

**КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БУДІВНИЦТВА І АРХІТЕКТУРИ**

Факультет урбаністики та просторового планування
Кафедра міського господарства

**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
ДО КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ ВИПУСКНОЇ РОБОТИ
НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА**

На тему:

Обґрунтування містобудівного освоєння територій вздовж Столичного шосе у
Голосіївському районі м. Києва

Ткаченко Тарас Костянтинович
(прізвище, ім'я по батькові студента повністю)

Київ 2025 р.

						Лист
						1
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

**КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БУДІВНИЦТВА І АРХІТЕКТУРИ**

Факультет: урбаністики та просторового планування

Кафедра: міського господарства

Освітній рівень: магістр за ОПП/ОНП

Галузь знань: 19 «Архітектура та будівництво»

Спеціальність: 192 «Будівництво та цивільна інженерія»

Спеціалізація: «Міське будівництво та господарство»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Декан факультету

Мамедов А.М.

«__» _____ 2025 року

З А В Д А Н Н Я

**ДО ВИКОНАННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ ВИПУСКНОЇ РОБОТИ
НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА**

Ткаченко Тарас Костянтинович

(прізвище, ім'я та по батькові студента)

1. Тема роботи «Обґрунтування містобудівного освоєння території
вздовж Столичного шосе у Голосіївському районі м. Києва»

затверджена наказом ректора КНУБА №1927/25/25 від 21.11.2025 року

2. Керівник роботи

Шилова Т.О., кандидат технічних наук, доцент

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

3. Строк подання студентом роботи до захисту _____

4. Зміст пояснювальної записки за розділами:

Р. 1. Аналітична частина

Р. 2. Науково-дослідна частина

Р. 3. Розрахунково-конструктивні рішення

Р. 4. Висновки

Р. 5. Список використаних джерел

5. Графічний матеріал за розділами

Р. 1. Мета, об'єкт, предмет дослідження. Прийоми функціонально-планувальної реструктуризації території.

						Лист
						2
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

Р. 2. Схема розміщення об'єкта проєктування. Схема функціонального зонування прилеглих територій. Опорний план

Р. 3. Генеральний план. План озеленення. План благоустрою. Вертикальне планування території. План дорожніх покриттів. Схема транспортного обслуговування та пішохідного руху. План майданчиків.

7. Календарний план виконання роботи:

а) наукова частина;

б) практична частина.

Види робіт та їх зміст	Дата виконання
Вступ	
Розділ 1. Аналітична частина	
Розділ 2. Науково-дослідна частина	
Розділ 3. Розрахунково-конструктивні рішення	
Розділ 4. Висновки	
Розділ 5. Список літератури	
Остаточне оформлення роботи	
Направлення роботи на рецензування, перевірку на плагіат	
Попередній захист роботи на кафедрі	

8. Консультанти розділів кваліфікаційної випускної роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Перевірив	
		дата	підпис
Розділ 1.	Аналітична частина		
Розділ 2.	Науково-дослідна частина		
Розділ 3.	Розрахунково-конструктивні рішення		
Розділ 4.	Висновки		
Розділ 5	Список використаних джерел		

9. Дата видачі завдання _____

Зав. кафедри

(підпис)

Керівник

(підпис)

Студент

(підпис)

Приймаченко О.В.

(прізвище та ініціали)

Шилова Т.О.

(прізвище та ініціали)

Ткаченко Т. К.

(прізвище та ініціали)

						Лист
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		3

**КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БУДІВНИЦТВА І АРХІТЕКТУРИ**

Факультет урбаністики та просторового планування
Кафедра міського господарства

ЗАТВЕРДЖУЮ
Завідувач кафедри
Приймаченко О.В.
„___” _____ 2025 року

**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
ДО КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ ВИПУСКНОЇ РОБОТИ
НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА**

Обґрунтування містобудівного освоєння територій вздовж Столичного шосе у
Голосіївському районі м. Києва

Виконав студент групи МБГм-24-1
Ткаченко Тарас Костянтинович
(прізвище, ім'я та по батькові повністю)

Спеціальність: 192 Будівництво та цивільна інженерія

Спеціалізація: Міське будівництво та господарство

Керівник Шилова Т.О.
(прізвище та ініціали)
к.т.н., доцент.
(вчене звання, науковий ступінь)

Київ 2025 р.

Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата	Лист
					4

РЕЗЮМЕ (summary) до кваліфікаційної випускної роботи студента:		Ткаченко Тарас Костянтинович Tkachenko Taras Kostiantynovych	
Назва ВНЗ	Київський національний університет будівництва і архітектури		
Тема	Обґрунтування містобудівного освоєння територій вздовж Столичного шосе у Голосіївському районі м. Києва		
Освітній ступень	Магістр за освітньо-професійною програмою навчання		
Факультет	Урбаністики та просторового планування		
Кафедра	Міського господарства		
Спеціальність	192 Будівництво та цивільна інженерія		
Спеціалізація /група	Міське будівництво та господарство / МБГм-24-1		
Керівник	Шилова Т.О., к.т.н., доцент		
Обсяг роботи:	пояснювальна записка, стор.	розділів	креслень формату А1
	109	5	11
Розділ 1 Аналітична частина	У цьому розділі проведено аналіз території вздовж Столичного шосе з урахуванням її сучасного функціонального використання, транспортних, екологічних і планувальних характеристик. Подано техніко-економічні показники першої черги забудови — площу 4,00 га, житловий фонд 82 181,90 м ² , чисельність населення 2 348 осіб, коефіцієнт забудови 0,24 та забезпеченість паркуванням і соціальною інфраструктурою		
Розділ 2 Науково-дослідна частина	Розділ присвячено обґрунтуванню містобудівних рішень і принципів формування планувальної структури території. У ньому розглянуто зонування ділянки, типологію житлової забудови, забезпечення інсоляції, комфортності, екологічного балансу та інклюзивності, що відповідають сучасним державним будівельним нормам		
Розділ 3 Проектно-конструктивні рішення	Цей розділ містить розроблені архітектурно-планувальні та інженерні рішення: об'ємно-просторову організацію житлових будинків, розташування громадських об'єктів, транспортних мереж і зон відпочинку. Також наведено розрахунки техніко-економічних показників, що підтверджують відповідність забудови нормам щодо щільності, забезпеченості об'єктами обслуговування та рівня озеленення		
Розділ 4 Висновки	У завершальному розділі узагальнено результати аналітичного та проектного дослідження, наведено оцінку ефективності реалізації містобудівного рішення. Підкреслено соціальні, функціональні, екологічні та інфраструктурні переваги розвитку території та рекомендовано подальші кроки для переходу до стадії детального плану території		
Ключові слова: Обґрунтування містобудівного освоєння територій вздовж Столичного шосе у Голосіївському районі м. Києва			
Keywords: Establishment of local development of the territory of the capital highway near the Golosiivsky district of Kiev			

Укладач: Ткаченко Т. К. / _____ /

Керівник: Шилова Т.О. /  _____ /

«__» _____ 2025р.

						Лист
						5
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

ЗМІСТ

ВСТУП

Розділ I. « АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА»

- 1.1 Містобудівна характеристика району розміщення та особливості території проектування
- 1.2 Транспортна організація території та умови доступності земельної ділянки
- 1.3 Історико-культурні передумови формування території та оцінка наявності охоронних обмежень
- 1.4 Обмежувальні чинники, пов'язані з існуючими інженерними мережами та оточуючими об'єктами
- 1.5 Природно-ландшафтні та ґрунтово-геологічні характеристики території дослідження
- 1.6 Кліматичні умови території дослідження
- 1.7 Характеристика забезпеченості території об'єктами соціально-побутового обслуговування
- 1.8 Озеленені простори та ландшафтно-рекреаційний потенціал території
- 1.9 Характеристика інженерно-транспортної інфраструктури та можливості її використання при забудові

Розділ II. « НАУКОВО-ДОСЛІДНА ЧАСТИНА»

- 2.1 Сучасний стан та функціональне використання території
- 2.2 Планувальні обмеження та містобудівні характеристики ділянки
- 2.3 Інженерне забезпечення території
- 2.4 Екологічні та природні фактори
- 2.5 Соціально-демографічні характеристики та потреби
- 2.6 Нормативно-планувальна база: Генеральний план м. Києва
- 2.7 Рішення Київської міської ради та дозвільна документація
- 2.8 Державні будівельні норми (ДБН) та стандарти планування

										Лист
										6
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

- 2.9 Вплив нормативної бази на концепцію забудови
- 2.10 Стратегічне значення ділянки в структурі міста
- 2.11 Роль території у розвитку Голосіївського району
- 2.12 Обґрунтування зміни функціонального призначення ділянки
- 2.13 Варіант функціонально-планувальної структури освоєння
- 2.14 Розміщення та характеристики житлової забудови
- 2.15 Громадські об'єкти та обслуговування населення
- 2.16 Транспортна інфраструктура та вулично-дорожня мережа
- 2.17 Інженерні мережі та санітарно-захисні зони в проекті
- 2.18 Комерційна та бізнес-інфраструктура
- 2.19 Автомобільний парк мешканців та організація паркування
- 2.20 Показники озеленення та екологічні аспекти благоустрою
- 2.21 Соціальні та функціональні ефекти реалізації проекту
- 2.22 Екологічні та інфраструктурні ефекти від реалізації проекту
- 2.23 Висновки та рекомендації

Розділ ІІІ. « РОЗРАХУНКОВО-КОНСТРУКТИВНІ РІШЕННЯ»

- 3.1 Формування функціонально-планувальної організації території
- 3.2 Розрахунок житлового фонду та чисельності населення
- 3.3 Організація місць постійного зберігання легкового автотранспорту
- 3.4 Визначення потреби у створенні або розширенні об'єктів соціального та побутового обслуговування населення
- 3.5 Організація руху транспорту та пішоходів
- 3.6 Організація благоустрою та системи озеленення
- 3.7 Розрахунок розмірів майданчиків благоустрою
- 3.8 Вертикальне планування
- 3.9 Техніко-економічні показники проекту

ВИСНОВКИ

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

						Лист
						7
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

ВСТУП

Сучасна містобудівна політика Києва спрямована на реорганізацію занедбаних промислових і комунально-складських територій у багатофункціональні райони, що відповідає практикам європейських міст. За проєктом нового Генерального плану столиці передбачено перепрофілювання близько 1,7 тис. га промзон під громадсько-житлову багатоповерхову забудову з об'єктами інфраструктури та озелененням. Такий підхід дозволить створити поліфункціональні міські середовища зі скороченням маятникової міграції населення у години пік за рахунок появи житла, місць праці та відпочинку в межах одного району. У цьому контексті особливо актуальною є трансформація промислових зон, розташованих неподалік центру міста, на повноцінні житлово-громадські квартали – це поліпшить якість життя мешканців та екологічну ситуацію в столиці. Саме тому тема освоєння територій вздовж Столичного шосе у Голосіївському районі є на часі та відповідає стратегічним пріоритетам розвитку Києва.

Ділянка дослідження площею 21,63 га знаходиться у південній планувальній зоні Голосіївського району, між Столичним шосе та прилеглими промисловими територіями Корчуватого. Територіально вона обмежена з півдня лісопарком «Покал», з півночі – адміністративними будівлями та гаражами, із заходу – Столичним шосе, а зі сходу – комплексом Київської ТЕЦ-5 та суміжними службовими дворами. За чинним Генеральним планом до 2020 року ця земля значилася як зелена зона загального користування Голосіївського району. Однак рішенням Київради №1466/4299 від 20.12.2007 було затверджено містобудівне обґрунтування і внесено зміни до планувальної документації: ділянку вилучено з переліку зелених насаджень загального користування та переведено до територій житлової та громадської забудови. Таким чином, функціональне призначення території офіційно змінено, відкривши можливість її забудови об'єктами житлово-офісного і торговельного призначення на виконання стратегічного курсу міста щодо реорганізації промзон.

