хорс, 2019. – 2322 с., іл.
- 25.Медіа «Економічна правда». Токсичний актив з ідеальним розташуванням. Що відбувається із заводом АТЕК у Києві: <https://epravda.com.ua/publications/2024/02/08/709653/>
- 26.Go2Kiev. Завод «Червоний екскаватор»: <https://go2.kiev.ua/uk/zavod-chervonijj-ekskavator/>
- 27.Медіа «Твоє місто». Від хуторів до великого житлового масиву. Історія мікрорайону Нивки у Києві. Частина 2: https://travel.tvoemisto.tv/blogs/vid_hutoriv_do_velykogo_zhytloвого_masyvu_istoriya_mikrorayonu_nyvky_u_kyievi_chastyna_2_151767.html
- 28.Вікіпедія. Артзавод Платформа: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D1%80%D1%82%D0%B7%D0%B0%D0%B2%D0%BE%D0%B4_%D0%9F%D0%BB%D0%B0%D1%82%D1%84%D0%BE%D1%80%D0%BC%D0%B0
- 29.Вікіпедія. UNIT.City: <https://uk.wikipedia.org/wiki/UNIT.City>
- 30.Медіа «Arch Daily». Footbridge of the High Speed Train Station Saint Laud / Dietmar Feichtinger Architectes: <https://www.archdaily.com/946375/footbridge-of-the-high-speed-train-station-saint-laud-dietmar-feichtinger-architectes>
- 31.Міські дорожньо-транспортні споруди: методичні вказівки до виконання практичних завдань і курсового проекту / М.М. Осетрін та ін.. – Київ: КНУБА, 2023. – 60 с. – Режим доступу: http://library.knuba.edu.ua/books/19_3_23.pdf. – Назва з екрана.
- 32.Міські вулиці, дороги та транспорт: методичні вказівки до виконання навчального практикуму для студентів спеціальності 7.06010103 «Міське будівництво та господарство» денної форми навчання / уклад. М.М. Осетрін, С.В. Дубова, Г.Ю. Васильєва. – К.:КНУБА, 2013. – 28 с.