Наразі стан досліджуваної території можна охарактеризувати як перехідний: значна частина площі є незабудованою або маловикористовуваною, оскільки раніше вона виконувала буферну роль між промзоною ТЕЦ-5 і рекреаційними угіддями. На північній околиці розташовані окремі споруди адміністративно-господарського призначення (гаражі, склади), а решта площі зайнята чагарниками та деревною рослинністю вторинного походження. Безпосередня близькість до великого енергооб'єкта (ТЕЦ-5) обумовлює наявність інженерних комунікацій, зокрема по центру ділянки проходить напірний каналізаційний колектор діаметром 700 мм із санітарно-захисною зоною ~10,7 м. Також вздовж колектора прокладено повітряну лінію електропередач 0,4 кВ. Ці інженерні мережі створюють певні обмеження для будівництва, але водночас засвідчують забезпеченість території базовою інфраструктурою. Загалом район характеризується добре розвинутою інженерно-транспортною мережею: уздовж Столичного шосе проходять магістральні комунікації водопроводу, каналізації та газопостачання; поблизу наявні трансформаторні підстанції для підключення електрики; неподалік (близько 700 м, в районі ст. м. «Видубичі») пролягає теплова мережа. Отже, майбутня забудова ділянки може бути інтегрована в міські інженерні системи без надмірних витрат на підведення ресурсів.

Столичне шосе, що межує з територією, є магістраллю безперервного руху загальноміського значення, яка з'єднує центр Києва з південними околицями і передмістями. Транспортна доступність ділянки висока: автомобілем відстань до урядового та історичного центру міста долається за 15–20 хвилин, громадським транспортом – близько 40–50 хв. Безпосередньо по шосе курсує значна кількість міських автобусів і маршрутних таксі, що забезпечує сполучення як з центром Києва, так і з населеними пунктами південного напрямку. В межах ~1,5 км знаходиться крупний транспортний вузол «Видубичі» (станція метро, залізнична платформа та автовокзал), який виконує роль пересадочного хабу. У останні роки в районі уздовж Столичного та Наддніпрянського шосе модернізовано ряд транспортних розв'язок, зокрема на

										Лист
										9
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

перетинах з Південним мостом, бульваром Дружби Народів, проспектами Науки і Заболотного. Генпланом до 2025 року передбачено також будівництво нової розв'язки в різних рівнях для нерегульованого заїзду-виїзду з ділянки на Столичне шосе у всіх напрямках. Це підкреслює стратегічне значення об'єкта – його розвиток вимагатиме та водночас стимулюватиме удосконалення транспортної інфраструктури на південному вході до міста.

Інженерно-географічні та функціональні передумови розвитку території є сприятливими. Ділянка розташована поза зонами охорони пам'яток історії та культури, не належить до заповідних або цінних ландшафтів, що знімає обмеження щодо висотності та щільності забудови. Рельєф місцевості відносно рівнинний (береговий плато над заплавою Дніпра), ґрунтові умови придатні для великого будівництва (за відсутності даних про підтоплення чи зсуви, які для цієї локації не характерні). Наявність поблизу лісопарку «Покал» з південного боку забезпечує цінний рекреаційний ресурс і екологічно сприятливе оточення, яке може бути інтегроване в структуру нового району. Водночас промислове сусідство (ТЕЦ-5 на сході) диктує необхідність врахування санітарно-гігієнічних нормативів та можливих негативних чинників (шум, викиди). Проектні рішення повинні передбачати просторове відокремлення житлової забудови від джерел забруднення і шуму, використання захисних зелених смуг та екранів, щоб гарантувати комфорт мешканців. Зокрема, при плануванні прибудинкових територій слід розміщувати дитячі майданчики поза зоною впливу забрудненого шосе і домагатися достатньої інсоляції. Такі планувальні заходи вже закладені в дипломному проекті: майданчики для дітей розташовано поза межами зон транспортних викидів та сильних вітрів, з дотриманням нормативних відстаней до житлових будинків.

Актуальність проекту зумовлена і потребою якісних змін функціонального використання цієї території. Аналіз прогнозного розвитку південних районів Києва свідчить про стале скорочення промислових та складських площ і натомість зростання житлово-громадської забудови. Генеральним планом столиці визначено курс на винесення промислових підприємств з таких зон, як

									Лист
									10
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

Корчувате та Теличка, із наступним будівництвом житлових кварталів і об'єктів суспільного призначення. Уже зараз реалізуються проекти житлової забудови на прилеглих територіях – вздовж Лисогірського спуску, вул. Панорамної, просп. Науки, вул. Новопирогівської тощо. Отже, освоєння ділянки вздовж Столичного шосе логічно вписується в загальноміську тенденцію реновації промзон. Зміна функціонального призначення цієї землі із резервної зеленої зони (фактично промислового буфера) на житлово-громадську забудову не лише узгоджується з містобудівною доктриною Києва, але й була формально закріплена рішеннями міської влади. Проект має стратегічне значення як пілотний приклад трансформації "сірих зон" міста у сучасне багатофункціональне середовище. Його реалізація дозволить ліквідувати нефункціональну територію, створити нові робочі місця і житло, посилити рекреаційний потенціал прилеглому парку та підвищити інвестиційну привабливість Голосіївського району.

Таким чином, актуальність теми полягає в необхідності науково обґрунтованого підходу до містобудівного освоєння території 21,63 га вздовж Столичного шосе, яка нині перебуває у стані трансформації. Потрібно забезпечити збалансований розвиток цієї ділянки, враховуючи містобудівні умови (транспортне положення, наявні інженерні мережі, сусідство з промзоною і рекреацією), соціальні потреби громади (житло, об'єкти обслуговування, громадські простори) та екологічні вимоги. У вступі було розкрито передумови і значення проекту; нижче сформульовано мету, завдання, об'єкт, предмет та практичне значення дослідження.

Мета дослідження: обґрунтувати оптимальну концепцію містобудівного освоєння території уздовж Столичного шосе в Голосіївському районі м. Києва. Це передбачає розроблення науково обґрунтованих пропозицій щодо функціонально-планувальної організації даної ділянки, трансформації її просторової структури з промислово-складської на житлово-громадську, з урахуванням містобудівного контексту, інженерно-географічних умов та стратегічних пріоритетів розвитку міста.

										Лист
										11
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

Завдання дослідження:

1. Проаналізувати сучасний стан та містобудівні характеристики досліджуваної території (функціональне використання, планувальні обмеження, інженерне забезпечення, екологічні та соціальні чинники).

2. Дослідити нормативно-правову та планувальну базу, що регламентує розвиток території (чинний Генеральний план Києва, рішення Київради, ДБН тощо), визначити їх вплив на концепцію забудови.

3. Виявити стратегічне значення ділянки у структурі міста та району, обґрунтувати необхідність зміни її функціонального призначення з точки зору міської політики та потреб громади.

4. Розробити варіант функціонально-планувальної структури освоєння території: розміщення житлових будинків, громадських об'єктів, зелених зон, магістралей і внутрішньоквартальних проїздів, з урахуванням існуючих інженерних мереж і санітарних розривів.

5. Виконати розрахунки основних показників проекту – прогнозу чисельності населення, житлового фонду, необхідних площ об'єктів обслуговування, місць у дошкільних та загальноосвітніх закладах, автомобілепарку та парковок, показників озеленення тощо – і перевірити їх відповідність державним будівельним нормам.

6. Оцінити соціальний, функціональний, екологічний та інфраструктурний ефект від реалізації проекту: вплив на житлове забезпечення населення, створення нового громадського центру, поліпшення екологічного стану, розвитку транспортної мережі та інженерної інфраструктури району.

7. Сформулювати висновки і рекомендації щодо містобудівного освоєння територій вздовж Столичного шосе, які можуть бути використані у подальшому при розробці детального плану території або інвестиційного проекту забудови.

Об'єкт дослідження: процес містобудівного освоєння території площею 21,63 га вздовж Столичного шосе у Голосіївському районі м. Києва. До об'єкта входять безпосередньо земельна ділянка, її планувальні зв'язки з оточенням

									<i>Лист</i>
									12
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>					

(транспортні магістралі, сусідні промислові, рекреаційні та житлові зони), існуючі на ній елементи (будівлі, інженерні мережі, ландшафт) і перспективні складові запроєктованої забудови.

Предмет дослідження: містобудівні рішення та підходи до перетворення промислово-відокремленої території на повноцінний житлово-громадський район. Зокрема, предметом виступають принципи формування функціонально-планувальної структури кварталу, методи інтеграції нової забудови в міську тканину, способи забезпечення території необхідною інфраструктурою та озелененням, а також засоби мінімізації впливу негативних чинників (транспорту, промислових об'єктів) на новий район.

Практичне значення кваліфікаційної роботи: полягає у підготовці комплексного містобудівного обґрунтування, яке може слугувати основою для розроблення детального плану території та інших проектних рішень щодо освоєння ділянки вздовж Столичного шосе. Запропоновані в роботі планувальні рішення, розрахунки та нормативні перевірки можуть бути використані київською міською владою, проектними організаціями чи інвесторами при реалізації проекту забудови даної території. Результати дослідження мають універсальне значення для реновації промислових зон у межах міста: напрацьовані підходи до функціонального перепрофілювання, інтеграції житлових, громадських і рекреаційних елементів, поліпшення транспортного обслуговування та екологічної ситуації можуть бути адаптовані і застосовані на інших подібних об'єктах Києва. Таким чином, кваліфікаційна робота сприяє практичному вирішенню актуальної містобудівної проблеми – перетворення деградованих міських територій на сучасні комфортні простори для життя і діяльності громади.

										Лист
										13
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

Розділ І.
« АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА »

						<i>Лист</i>
						14
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

1.1 Містобудівна характеристика району розміщення та особливості території проектування

Територія, що є об'єктом містобудівного аналізу, розташована у південній частині міста Києва, в межах Голосіївського району, вздовж Столичного шосе. Ця частина району характеризується поєднанням значних зелених масивів, територій промислово-складського використання, транспортних коридорів міського значення та ділянок, що поступово трансформуються під житлову й громадську забудову. Ділянка проектування має площу 21,63 га та входить до структури планувального вузла, формування якого визначається розташуванням вздовж важливої магістралі та сусідством із значними природними ресурсами ландшафтного характеру.

Територія межує з різними функціональними зонами, що формують неоднорідне міське середовище. З південного боку розташовані озеленені території загального користування, які утворюють природний зелений коридор зі значним рекреаційним потенціалом. На півночі знаходяться адміністративні споруди та господарські будівлі, у тому числі приміщення з інженерно-технічним забезпеченням та гаражними комплексами, що історично сформувалися уздовж транспортних напрямків. З заходу територія безпосередньо обмежена Столичним шосе, що формує фронтальну лінію забудови та визначає високий рівень транспортного навантаження, а зі сходу прилягають об'єкти з виробничими та енергетичними функціями, частина яких у перспективі підлягає реорганізації.

У попередніх містобудівних документах територія розглядалася як частина зелених насаджень загального користування, що відповідало загальній стратегії підтримання зеленої структури міста. Проте розвиток міста, зміна транспортної структури, інвестиційний попит та зростання житлової функції у Голосіївському районі зумовили коригування планувальних рішень. В існуючих та уточнених документах стратегічного рівня передбачено зміну функціонального призначення окремих ділянок у напрямку розміщення житлової та громадської забудови, що дозволяє раціональніше використовувати

									Лист
									15
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

територію між магістральними транспортними осями та природними зеленими масивами.

Планувальна структура прилеглої частини району формується поєднанням магістрально-вулицьної мережі, природних ландшафтних комплексів та територій, що підлягають реорганізації. Столичне шосе виконує роль ключової транспортної осі, яка забезпечує швидкісне сполучення між центральною частиною Києва та його південними околицями і передмістями. Наявність магістралі визначає характер використання прилеглих територій, розташування громадських і транспортних об'єктів, щільність забудови та доступність ділянки проектування для міського та міжміського руху.

Разом із тим, наявність великих природних територій поруч із ділянкою проектування створює сприятливе середовище для організації рекреаційних зон, локальних парків, пішохідних маршрутів та візуальних ландшафтних домінант. Зелені масиви в цій частині району виконують важливу екологічну та соціальну функцію: забезпечують очищення повітря, формують комфортний мікроклімат, знижують шумовий та вібраційний вплив міського транспорту, створюють умови для відпочинку населення. Містобудівне освоєння територій у безпосередньому сусідстві з природними зонами потребує збалансованого планувального підходу, який коректно враховує ландшафтні особливості, екологічні обмеження та нормативи щодо охорони зелених насаджень.

Історично у межах ділянки та прилеглих територій розміщувалися виробничі та комунально-складські об'єкти. Їх формування було зумовлено транспортною доступністю та потребами міської інфраструктури. Однак розвиток міста та зміна його соціально-економічних пріоритетів призвели до необхідності перегляду функціональної спеціалізації таких територій. У містобудівній документації нового етапу визначено тенденцію до поступового виносу екологічно навантажених та виробничих потужностей за межі густонаселених районів, а також до трансформації забудованих складських та промислових зон під об'єкти житлової та громадської інфраструктури. У межах Голосіївського району це також включає оновлення та реорганізацію окремих

										Лист
										16
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

територій із потенціалом для формування нових житлових комплексів із супутньою соціальною інфраструктурою.

Відповідно до прийнятих рішень щодо коригування функціонального зонування, аналізована ділянка була вилучена із складу озелених територій загального користування та переведена до зони переважного розміщення житлової та громадської забудови. Зміна функціонального призначення обґрунтовувалася можливістю комплексного розвитку території із формуванням повноцінного житлового середовища, забезпеченого об'єктами обслуговування, соціальної інфраструктури, громадських просторів та місць прикладної зайнятості населення.

Такі планувальні рішення відповідають загальній тенденції інтегрованого розвитку міських територій, яка передбачає збалансоване поєднання житлової, транспортної та рекреаційної складових. Ділянка вздовж Столичного шосе розглядається як перспективна для створення житлово-громадського комплексу із раціональною організацією внутрішньоквартальних просторів, ефективним використанням природного потенціалу прилеглих зелених зон, формуванням зручних пішохідних та велосипедних маршрутів та забезпеченням доступності до об'єктів обслуговування.

Подальший розвиток території передбачається здійснювати з урахуванням вимог до комфортності середовища, нормативів інсоляції та озеленення, параметрів транспортного навантаження та санітарно-гігієнічних показників. Оптимізація просторової структури має відбуватися в межах чинних державних будівельних норм, що визначають вимоги до розміщення житлових, громадських та допоміжних об'єктів, забезпечення мешканців необхідною кількістю місць у закладах освіти, охорони здоров'я, культурних та спортивних установах.

Узагальнюючи комплекс характеристик території проектування, можна відзначити її стратегічно вигідне положення у планувальній структурі міста, безпосередній зв'язок із транспортною магістраллю, сусідство з природними ландшафтними зонами та наявність можливостей для формування сучасного

										Лист
										17
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

житлового середовища із розвиненою системою соціального та громадського забезпечення. Територія має потенціал трансформації в структурний міський фрагмент з організованими житловими кварталами, мережами громадських просторів та рекреаційними ядрами локального значення, що посилює загальну інтеграцію південної частини Голосіївського району до міської просторової і соціальної системи.

1.2 Транспортна організація території та умови доступності земельної ділянки

Земельна ділянка, що розглядається у межах проєкту містобудівного освоєння, розташована вздовж Столичного шосе, яке виступає ключовою магістраллю загальноміського значення безперервного руху. Дана магістраль забезпечує пряме поєднання південних районів Києва з центральною частиною міста та виходом на міжміські транспортні коридори. Розміщення ділянки біля важливої транспортної осі суттєво впливає на її функціонально-планувальні перспективи, визначаючи підвищену доступність території як для приватного, так і для громадського транспорту. Під'їзд до ділянки з боку основної магістралі можливий без значних додаткових транспортних маневрів, що сприяє формуванню зручної схеми в'їзду та виїзду під час проєктування житлово-громадської забудови.

Столичне шосе характеризується інтенсивним транспортним потоком з рівномірним рухом, що зменшує кількість затримок у пікові години. Структура дорожнього профілю сформована з урахуванням багаторядності руху, розділення транспортних потоків протилежних напрямків та забезпечення необхідних умов для швидкісного сполучення. Така організація підсилює транспортну привабливість аналізованої території та зумовлює необхідність забезпечення безпечного та нормативно обґрунтованого приєднання внутрішньоквартальної дорожньої мережі майбутньої забудови до магістральної вуличної системи міста.

										Лист
										18
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

Розвинена мережа громадського транспорту, організована вздовж Столичного шосе, забезпечує достатній рівень доступності території для мешканців та користувачів майбутніх об'єктів. У транспортному коридорі функціонують автобусні маршрути різної протяжності та призначення. Вони забезпечують зв'язок із сусідніми районами, промисловими зонами, центром міста та іншими ключовими міськими вузлами. Разом із автобусним транспортом існують маршрути маршрутних таксі, які доповнюють основні перевезення та дозволяють знизити навантаження на транспортні лінії у години найбільшої активності.

Важливим фактором просторової доступності є наявність станцій метрополітену у зоні пішохідної та транспортної досяжності. Найближча до аналізованої території станція метро загальноміської мережі розташована на відстані близько 1,5 км. Це формує зручний пересадковий вузол, що поєднує наземний транспорт із підземною системою швидкісного перевезення пасажирів. Доступність до станції громадським транспортом забезпечується за рахунок зупинок, організованих уздовж шосе, що створює можливість безпересадкового переміщення між ділянкою проектування та підземною транспортною інфраструктурою.

Транспортні умови території визначають логіку її розвитку та подальшого формування внутрішніх зв'язків. Часовий показник доступності до історичного та адміністративного центру Києва становить орієнтовно 15–20 хвилин при використанні приватного автомобільного транспорту, що є характерним для швидкісних магістралей безперервного руху. За умови використання наземного громадського транспорту, середній час переміщення у межах міста може становити 40–50 хвилин, що відповідає загальним нормам транспортної доступності для територій житлового призначення у великому місті. Такі параметри є прийнятними для формування повноцінного житлового комплексу, забезпеченого необхідними можливостями для трудових, побутових та соціальних поїздок населення.

										Лист
										19
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

Упродовж останніх років вздовж Столичного та Наддніпрянського шосе було здійснено реконструкцію та модернізацію транспортних розв'язок у ключових вузлах, що дозволило оптимізувати рух транспортних потоків, мінімізувати затримки та поліпшити загальну пропускну здатність магістральної мережі. Такі розв'язки виконують функцію розподілу транспортних потоків за напрямками і забезпечують безпечне та безконфліктне сполучення між міськими територіями та мостовими переходами. Наявність цих розв'язок підвищує інвестиційну привабливість територій уздовж транспортних коридорів та формує передумови для їх більш інтенсивного використання у житлово-громадських цілях.

Важливо також враховувати прогностні рішення у сфері транспорту, що містяться у відповідних містобудівних документах стратегічного рівня. На перспективу передбачається будівництво нової транспортної розв'язки у декількох рівнях, яка забезпечить нерегульоване сполучення ділянки проектування з основними напрямками руху. Організація безсвітлофорного перетину транспортних потоків дозволить скоротити час проїзду, підвищити безпеку руху та покращити умови для пішохідного і велосипедного доступу з внутрішньої частини району. Подібні інфраструктурні рішення сприятимуть поступовому зниженню бар'єрного ефекту магістралі та інтеграції новостворених житлових територій із загальноміською просторовою системою.

У межах проектування житлово-громадського комплексу необхідно передбачити внутрішню систему транспортних комунікацій, яка буде взаємодіяти з магістральною мережею. Формування такої мережі має здійснюватися відповідно до вимог державних будівельних норм щодо організації вулично-дорожньої мережі, пропускну здатності внутрішньоквартальних проїздів, організації місць для паркування, зупинок громадського транспорту та забезпечення безпечних маршрутів пішохідного руху. Важливим завданням при цьому є створення сприятливих умов для комбінованого використання транспортних засобів, включаючи приватний

										Лист
										20
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

транспорт, таксі, громадський транспорт, велосипедний рух та пішохідні переміщення.

Транспортне обслуговування майбутньої забудови має враховувати також необхідність забезпечення соціальної інфраструктури з урахуванням пішохідної доступності. Школи, дитячі садки, медичні пункти, заклади культурного та спортивного призначення мають бути розміщені таким чином, щоб їх відвідування не потребувало використання приватного транспорту. Організація внутрішнього простору повинна враховувати пріоритет пішохода та маломобільних груп населення, що відповідає сучасним принципам формування міського середовища.

Орієнтація на збалансований транспортний розвиток передбачає застосування принципів стійкої мобільності, що передбачають зменшення залежності від автомобільного транспорту, розширення мережі велосипедних маршрутів та оптимізацію пішохідних зв'язків із ключовими об'єктами життєдіяльності. Близькість зелених територій створює можливість для формування рекреаційно-прогулянкових маршрутів, що забезпечують альтернативні способи переміщення в межах району.

Таким чином, транспортні характеристики земельної ділянки визначають її високий потенціал для подальшого розвитку житлової та громадської функції. Територія має зручний доступ до основних транспортних коридорів, розвинену мережу громадського транспорту, можливість інтеграції із системою метрополітену та перспективи поліпшення транспортної ситуації за рахунок реалізації інфраструктурних проектів стратегічного рівня.

1.3 Історико-культурні передумови формування території та оцінка наявності охоронних обмежень

Оцінка території в контексті історико-культурної спадщини є важливим етапом при обґрунтуванні містобудівного освоєння земельної ділянки. Вона дозволяє визначити, чи існують на ній або в межах прилеглих територій об'єкти культурної, археологічної, архітектурної або ландшафтної цінності, що

									Лист
									21
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

підпадають під спеціальний правовий режим охорони. Для аналізу використовуються положення містобудівної документації, офіційні переліки пам'яток, матеріали інвентаризації та картографічні схеми історико-культурних зон. Також враховуються акти органів державної влади та місцевого самоврядування щодо режимів використання таких територій, обмежень на проведення будівельних робіт, регламентів формування висотно-просторової структури та вимог до озеленення і благоустрою.

Відповідно до рішень, які визначають межі історико-культурних заповідників, об'єктів культурної спадщини та зон їх охорони на території міста Києва, земельна ділянка, що розглядається, не належить до територій спеціального охоронного статусу. Територія не входить до меж заповідних зон, пам'яткоохоронних територій, зон регулювання забудови або охоронюваних ландшафтних зон. Це означає, що на ділянці відсутні пам'ятки архітектури, археології, історії або інші об'єкти, які потребували б особливого режиму використання або погодження проектних рішень із спеціалізованими органами охорони культурної спадщини. Така характеристика спрощує процес планування і проектування забудови, оскільки не передбачає додаткових обмежень щодо висоти, масштабності та щільності забудови, а також не накладає вимог щодо збереження історично сформованих елементів простору.

Водночас доцільно враховувати загальний історико-ландшафтний контекст території Голосіївського району. Район має складну еволюцію структури міського простору, в якому поєднуються природно-ландшафтні комплекси, давні транспортні шляхи та фрагменти поселень різних історичних періодів. У межах розглядуваної території відсутні архівні або картографічні дані, що свідчили б про наявність об'єктів давнього культурного шарового нагромадження. Проте у більш широких межах південної частини міста фіксувалися окремі знахідки археологічного характеру, що обумовлює необхідність дотримання загальних вимог обережного проведення земляних робіт.

Згадана територія за своїм історичним розвитком протягом тривалого часу використовувалася переважно як природна та напівприродна зона з окремими господарськими функціями. Зміни в її функціональному призначенні почали відбуватися поступово в період розширення меж міста та розвитку транспортної інфраструктури. Прокладення магістральних доріг сприяло залученню прилеглих земель до міського господарського використання. Таким чином, сучасний характер території визначився не через історично сформовану архітектурну тканину, а через вплив природних факторів і транспортних рішень, що в подальшому стало підґрунтям для зміни структури землекористування та переходу до житлово-громадського освоєння.

Важливо враховувати, що відсутність пам'яток та зон охорони культурної спадщини не означає відсутності вимог щодо гармонізації майбутньої забудови з природним оточенням та загальноміською висотною структурою. Містобудівні обмеження можуть формуватися також у рамках норм ландшафтного проектування, забезпечення санітарно-захисних зон та збереження рекреаційного потенціалу. Врахування цих вимог дозволяє уникнути формування дисгармонійних фрагментів міського простору та забезпечує просторову узгодженість нової забудови з існуючими структурними елементами району.

Важливо також зазначити, що проектування сучасної міської забудови вимагає збереження загального ландшафтного балансу та підтримання структури озелених територій, навіть якщо ділянка формально не має статусу охоронної. Озеленені території поруч із майбутньою забудовою можуть розглядатися як природні середовища комфорту та соціального відпочинку, що відіграють роль локальних центрів тяжіння для мешканців. Включення таких територій у загальну планувальну модель дозволяє створювати повноцінні житлові квартали з високим рівнем середовищної якості.

При подальшому проектуванні та будівельних роботах можуть застосовуватися загальні регламенти проведення земляних робіт, які передбачають фіксування можливих археологічних знахідок або культурно

										Лист
										23
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

цінних матеріалів у разі їх виявлення. Такі вимоги мають універсальний характер і застосовуються до всіх територій міста, незалежно від наявності прямого охоронного статусу. За потреби передбачаються консультації зі спеціалізованими установами та залучення фахівців археологічного профілю.

Таким чином, територія проектування може розглядатися як така, що не має прямих історико-культурних обмежень у межах чинних нормативних актів щодо охорони культурної спадщини. Це створює сприятливі передумови для її комплексного містобудівного розвитку, з можливістю формування сучасної житлової та громадської забудови з раціональним використанням території та ландшафтного оточення.

1.4 Обмежувальні чинники, пов'язані з існуючими інженерними мережами та оточуючими об'єктами

Територія, що розглядається для містобудівного освоєння, характеризується наявністю значної кількості інженерних мереж і технічних об'єктів, які визначають низку обмежень щодо можливих варіантів планувальної організації забудови. В процесі аналізу інженерно-технічної інфраструктури території враховано розташування підземних та наземних комунікацій, санітарно-захисні та охоронні зони, встановлені нормативними документами, а також умови сумісності функцій забудови з технічними умовами експлуатації комунальних систем.

Одним із ключових обмежувальних елементів є напірний каналізаційний колектор, що проходить через центральну частину території. Даний колектор виконує функцію транспортування стічних вод із житлової забудови та об'єктів обслуговування району, забезпечуючи стабільність та надійність водовідведення в межах міста. Його наявність зумовлює необхідність збереження санітарно-захисної смуги, яка запобігає можливим ризикам впливу на фундаменти будівель та інженерні комунікації. Відповідно до чинних державних будівельних норм передбачається мінімальна відстань між трасою колектора та фундаментами будівель з обох сторін, що утворює захисну смугу

										Лист
										24
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

вздовж його осі. В межах цієї смуги забороняється розміщення капітальних споруд, будівель громадського і житлового призначення, а також об'єктів організації постійних або тривалих стоянок транспортних засобів. Допускається розміщення пішохідних зон, озеленення, рекреаційних елементів та окремих інженерних мереж, які не перешкоджають обслуговуванню каналізаційного колектора.

Паралельно до траси каналізаційного колектора в межах території проходить повітряна лінія електропередач напругою 0,4 кВ. Відповідно до вимог щодо організації санітарно-захисних зон, встановлюється відстань між крайньою точкою повітряної лінії та фундаментами будівель. У межах визначеної захисної зони забороняється розміщення житлових і громадських споруд, а також планування дитячих і спортивних майданчиків. Разом із тим, допускається використання територій в межах санітарної зони для озеленення, благоустрою, інженерних комунікацій, доріжок і проїздів, що не передбачають тривалого перебування людей. Сумарна площа санітарно-захисної смуги, утвореної напірним каналізаційним колектором та повітряною лінією електропередач 0,4 кВ, становить орієнтовно 1,18 га. Це вимагає врахування при формуванні функціонально-планувальної структури майбутнього житлово-громадського комплексу.

У південно-західній частині території розміщується повітряна лінія електропередач високої напруги 330 кВ. Наявність таких інженерних мереж є суттєвим фактором, який впливає на структуру та параметри освоєння території. Для ліній електропередач високих класів напруги встановлюються охоронні та санітарно-захисні зони, у межах яких обмежується розміщення житлової і громадської забудови. Такі зони передбачають дотримання відстаней до будівель, майданчиків тривалого перебування людей, об'єктів масового користування, а також забороняють розташування спортивних просторів, дитячих майданчиків, торговельно-комерційних об'єктів і місць зупинки громадського транспорту. Разом із тим, нормативи допускають використання території санітарно-захисної зони під виробничі або технічні споруди, об'єкти

										Лист
										25
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

обслуговування транспорту та відкриті автостоянки для легкових автомобілів, за умови дотримання мінімальних безпечних відстаней.

Враховуючи те, що повітряна лінія електропередач високої напруги перетинає територію ділянки, вона фактично розділяє її на дві частини. Це створює планувальні труднощі щодо забезпечення цілісності просторової структури майбутньої забудови та організації внутрішнього транспортно-пішохідного каркасу. У межах проектного опрацювання розглядається можливість перенесення траси лінії електропередач до периферії ділянки, ближче до існуючої штучної водойми. Таке рішення дозволяє вивільнити найбільш функціонально цінні території для житлової та громадської забудови та забезпечити узгодженість планувальних рішень із вимогами інженерного захисту і безпеки експлуатації мереж. Орієнтовна площа санітарно-захисної зони, яку займає лінія високої напруги в існуючому положенні, становить близько 1,38 га, що підтверджує значущість цього фактору для планувальної структури території.

Ще одним обмежувальним фактором виступає розташування на протилежній стороні магістралі промислового підприємства з виробничо-складськими функціями. За своїм профілем підприємство може формувати вплив на прилеглу житлову забудову у вигляді шумового, пилового або транспортного навантаження. Розмір санітарно-захисної зони визначається відповідно до класифікації виробництва та обсягів його діяльності. За наданою інформацією, основні технологічні процеси пов'язані не з виробництвом матеріалу, а з його пакуванням і складуванням, що знижує клас потенційного впливу та дозволяє встановити санітарно-захисну зону меншого розміру. Межа санітарно-захисної зони проходить уздовж межі земельної ділянки, що дозволяє забезпечити належний рівень екологічної безпеки при формуванні житлових і громадських елементів забудови.

За сукупністю виявлених факторів територія має складну конфігурацію обмежень, які необхідно враховувати при проектуванні планувальної структури кварталів, розміщенні житлових будівель, формуванні громадських просторів,

									Лист
									26
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

шкільно-дошкільних закладів та об'єктів локального обслуговування. Основним завданням є забезпечення узгодженості між санітарно-гігієнічними вимогами, нормативами безпеки експлуатації інженерних мереж та потребами комфортного середовища проживання. Застосування комплексного підходу до розпланування території дозволяє зберегти раціональне використання кожної частини ділянки відповідно до її функціонального потенціалу та обмежень.

1.5 Природно-ландшафтні та ґрунтово-геологічні характеристики території дослідження

Територія земельної ділянки розташована у межах правобережної заплавної тераси річки Дніпро, що визначає її природні, геоморфологічні та ґрунтово-геологічні особливості. Заплавні тераси є характерними для долини річки та мають складну структуру формування, пов'язану з періодичними процесами затоплення, акумуляції та переміщення алювіального матеріалу. Поверхня ділянки не має значних перепадів висот і є вирівняною завдяки антропогенним процесам, унаслідок яких середні абсолютні позначки поверхні становлять близько 96–98,5 м. Підняття заплавної поверхні штучними намивними шарами відбулося в період активного будівництва транспортної інфраструктури, що суттєво вплинуло на сучасну морфологію території.

Геологічна будова ділянки є типовою для заплавної тераси Дніпра і представлена алювіальними відкладами четвертинного віку, які підстиляються породами палеогенового комплексу. Ґрунти четвертинної системи формувалися під впливом природних гідрогеологічних процесів, пов'язаних із діяльністю річки, зміною русла та багаторічним процесом акумуляції піщаних та супіщаних матеріалів. Підстильні відклади палеогенного віку збереглися частково, місцями зафіксовані у свердловинах у вигляді суглинків, глини та пісків з домішками мінеральних фракцій. Вони мають більш щільну консистенцію та є водотривкими шарами, що впливають на умови формування рівня підземних вод.

як темно-сірі суглинки з органічними включеннями мають підвищену стисливість і потребують додаткових заходів зміцнення основи.

Наявність техногенного шару намитого ґрунту пов'язана з масштабними земляними роботами в період будівництва Наддніпрянського транспортного коридору у середині ХХ століття. Такі намиті відклади мають строкатий склад, ґрунти можуть відрізнятися за щільністю та ступенем осідання. Це потребує обов'язкового інженерно-геологічного супроводу проектних рішень, зокрема уточнення несучої здатності і визначення доцільності застосування плитних або пальових фундаментів.

Природна рослинність на ділянці представлена насадженнями самосіву, переважно деревних і чагарникових порід. Домінують насадження акації та тополі, які формують фрагментарні групи та невеликі захисні смуги. Рослинний покрив має неупорядкований характер, оскільки територія тривалий час перебувала без догляду. Відсутність регулярного утримання спричинила формування заростей, а також накопичення будівельного сміття та побутових відходів. У деяких місцях виявлено нерівномірне підвищення ґрунтової поверхні через засипання та переміщення ґрунтових мас. Такі порушення ландшафтної структури необхідно враховувати при формуванні благоустрою та проектуванні рельєфу забудови.

Загальна оцінка природно-ландшафтного середовища свідчить, що територія має потенціал для містобудівного освоєння за умови коректного врахування ґрунтових характеристик. Важливим є забезпечення водовідведення, стабілізації основ під забудову та збереження і включення наявних зелених насаджень до структури громадських просторів. Природні умови території формують сприятливий мікроклімат, однак потребують системного благоустрою для забезпечення комфортності середовища.

1.6 Кліматичні умови території дослідження

Кліматичні умови території дослідження мають важливе значення для формування параметрів містобудівного планування, організації забудови,

									Лист
									29
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

благоустрою території та інженерних рішень. Клімат у межах міста належить до помірно-континентального типу, для якого характерні тепле літо, відносно м'яка зима та помірно рівномірний розподіл опадів протягом року. Кліматичні характеристики визначаються географічним положенням Києва у середній частині Східноєвропейської рівнини, впливом повітряних мас Атлантики, а також річковою долиною Дніпра, що формує локальні мікрокліматичні особливості.

Середньорічна температура повітря для міста за багаторічними спостереженнями становить близько $+7,7 \dots +9$ °С, однак у сучасні роки спостерігається тенденція до підвищення температурного фону внаслідок загального потепління клімату. Найхолоднішим місяцем року є січень, середня температура якого утримується в межах від -4 до -1 °С. В окремі періоди можуть спостерігатися як тривалі відлиги із підвищенням температури до 0 °С та вище, так і короткочасні похолодання до $-15 \dots -20$ °С та нижче, що відображає нестійкий характер зимової циркуляції повітряних мас. Найтеплішим місяцем є липень, середня температура якого становить близько $+18 \dots +22$ °С, із можливим підвищенням температури вдень до $+30$ °С і вище у періоди літньої антициклональної погоди.

Вплив циклонів та атлантичних повітряних мас найчастіше проявляється у зимовий сезон, коли значні температурні коливання сприяють частим відлигам. Така мінливість визначає нерівномірність формування снігового покриву. Стійкий сніговий покрив, як правило, утворюється в кінці грудня, досягаючи найбільшої потужності у лютому, і тане на початку березня. Висота снігового покриву залежить від інтенсивності зимових опадів і коливань температури. В середньому протягом року у місті спостерігається від 90 до 100 днів зі сніговим покривом, що є характерним для територій помірного клімату.

Рівень атмосферних опадів є помірним і достатнім для підтримання зелених насаджень та формування сприятливих природно-ландшафтних умов. Середньорічна кількість опадів становить приблизно 600–700 мм на рік, причому розподіл їх нерівномірний у сезонному циклі. Найбільша кількість

									Лист
									30
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

опадів припадає на літні місяці, зокрема липень, коли середньомісячні значення можуть досягати 80–90 мм. Літні опади частіше мають зливовий характер, супроводжуються грозовими явищами та короткотривалими інтенсивними дощами. Осінь відзначається найменшою кількістю опадів, особливо в жовтні, коли середній їх обсяг становить близько 35 мм. У зимовий період опади переважно випадають у вигляді снігу, часто мокрого або змішаного з дощем, що зумовлено періодичними відлигами. Весна характеризується поступовим збільшенням кількості опадів, що інколи супроводжується паводковими явищами у басейні річки Дніпро.

Вітровий режим території також має суттєве значення для проектування забудови, орієнтації будівель та організації відкритих просторів. У теплий період року переважають вітри західних напрямків, тоді як у зимовий — північно-західних. Швидкість вітру змінюється сезонно. У зимові місяці вона досягає у середньому 2,5–3,0 м/с, а в окремі дні може перевищувати 10 м/с. У літній період середня швидкість знижується до 2 м/с, що сприяє формуванню більш комфортних умов відкритих міських просторів. Максимальні швидкості вітру, що фіксуються під час окремих штормових явищ, можуть досягати 23–24 м/с, при цьому такі випадки є нетривалими та спостерігаються переважно у холодну пору року.

Кліматичні умови створюють передумови для формування мікроклімату забудови, який необхідно враховувати при проектуванні житлового середовища. Теплий сезон триває в середньому з кінця квітня до кінця вересня, що дозволяє передбачати активне використання відкритих рекреаційних зон, дитячих майданчиків, бульварів і внутрішньоквартальних дворів. Протягом холодного сезону важливими стають заходи щодо захисту від вітру, мінімізації тепловтрат будівель, організації локальних укритих проходів та зелених насаджень, які можуть працювати як природні вітрозахисні бар'єри. Врахування панівних напрямків вітру є важливим при розташуванні житлових корпусів та об'єктів громадського призначення відносно відкритих просторів і транспортних магістралей.

										Лист
										31
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

Клімат території зумовлює необхідність комплексного підходу до озеленення майбутньої забудови. Рослинні насадження виконуватимуть не лише декоративну, але й кліматорегулюючу функцію, знижуючи температуру повітря у літній період, підвищуючи вологість та покращуючи якість повітря. У жаркі літні місяці зелені масиви сприяють зниженню ефекту «міського теплового острова», який характерний для щільної міської забудови. У зимовий період групи дерев і чагарників можуть слугувати захистом від вітру, зменшуючи теплові втрати будівель та підвищуючи комфортність перебування у дворових просторах.

Сезонний характер кліматичних коливань також впливає на умови організації водовідведення і поверхневого стоку. Пік інтенсивних опадів у літній період вимагає передбачення систем локального збору та регулювання стоку, зокрема у внутрішньоквартальних просторах і зелених зонах. У зимовий період періодичні відлиги можуть призводити до утворення тимчасових підтоплень, які необхідно враховувати при проектуванні дорожнього покриття, тротуарів та систем дренажу.

Таким чином, кліматичні умови території характеризуються загалом сприятливим режимом для формування житлово-громадської забудови, однак вимагають врахування сезонної мінливості температур, опадів і вітрових навантажень при проектуванні просторової організації майбутнього середовища.

1.7 Характеристика забезпеченості території об'єктами соціально-побутового обслуговування

Аналіз забезпеченості території об'єктами соціально-побутового обслуговування є важливою складовою містобудівного обґрунтування, оскільки саме наявність об'єктів повсякденного користування визначає зручність проживання населення та доцільність розвитку території під житлову забудову. При вивченні території проектування було оцінено розташування дитячих дошкільних закладів, загальноосвітніх навчальних закладів, закладів охорони

										Лист
										32
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

здоров'я та об'єктів побутового і торговельного обслуговування у межах нормативних радіусів доступності.

Найближчий дитячий дошкільний заклад розташований на відстані, що перевищує нормативну доступність. Державні будівельні норми встановлюють, що радіус обслуговування для дошкільних закладів має становити близько 300 м для забезпечення можливості безпечного пішохідного доступу дітей і їх супроводжуючих осіб. Фактична відстань до найближчого закладу перевищує зазначений показник, що свідчить про недостатність існуючої мережі дошкільних закладів для потреб майбутнього житлового масиву. У зв'язку з цим у рамках проектного рішення передбачено будівництво нового дитячого дошкільного закладу безпосередньо на території проектування. Розміщення такого закладу в межах квартальної структури дозволить забезпечити доступність об'єкта для мешканців нової забудови та прилеглих житлових кварталів, зменшити транспортне навантаження та створити умови для формування соціальної інфраструктури у пішохідній доступності.

Найближчий загальноосвітній навчальний заклад розташований на відстані, що також перевищує нормативно визначений радіус доступності для шкіл. Для шкільних закладів згідно з державними будівельними нормами оптимальна пішохідна доступність становить близько 700 м. Територія школи забезпечена спортивними та ігровими майданчиками, обладнаними для занять фізичною культурою і проведення навчально-виховного процесу. Проте фактична відстань від ділянки проектування до навчального закладу є більшою за допустиму межу. Це означає, що наявний заклад не може розглядатися як базовий для забезпечення освітніх потреб майбутніх мешканців. Враховуючи прогнозоване збільшення щільності населення внаслідок житлової забудови, а також необхідність підтримання нормативного рівня забезпечення, у складі проектних рішень передбачено будівництво нового загальноосвітнього закладу або розширення мережі освітніх приміщень, інтегрованих у структурні квартальні елементи території. Це дозволить уникнути надмірного навантаження на існуючі школи та забезпечить комфортні умови навчання.

						Лист
						33
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

Найближчий заклад охорони здоров'я районного значення розташований на відстані близько 900 м від території проектування. Відповідно до діючих норм, радіус доступності до поліклінік районного рівня не повинен перевищувати 1000 м. Таким чином, розташування поліклініки відповідає нормативним вимогам і може вважатися таким, що забезпечує потреби майбутніх мешканців району у первинній медичній допомозі. Разом із тим, можливе збільшення чисельності населення внаслідок реалізації проекту потребує уточнення потужності існуючого закладу, його фактичної завантаженості, наявності спеціалізованих відділень та можливостей розширення послуг. У разі потреби може бути передбачено розміщення амбулаторії сімейної медицини або пункту первинної медичної допомоги у межах структури житлового комплексу, що сприятиме підвищенню доступності медичних послуг у безпосередній близькості від місця проживання.

Заклади побутового та торговельного обслуговування представлені частково в існуючій забудові. В умовах комплексного освоєння території передбачається формування мережі об'єктів щоденного користування, до яких належать магазини продовольчих товарів, підприємства дрібного побутового обслуговування, установи надання послуг для населення, а також об'єкти громадського харчування локального типу. У складі адміністративно-житлового комплексу передбачається організація таких закладів на перших поверхах житлових будівель або у складі окремих громадських будівель. Наявність торговельних і сервісних об'єктів у межах пішохідної доступності є необхідним елементом формування комфортного середовища проживання та сприяє зниженню транспортного навантаження.

Особливе значення має створення збалансованої інфраструктури, що передбачає співвідношення між громадськими, торговельними, освітніми та рекреаційними просторами. Це дозволяє уникнути монофункціональності забудови та забезпечити сталий розвиток квартальної структури. У проектних рішеннях передбачається включення соціальних об'єктів до внутрішньої

										Лист
										34
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

пішохідної мережі, що підвищує безпеку пересування та сприяє активному використанню громадських просторів.

Крім того, об'єкти соціального забезпечення і обслуговування повинні бути інтегровані у структуру зелених зон та місць відпочинку. Частина території, яка включає природні насадження, може використовуватися для формування прогулянкових маршрутів, дитячих та спортивних майданчиків, локальних площ для спілкування та громадських заходів. Забезпечення безперервності таких просторів створює передумови для розвитку соціальної взаємодії та підвищення якості життєвого середовища.

Таким чином, аналіз показує, що існуюча мережа соціально-побутової інфраструктури потребує доповнення та розширення у зв'язку з майбутнім формуванням нового житлового середовища. Проектні рішення враховують необхідність розміщення дитячого дошкільного закладу, загальноосвітнього навчального закладу та об'єктів побутового обслуговування у структурі забудови території.

1.8 Озеленені простори та ландшафтно-рекреаційний потенціал території

Організація озелених та рекреаційних територій є однією з ключових складових формування комфортного житлового середовища. Зелені зони забезпечують покращення екологічного стану території, створюють умови для відпочинку, прогулянок, оздоровчої діяльності та соціальних контактів мешканців. У межах проектованої забудови адміністративно-житлового комплексу передбачається створення локальних озелених просторів загального та обмеженого користування, що інтегруватимуться у загальну просторову структуру кварталу.

Передбачається формування внутрішньоквартальних зелених зон, у тому числі дворових територій із зеленими насадженнями, пішохідних алей з озелененням, майданчиків для короткотривалого відпочинку, майданчиків для дітей різних вікових груп та регламентованих зон для занять фізичною культурою. Озеленення виконує не лише декоративну, а й екологічно-санітарну

										Лист
										35
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

функцію — знижує рівень шуму, сприяє очищенню повітря від пилу та газових домішок, поліпшує мікроклімат внутрішніх просторів забудови. Наявність зелених територій сприяє формуванню комфортних умов проживання, особливо в умовах щільної житлової забудови, де зростає потреба в організації якісних відкритих просторів.

В основу проектного рішення щодо озеленення покладено принцип поєднання штучно створених ландшафтних елементів та існуючих природних насаджень. Там, де це можливо, передбачається збереження існуючих зелених насаджень із подальшим їх включенням у систему впорядкованих парків, бульварів та зелених дворів. Це дозволяє знизити масштаб земляних робіт і штучних втручань у ландшафт та забезпечити поступовий перехід від забудованої частини району до природного ландшафту.

Проектні рішення передбачають просторовий розподіл озелених територій у структурі забудови з виділенням таких основних елементів:

- внутрішньоквартальні зелені простори, пов'язані з житловими будинками;
- пішохідні алеї, що забезпечують безперервність переміщення у межах комплексу;
- невеликі площі або сквери локального значення, призначені для короткотривалого відпочинку;
- дитячі та сімейні ігрові майданчики з безпечним ігровим обладнанням;
- спортивно-оздоровчі майданчики з відкритим інвентарем;
- озеленені проїзди та візуально облагороджені брандмауери простору.

Формування зелених зон відбуватиметься з урахуванням нормативних вимог до мінімальної площі озеленення на одного мешканця, а також з урахуванням ландшафтних та інженерних особливостей території. Розрахунки щодо площ зелених зон будуть наведені у наступному розділі проекту; у складі даного розділу визначено принципові підходи до їх просторової організації.

Важливим чинником при формуванні озелених територій є взаємодія із зовнішньою рекреаційною мережею. Територія розташована у планувальній

									Лист
									36
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

зоні Корчувате, що має природно-рекреаційний потенціал та включає у себе значні зелені масиви та прибережні території. Близькість озелених зон загального користування розширює можливості мешканців щодо активних форм відпочинку. До таких територій зокрема належать природні лісопаркові ділянки, прибережні схили, зелені масиви та прогулянкові маршрути уздовж транспортних коридорів і водних об'єктів.

Доступ до зовнішніх рекреаційних територій здійснюється як пішохідним шляхом, так і громадським транспортом. Середній час переміщення громадським транспортом до крупніших рекреаційних зон становить орієнтовно 20–30 хвилин, що є прийнятним показником для зони міського загального користування. Наявність таких рекреаційних зон у доступності дозволяє забезпечити різноманіття варіантів дозвілля: прогулянки, активні фізичні заняття, відпочинок біля води, спортивні події та неформальні громадські взаємодії.

Внутрішні зелені простори проектованої території мають бути органічно поєднані з загальною системою відкритих міських просторів. Це означає, що озеленені ділянки не повинні бути ізольованими, а мають формувати послідовність, що забезпечує безперервність пішохідних та велосипедних маршрутів. Такий підхід відповідає сучасним принципам створення «міста коротких відстаней», де основні об'єкти обслуговування і відпочинку доступні без використання приватного транспорту.

Важливо врахувати вимоги щодо формування озеленення у санітарно-захисних зонах та вздовж інженерних мереж. Деякі частини території, які не можуть бути забудовані через наявність технічних обмежень, можуть бути використані для формування лінійних зелених насаджень та рекреаційних траєкторій із благоустроєм. Це дозволяє одночасно виконати функцію санітарного бар'єра, візуального екранування та компенсації частки озеленення.

Особливу увагу буде приділено озелененню простору вздовж пішохідних шляхів і дитячих зон, де рослинні насадження виконують функцію затінення в літній період та створення природного середовища для ігор і відпочинку. В

									Лист
									37
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

умовах урбанізованої території такі зелені коридори дозволяють зменшити ефект локального перегрівання, поліпшують вологість повітря та створюють сприятливі умови мікроклімату.

Озеленені та рекреаційні території у складі проекту розглядаються як важливий елемент формування гармонійного життєвого середовища, орієнтованого на потреби мешканців різних вікових груп. Їх просторове розміщення, функціональна організація та взаємопов'язаність із зовнішньою рекреаційною мережею формують основу комфортності майбутнього житлового комплексу.

1.9 Характеристика інженерно-транспортної інфраструктури та можливості її використання при забудові

Територія проектування розташована в зоні, де сформована достатньо розвинена система інженерно-комунікаційних мереж та транспортного забезпечення, що створює передумови для комплексного містобудівного освоєння та можливості підключення майбутньої забудови до існуючих магістральних мереж. Наявність інженерної інфраструктури є одним із визначальних факторів розміщення житлово-громадського комплексу, оскільки забезпечує його функціонування та експлуатацію без необхідності створення нової зовнішньої інженерної мережевої структури.

Вздовж Столичного шосе проходять магістральні інженерні мережі різного призначення, що формують опорний комунікаційний каркас території. До нього належать мережі водопостачання, водовідведення, газопостачання, електропостачання та мережі зв'язку. Розташування цих комунікацій уздовж транспортної магістралі забезпечує зручність доступу для будівельно-монтажних та експлуатаційних робіт, а також створює можливості для оптимального підключення проєктованих об'єктів до централізованих систем.

Мережі каналізації представлені централізованою системою водовідведення, яка забезпечує відведення побутових та господарських стічних вод у межах району. Можливість підключення до існуючих каналізаційних

										Лист
										38
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

мереж дозволяє передбачити централізовану схему водовідведення для об'єктів майбутньої забудови. Важливим аспектом є необхідність урахування технічного стану існуючих колекторів та їх пропускної здатності, що визначається на етапі розроблення технічних умов інженерного забезпечення проєкту. Організація внутрішньоквартальних мереж водовідведення буде здійснюватися з урахуванням розташування магістральних колекторів і санітарно-технічних обмежень, визначених їх охоронними зонами.

Мережі водопостачання представлені магістральними водогонами, які розміщені вздовж транспортного коридору. Це дозволяє передбачити підключення житлово-громадської забудови до системи централізованого водопостачання. Обсяг споживання води буде визначатися розрахунковими показниками забезпечення мешканців і користувачів громадських об'єктів, а також нормами побутового та господарського водокористування. Водопровідні мережі в межах майбутньої забудови передбачається виконати з кільцевою або змішаною схемою розподілу для підвищення їх надійності.

Система газопостачання також проходить уздовж основної магістралі та може бути використана для забезпечення тепlopостачання та приготування їжі у житлових і громадських будівлях. При проектуванні можливе вирішення питання щодо застосування індивідуальних або дахових систем теплогенерації, залежно від прийнятої архітектурно-планувальної концепції та енергоефективних рішень, які запроваджуватимуться на об'єкті.

Електропостачання території може бути забезпечене за рахунок наявних розподільчих підстанцій та трансформаторних пунктів, розташованих у безпосередній близькості від ділянки. Підключення об'єкта до електромереж здійснюватиметься відповідно до технічних умов, з урахуванням необхідності збільшення потужності у разі підвищеного енергоспоживання. У проєктних рішеннях буде передбачено розміщення нових або реконструйованих трансформаторних підстанцій локального призначення на території забудови, що дозволить забезпечити рівномірність розподілу навантаження і надійність електропостачання.

										Лист
										39
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

Найближча мережа централізованого теплопостачання розташована на відстані близько 700 м у районі станції метрополітену. Це створює можливість організації підключення майбутніх житлових та громадських будівель до централізованої системи теплопостачання або розгляду альтернативних рішень щодо теплозабезпечення. Вибір схеми теплопостачання буде здійснюватися на основі техніко-економічного порівняння варіантів на наступних стадіях проектування.

Система телекомунікацій та кабельних мереж у районі розвинена в достатній мірі, що дозволяє оперативно забезпечити майбутню забудову мережами інтернету, телефонного зв'язку та телемовлення. В умовах сучасного житлового будівництва такі мережі інтегруються у структуру будівель та підземних комунікацій на початкових етапах, що підвищує якість експлуатації та зручність користування об'єктами.

Організація транспортного забезпечення території проектування здійснюватиметься з урахуванням необхідності оптимізації руху приватного транспорту, громадського транспорту та пішохідного переміщення. Важливим елементом планування є формування внутрішньої дорожньо-транспортної мережі, яка забезпечить зв'язок житлових кварталів із магістральними вулицями, а також доступ спецтранспорту до соціальних та громадських об'єктів. При проектуванні локальних проїздів і внутрішньоквартальних вулиць будуть враховуватися санітарні та протипожежні вимоги, радіуси розвороту та можливість руху комунального та аварійного транспорту.

Отже, наявність розвиненої інженерно-транспортної інфраструктури створює відповідні умови для подальшого комплексного освоєння території та дозволяє реалізувати проект житлово-громадської забудови із забезпеченням необхідних комунальних та транспортних потреб населення.

										Лист
										40
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

Розділ І І.
« НАУКОВО-ДОСЛІДНА ЧАСТИНА»

								<i>Лист</i>
								41
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>				

2.1 Сучасний стан та функціональне використання території

Територія дослідження розташована в південній планувальній зоні міста Києва, у межах Голосіївського району, вздовж Столичного шосе. Її площа становить близько 21,63 га. Згідно з наявними даними, земельна ділянка межує з півдня з парком «Покол» – зеленим масивом загальноміського значення, на півночі – з територіями адміністративних будівель та гаражів, на заході безпосередньо зі Столичним шосе, а на сході – з виробничо-комунальною зоною, що включає територію ТЕЦ-5 (теплоелектроцентралі).

На момент початку дослідження функціональне використання цієї території було переважно природним (зелена зона) з окремими ділянками під службові споруди (гаражі, адміністративні будівлі) на околицях. Відповідно до Генерального плану м. Києва, чинного до 2020 року, вся ділянка належала до земель зелених насаджень загального користування і частково до територій вулиць та доріг. Це означало, що основним призначенням території тривалий час було рекреаційне – вона входила до складу паркової зони урочища Покол, яке є цінною природно-ландшафтною територією столиці. Урочище «Покол» характеризується як одна з найбільш цінних з екологічної точки зору ділянок Києва, що потребує заповідання (особливої охорони).

Станом на середину 2000-х років територія вздовж Столичного шосе фактично не була забудована капітальними об'єктами: вона виконувала екологічні та буферні функції між жвавою магістраллю і прилеглими житловими масивами та промзонами. Проте через стратегічне розташування – біля важливої транспортної артерії та відносну близькість до центру міста – ця територія почала розглядатися як резерв для містобудівного освоєння. У 2007 році Київська міська рада прийняла рішення про вилучення ділянки площею 21,63 га зі складу зелених насаджень загального користування та зміну її цільового призначення під житлову та громадську забудову. Фактично функціональний статус території був переведений із рекреаційного у житлово-громадський, що відкривало можливості для проектування нового міського комплексу.

										Лист
										42
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

Таким чином, на час дослідження сучасний стан ділянки визначається перехідним етапом: територія частково втратила природний ландшафт (було проведено вирубування дерев під підготовку будівництва), але повномасштабна забудова ще знаходиться в процесі реалізації. Наразі (станом на 2025 рік) на майданчику ведеться поетапне зведення житлового комплексу “SVITLO PARK”, який передбачає будівництво багатоповерхових житлових будинків, об’єктів соціальної інфраструктури та бізнесу. Деякі черги будівництва вже введені в експлуатацію, інші – на стадії реалізації. Отже, функціональне використання досліджуваної території змінюється з суто природного на змішане житлово-громадське призначення, відповідно до прийнятої містобудівної концепції.

2.2 Планувальні обмеження та містобудівні характеристики ділянки

Розглянута територія має ряд планувальних обмежень, зумовлених її розташуванням і наявною містобудівною ситуацією. Першим вагомим фактором є **червоні лінії** існуючих та запланованих магістралей. Столичне шосе, що пролягає вздовж західної межі ділянки, є магістраллю загальноміського значення з безперервним рухом. В генеральному плані передбачено доведення його профілю до 6-смугової дороги (орієнтовна нормативна ширина ~40 м) з транспортними розв’язками безперервного руху. Відповідно, частина території вздовж шосе потрапляє в зону регулювання забудови: ближче визначених червоних ліній розміщення будівель обмежується. Необхідно забезпечити відступи від дороги для можливого розширення проїжджої частини та влаштування шумозахисних смуг зелених насаджень.

Другим обмеженням є **санітарно-захисні зони** від об’єктів, що можуть спричиняти шкідливі впливи. Зокрема, сусідство з ТЕЦ-5 накладає санітарну зону від джерел теплових та емісійних викидів (для великих теплоелектроцентралей така зона може становити декілька сот метрів). Частина східної ділянки може потрапляти в межі санітарно-захисної смуги ТЕЦ, де

									Лист
									43
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

житлова забудова повинна бути обмежена або потребує спеціальних рішень захисту довкілля. Крім того, через територію чи поблизу неї можуть проходити магістральні інженерні мережі (трубопроводи, кабелі, колектори), що також мають свої охоронні зони, в межах яких заборонено капітальне будівництво. За наявними даними, лише охоронна смуга від інженерних комунікацій на ділянці може займати площу близько 1,18 га.

До містобудівних обмежень також належить рельєф та гідрологічні умови. Ділянка розташована на заплавах ґрунтах урочища, тому рівень ґрунтових вод є високим. Це потребує врахування при проектуванні фундаментів та дренажних систем, а також може обмежувати глибину підземних споруд (паркінгів). Наближеність до річки Дніпро та розташування в природній заплаві означає входження території до **прибережної захисної смуги** та потенційно до зони затоплення під час паводків. За Водним кодексом, у межах 100-метрової прибережної смуги обмежується нове будівництво (окрім рекреаційних об'єктів), тому проектування житлових будинків слід виконувати поза цією зоною або здійснювати підсилення території до безпечних відміток.

Отже, основні планувальні обмеження на ділянці включають: необхідність дотримання червоних ліній магістральної вулиці (Столичного шосе), витримання санітарних розривів від ТЕЦ-5 та інженерних мереж, а також врахування природних умов (гідрогеологія, прибережна смуга). Усі ці фактори суттєво впливають на конфігурацію та щільність можливої забудови і потребують відповідних містобудівних рішень для їх нейтралізації або врахування у проекті.

2.3 Інженерне забезпечення території

Ділянка розташування проекту характеризується достатньо розвиненим інженерним оточенням, оскільки прилягає до одного з головних інфраструктурних коридорів міста. Вздовж Столичного шосе проходить кілька магістральних інженерних мереж міського значення. Зокрема, на відносно невеликій відстані від меж ділянки прокладені:

										Лист
										44
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

- міський каналізаційний колектор (господарсько-побутова та дощова каналізація) великого діаметра;
- магістральні водопровідні мережі, що забезпечують питне та технічне водопостачання району;
- газопроводи середнього і високого тиску, необхідні для енергопостачання (особливо в контексті роботи сусідньої ТЕЦ);
- лінії електропередач та підстанції: поблизу ділянки розміщені розподільчі пункти (РП) і трансформаторні підстанції (ТП), що дає змогу без значних зусиль підключити нову забудову до електричних мереж.

Окремо слід зазначити забезпечення **теплопостачання**: хоча безпосередньо на ділянці тепломережі відсутні, наявність потужної ТЕЦ-5 у безпосередній близькості дозволяє прокласти до комплексу нові магістральні теплотраси. Найближча існуюча тепломагістраль наразі проходить в районі ст. метро «Видубичі», приблизно за 700 м від ділянки. В проекті передбачається підключення до цієї мережі або безпосередньо до джерела тепла (ТЕЦ-5), що забезпечить централізоване опалення і гаряче водопостачання нового житлового масиву.

Таким чином, інженерне забезпечення території потенційної забудови не викликає критичних складнощів. Близькість основних інженерних комунікацій значно полегшує вирішення питань водопостачання, водовідведення, електро- та газопостачання. У ході проектування необхідно буде запланувати будівництво локальних розподільчих мереж всередині кварталу, нових трансформаторних підстанцій (для чого в складі комплексу передбачені окремі приміщення РП та ТП) та насосних станцій за потреби. Також слід врахувати резервування потужностей існуючих міських мереж під додаткове навантаження від нового комплексу, узгодивши це із відповідними експлуатуючими організаціями.

						Лист
						45
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

2.4 Екологічні та природні фактори

Екологічний стан та природні умови досліджуваної території відіграють важливу роль у формуванні концепції її освоєння. Як зазначалося, ділянка є частиною заплавного урочища Покол – ландшафтного парку площею близько 49 га, що до останнього часу зберігав природний характер. Урочище має високу екологічну цінність: тут зафіксовані рідкісні види флори і фауни, що підлягають охороні, а сама територія розглядається науковцями як така, що потребує заповідання (створення ландшафтного заказника). Розвиток забудови неминуче пов'язаний з порушенням природного середовища: на етапі підготовки будівництва вже були вирубані сотні дерев (було втрачено близько 480 дерев під час робіт у 2010 році). Це викликало значний резонанс у громади та втручання органів охорони довкілля, адже відбувалось вилучення ділянки з фонду зелених насаджень міста.

Зважаючи на ці обставини, у проектному рішеннях необхідно передбачати максимальне збереження та відновлення зелених насаджень. Планувальна структура має включати достатні **площі озеленення** – парки, сквери, прибудинкові озеленені простори, захисні смуги вздовж магістралі. За вихідними даними техніко-економічних показників, у першій черзі проекту передбачено зберегти або створити озеленені площі, що становлять близько 2,11 га. Це забезпечує рівень озеленення території на рівні близько 18% першочергової ділянки (11,5 га) – хоча ця частка може змінитися при реалізації повної забудови всієї площі.

Іншим важливим природним фактором є наявність водних об'єктів поблизу. На захід від ділянки (по інший бік Столичного шосе) протікає Дніпро, а також поблизу знаходяться затоки (озера) заплавного характеру. Це створює сприятливі умови для відпочинку мешканців, формування пішохідних та рекреаційних маршрутів. Водночас близькість води означає підвищену вологість та ризики підтоплення у випадку екстремальних повеней, що потребує проведення інженерної підготовки території (підсіпка, дренаж).

									Лист
									46
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

В екологічному аспекті проект освоєння території повинен передбачати заходи з пом'якшення негативних впливів. Серед таких заходів: влаштування шумозахисних екранів або насаджень вздовж шосе для зниження шуму і загазованості; використання сучасних систем очищення стічних вод, щоб запобігти забрудненню Дніпра; створення нових зелених зон на даху (озеленення покрівель) та у дворах для компенсації втрат деревостанів; збереження частини території як природного парку (особливо на півдні, суміжно з парком «Покол») для забезпечення безперервності екологічної мережі. Реалізація цих кроків дозволить мінімізувати екологічні ризики та забезпечити прийнятний баланс між містобудівним розвитком і охороною довкілля.

2.5 Соціально-демографічні характеристики та потреби

Перед початком освоєння території вздовж Столичного шосе її соціально-демографічні характеристики були мінімальними, оскільки постійне населення на цій ділянці відсутнє (землі перебували у фонді рекреації, без житлової забудови). Найближчі житлові квартали розташовані на відстані декількох кілометрів (селище Корчувате на південний захід, мікрорайони в районі Видубичів на північ). Відтак, власне на території проектування соціальна інфраструктура (школи, дитсадки, поліклініки) відсутня, і мешканці сусідніх районів користуються установами, розташованими в інших мікрорайонах.

Водночас, у ширшому контексті Голосіївського району існує потреба в новому житловому фонді та об'єктах обслуговування. Місто Київ загалом відчуває дефіцит сучасного доступного житла та соціальних закладів, особливо в районах, близьких до центру. Ділянка вздовж Столичного шосе, будучи наразі незаселеною, розглядається як майданчик для створення нового житлового мікрорайону, який прийме близько 5–7 тисяч мешканців (за повної реалізації проекту у декілька черг). Це пом'якшить навантаження на центральні і вже забудовані частини міста, задовольнить частину попиту на житло. Одночасно, проектування такого масиву повинно врахувати потреби майбутніх мешканців

									Лист
									47
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

у місцях в дитячих садках, школах, медичних установах, закладах торгівлі і дозвілля.

Соціальний аналіз показує, що в процесі освоєння території постане задача формування нової місцевої громади. Ця громада матиме свої запити: створення громадського простору (площа, парк), відкриття поблизу центрів повсякденного сервісу (магазини, аптеки, відділення банків), забезпечення транспортної доступності до місць роботи тощо. З точки зору суспільних інтересів, забудова території уздовж Столичного шосе має відбуватися так, щоб новий мікрорайон не став ізольованим «спальним районом», а був інтегрований у міську тканину. Для цього необхідно запланувати не лише житлові будинки, а й повний набір об'єктів соціальної інфраструктури і громадського обслуговування, який забезпечить комфорт мешканців та приверне відвідувачів з інших частин району.

Таким чином, ключовою соціальною характеристикою майбутньої забудови є її орієнтація на нове населення міста – молоді родини, працівників, які прагнуть отримати житло неподалік від ділового центру. Проект покликаний задовольнити їх житлові потреби, а також створити для них сучасне міське середовище проживання з усіма необхідними сервісами. Це відповідає стратегічній меті міста – збалансованому розвитку житлового фонду та соціальної сфери в межах столиці.

2.6 Нормативно-планувальна база: Генеральний план м. Києва

Розвиток території здійснюється у відповідності до стратегічних документів міста, найголовнішим з яких є Генеральний план Києва. Чинний на момент початку проектування Генеральний план розвитку Києва до 2020 року (затверджений рішенням КМР № 370/1804 від 28.03.2002) відносив урочище Покол до зеленої зони загальноміського значення. Це означало, що будь-яка капітальна забудова на ділянці не передбачалася, окрім можливих об'єктів рекреаційної інфраструктури. Однак з часом містобудівна ситуація та пріоритети міської політики змінилися. Вже у Генеральному плані на період до

										Лист
										48
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

2025 року (який, хоча формально не був затверджений окремим законом, використовується як скоригований проект Генплану) були закладені наміри ревіталізації південних промислових територій Києва. Зокрема, передбачалася реконструкція і перепрофілювання прилеглих зон Корчуватого та Телички шляхом винесення промислових підприємств і освоєння територій під житлово-громадську забудову. Ці планувальні рішення утворили передумови для зміни функції урочища Покол, адже поруч розгортався процес урбаністичного освоєння колишніх промзон.

Сьогодні (станом на 2025 рік) триває розробка нового Генерального плану Києва на перспективу до 2040 року. У його проектах територія вздовж Столичного шосе також розглядається як частина міської забудови, а не зеленої зони. Попередній аналіз містобудівної документації вказує, що ця ділянка увійшла до складу територій житлової забудови з об'єктами громадського призначення. Таким чином, на рівні стратегічного планування міста закріплено зміну функціонального використання досліджуваної території на користь розвитку нового житлово-громадського комплексу.

Важливо зазначити, що відповідність детального плану або інвестиційного проекту Генеральному плану є однією з ключових вимог містобудівного законодавства. В випадку урочища Покол, для реалізації проекту знадобилося внести зміни до Генплану 2020 року, вилучивши ділянку з переліку зелених зон та змінивши її функціональне призначення. Це було здійснено шляхом затвердження містобудівного обґрунтування та відповідного рішення Київради у 2007 році (детально про нього – у наступному підрозділі). Отже, нормативно-планувальна база на рівні Генерального плану наразі підтримує ідею житлової забудови вздовж Столичного шосе, що створює правові підстави для детальнішого планування цієї території.

2.7 Рішення Київської міської ради та дозвільна документація

Ключовим нормативним актом, що змінив долю цієї території, стало рішення Київради від 20.12.2007 № 1466/4299 «Про передачу ТОВ „Еквілібріум

									Лист
									49
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

складався з: рішення Київради про відведення землі, договору оренди, містобудівного обґрунтування (фактично виконувало роль детального плану території), МУО, а також отриманого дозволу ДАБІ на будівництво.

Таким чином, нормативно-правова база на рівні міста включає комплекс рішень та документів, які санкціонували зміну призначення території та старт реалізації проекту. Ці документи визначили базові параметри забудови та забезпечили її юридичну легітимність попри початкову невідповідність Генплану. Надалі, для повного освоєння території може знадобитися розроблення детального плану території (ДПТ), щоб інтегрувати проект у загальну містобудівну систему міста згідно з актуальними вимогами законодавства.

2.8 Державні будівельні норми (ДБН) та стандарти планування

При розробці концепції освоєння території враховуються вимоги діючих державних будівельних норм України, які регламентують параметри житлової і громадської забудови, планування мікрорайонів, інженерне забезпечення та благоустрій. До ключових нормативних документів, що впливають на проектні рішення, належать:

- **ДБН Б.2.2-12:2019 «Планування і забудова територій».** Цей документ встановлює норми щільності населення, відсоток озеленення, радіуси пішохідної доступності об'єктів обслуговування, необхідну забезпеченість соціальною інфраструктурою тощо. Зокрема, ДБН регламентує, що на кожні 1000 мешканців повинно припадати не менше 135 місць у школах та 38 місць у дитячих садках, при цьому школа має знаходитися у зоні пішої доступності від житла – не більше 750 метрів, а дитсадок – не більше 300 метрів. Такі показники діють в Україні з 2018 року і мають враховуватися при будівництві нового житла.

- **ДБН В.2.2-3:2018 «Будинки і споруди. Житлові будинки. Основні положення».** Він містить вимоги до параметрів житлових будинків

										Лист
										51
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

(поверховість, площі квартир, інсоляція, забезпечення осіб з інвалідністю тощо), які потрібно врахувати при проектуванні житлових секцій комплексу.

• **ДБН Б.2.2-5:2011 «Благоустрій територій»** (із змінами). Регулює вимоги до озеленення, покриттів, дитячих майданчиків, організації дворового простору. Зокрема, згідно з цим ДБН (а також державними санітарними правилами), рівень озеленення прибудинкової території житлової забудови має становити не менше 40% від площі ділянки. У проекті необхідно забезпечити виконання цієї норми шляхом максимального збереження існуючих зелених зон та створення нових.

• **ДБН В.2.3-5:2018 «Вулиці та дороги населених пунктів»**. Цей норматив визначає класифікацію вулиць і доріг, їх поперечні профілі, вимоги до транспортних розв'язок. Враховуючи, що Столичне шосе є магістральною вулицею безперервного руху, при проектуванні виїздів з нового кварталу потрібно дотримуватися вимог цього ДБН щодо проектування з'їздів на магістралі (наявність прискорювально-гальмівних смуг, забезпечення видимості та безпеки руху).

• **Інші норми:** санітарні норми (ДСанПіН), зокрема ДСП 173-96 щодо планування і забудови населених пунктів (встановлює, наприклад, згаданий рівень озеленення 40% та інші гігієнічні вимоги); протипожежні норми (ДБН В.1.1-7:2016) щодо відстаней між будинками та під'їздів пожежної техніки; норми доступності (ДБН В.2.2-40:2018 «Інклюзивність будівель і споруд») тощо. Усі ці стандарти сукупно формують рамкові умови, в межах яких має розроблятися проект забудови.

Дотримання ДБН є обов'язковим при подальшому детальному плануванні території та проектуванні будівництва. Відтак, вже на стадії науково-дослідної частини враховано ключові нормативні показники (щільність, озеленення, забезпеченість об'єктами обслуговування, транспортна доступність), щоб концепція відповідала чинним стандартам і могла бути реалізована без відхилень від норм.

									Лист
									52
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

2.9 Вплив нормативної бази на концепцію забудови

Наведені вище нормативно-правові документи значною мірою визначають рамки та напрямок містобудівної концепції освоєння території. По-перше, зміни до Генерального плану та рішення Київради 2007 року легалізували саму можливість житлової забудови на ділянці, тому концепція базується на тому, що територія офіційно віднесена до зони житлово-громадської забудови. Без цієї зміни проект був би неможливим. По-друге, встановлені містобудівні умови та обмеження (МУО) задають ряд параметрів, яких має дотримуватися проект: граничну висотність будівель, відсоток площі забудови та озеленення, необхідність облаштування паркінгів (надземних і підземних), змішане функціональне призначення (вбудовані офісні та торговельні приміщення). Концепція враховує ці вимоги, зокрема передбачає багаторівневі паркінги і поєднання житлової функції з комерційною (будинки з вбудовано-прибудованими закладами).

Державні будівельні норми вплинули на розрахункові показники проекту. Так, норми щільності населення та поверховості обмежують кількість квартир, яку можна розмістити на 1 га, що вберігає від надмірної густоти забудови. Наша концепція дотримується рекомендованої щільності: прогнозоване населення першої черги становить ~2,35 тис. осіб на 11,5 га, тобто близько 204 осіб/га, що знаходиться в межах допустимого для багатоповерхових районів (до 450 осіб/га за ДБН). Норми забезпеченості освітніми закладами (135 місць у школах і 38 місць у дитсадках на 1000 мешканців) безпосередньо вплинули на програму проекту: у складі першої черги закладено дитячий садок на 140 місць, що перевищує нормативну потребу при ~2,3 тис. населення (потреба ~90 місць). Це зроблено з урахуванням перспективи наступних черг та зовнішнього попиту.

Крім того, вимоги ДБН щодо озеленення (не менше 40% дворових територій) спричинили закладення просторих зелених дворів та громадських скверів усередині кварталу. Норми щодо парковок (орієнтовно 50 машиномісць на 100 квартир у периферійних районах) стали підставою для проектування

										Лист
										53
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

достатньої кількості паркомісць – як підземних, так і наземних – сумарно близько 0,5 машиномісця на квартиру, що відповідає практиці та нормативам. Врахування всіх цих вимог на етапі концепції дозволяє забезпечити подальше погодження детального плану та проектів забудови без необхідності кардинальних змін.

Отже, нормативна база виступає як каркас, на який спирається науково-дослідна розробка. Вплив норм проявився у формуванні функціонально-планувальної структури (змішане використання, соціальна інфраструктура на місці, обмеження висоти будинків відповідно до зонування), у визначенні розрахункових показників (щільності населення, кількості місць у садках і школах, масштабів паркування), а також у заходах з благоустрою (обсяг озеленення, шумозахист, санітарні відстані). В результаті розроблена концепція є не лише архітектурно доцільною, але й правомірною та реалістичною в умовах існуючих правил забудови.

2.10 Стратегічне значення ділянки в структурі міста

Розташування території вздовж Столичного шосе надає їй важливого стратегічного значення для міської структури Києва. Столичне шосе – одна з магістралей, що з'єднують центральні райони міста з його південними околицями та передмістями. Фактично, ця ділянка лежить на «південних воротах» столиці: транспорт, що рухається з напрямку Обухова та південних приміських зон, проходить уздовж неї при в'їзді до Києва. Відтак, освоєння території дозволить сформувати привабливу міську «візитівку» на в'їзді до міста. Сучасний комплекс із виразною архітектурою стане композиційним акцентом уздовж магістралі, покращуючи візуальний образ південного в'їзду до Києва.

Ділянка також знаходиться неподалік від значного транспортно-пересадкового вузла «Видубичі», де перетинаються Сирецько-Печерська лінія метро, залізнична станція і великий автовокзал. Відстань ~1,5 км забезпечує відносно добру доступність: мешканці нового мікрорайону зможуть за 5 хвилин

										Лист
										54
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

доїхати або 15–20 хвилин дійти до цього вузла та скористатися різноманітними видами транспорту. Це робить територію зручною для розселення активного працездатного населення, яке щоденно дістається на роботу до різних районів міста. Фактично, положення уздовж магістральної осі та близькість до пересадкового вузла перетворюють дану ділянку на перспективний транспортно-орієнтований розвиток.

З огляду на генеральну схему планування, урочище Покол розташоване між існуючою забудовою правого берега та долиною Дніпра. Його освоєння дозволяє логічно «замкнути» міську забудову до природної межі – до заплави річки. Таким чином, місто використовує внутрішній резерв територій (інфілл-розвиток) замість розширення на нові приміські площі. Це відповідає сучасним принципам сталого розвитку міста.

Стратегічне значення ділянки проявляється і в тому, що вона може стати ядром нового планувального вузла на півдні Києва. Поруч, вздовж Наддніпрянського шосе та у районі Телички, заплановано створення нових громадсько-ділових центрів після виносу промзон. Комплекс уздовж Столичного шосе органічно доповнить цю трансформацію, забезпечивши житлову складову поблизу нових місць прикладання праці. Таким чином, територія відіграє роль сполучної ланки між існуючою міською тканиною (житловими масивами Корчуватого) та новими осередками розвитку (ділові квартали Телички), сприяючи формуванню поліцентричної структури Києва.

2.11 Роль території у розвитку Голосіївського району

На рівні Голосіївського адміністративного району дана територія також має суттєве значення. Голосіївський район – один з найбільших за площею районів Києва, що включає як щільно забудовані житлові масиви, так і великі зелені зони та промислові території. Південно-східна частина району (Корчувате, Теличка) історично мала меншу густоту населення і була зайнята промисловими об'єктами та складуваннями. Згідно з міськими програмами розвитку, ці території підлягають реновації та інтеграції в міське середовище

										Лист
										55
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

шляхом створення нових житлових і громадських кварталів. Освоєння урочища Покол уздовж Столичного шосе вписується в цей процес оновлення півдня Голосіївського району.

Для самого району поява нового житлового комплексу означає збільшення населення та, відповідно, розширення місцевої громади. Це створює необхідність розвитку соціальної інфраструктури районного рівня – можливо, будівництво нових шкіл, амбулаторій, закладів культури, якщо існуючі не зможуть обслуговувати нових мешканців. Проте водночас новий комплекс принесе і певну компенсацію: планується відкриття нових дитячих садків, торговельно-розважального центру, спортивних об'єктів, доступних не лише для мешканців комплексу, а й для жителів усього району. Таким чином, територія може стати новим локальним центром на півдні Голосіївського району, поліпшуючи забезпеченість його південної частини сервісами.

Ще одним аспектом є транспортна мережа району. Нині зв'язок південних мікрорайонів (Корчуватого) з центром здійснюється переважно через Столичне шосе та міст Південний. Формування великого житлового масиву збільшить транспортне навантаження, але одночасно може стимулювати модернізацію дорожньої мережі (наприклад, будівництво додаткових розв'язок або розширення вулиць місцевого значення). Район може отримати інвестиції у транспортну інфраструктуру як частину угоди із забудовником.

Отже, з точки зору Голосіївського району, освоєння цієї території має подвійний ефект: воно сприятиме оновленню депресивних промзон і залученню нових мешканців, що підвищить соціально-економічний потенціал району, але водночас висуває вимоги до органів влади щодо розбудови інфраструктури для підтримки зростаючого населення. Загалом, проект можна розглядати як каталізатор розвитку південних територій району, що досі були недостатньо освоєні міською забудовою.

										Лист
										56
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

2.12 Обґрунтування зміни функціонального призначення ділянки

З точки зору міської політики та потреб громади, рішення про зміну функціонального призначення урочища Покол зі зеленої зони на територію житлово-громадської забудови має наступні обґрунтування:

- **Дефіцит житла у місті.** Київ постійно зростає за кількістю мешканців, і попит на доступне сучасне житло залишається високим. Використання незабудованих внутрішньоміських територій під житлове будівництво (інфілл-збудова) є кращою альтернативою, ніж розширення міста на околиці. Ділянка вздовж Столичного шосе є значним резервом (понад 20 га) майже в межах міста, що дозволяє розмістити десятки тисяч квадратних метрів житла і частково задовольнити потреби в ньому.

- **Раціональне використання малоефективних земель.** До зміни цільового призначення урочище виконувало рекреаційні функції, але фактично було малооблаштованим і недоступним для масового відвідування (дикий парк без інфраструктури). Частина території була зайнята чагарниками, дрібними нелегальними забудовами (гаражами). Тобто, з погляду користі для громади, ця земля не працювала на повну. Переведення її під контрольований розвиток дозволяє створити нові об'єкти, які будуть служити людям (житло, дитсадки, магазини), при цьому передбачивши впорядковані озеленені зони замість хаотичних чагарників.

- **Фінансово-економічні вигоди.** Забудова території приносить інвестиції, створює робочі місця (на етапі будівництва і подальшої експлуатації об'єктів), збільшує надходження до міського бюджету (через податки, пайові внески або інвестиційні угоди). Для міста це аргумент на користь зміни призначення ділянки – замість утримання занедбаного парку воно отримує новий мікрорайон, який генеруватиме економічну активність.

- **Соціальна необхідність та розвиток громади.** У прилеглих мікрорайонах (Корчувате, Чапаївка) мешкає громада, яка потерпала від нестачі об'єктів обслуговування. Новий комплекс включатиме дитячий садок, торговельний центр, спортивні майданчики, що будуть доступні не лише

новоселам, а й існуючим жителям району. Таким чином, проект покращить якість життя місцевої громади: з'являться нові місця для навчання дітей, для дозвілля та покупок, не потрібно буде їхати до центру за базовими послугами.

• **Поліпшення міського середовища уздовж магістралі.** Зміна функції ділянки дозволяє реалізувати комплексний благоустрій уздовж Столичного шосе. Передбачено створення шумозахисних насаджень, облаштування тротуарів, велосипедних доріжок, нових транспортних під'їздів. Таким чином, замість дикої порослі та стихійних звалищ уздовж дороги буде впорядкована територія з зеленими скверами і архітектурно оформленими фасадами будинків, що в цілому покращить образ міського середовища.

З наведених причин рішення про зміну функціонального призначення території уздовж Столичного шосе є виправданим з позиції міської стратегії. Воно відповідає інтересам розвитку міста, оскільки дозволяє вирішити житлові та інфраструктурні питання, а також сприяє оновленню занедбаних територій. Водночас таке рішення вимагало і продовжує вимагати уважного ставлення до екологічних наслідків та компенсуючих заходів, про що йдеться у попередніх та наступних розділах.

2.13 Варіант функціонально-планувальної структури освоєння

Виходячи з проведеного аналізу, пропонується наступна концепція функціонально-планувальної структури освоєння території. Загалом, планування базується на принципі створення збалансованого житлового району із власним громадським центром та рекреаційними просторами, інтегрованого в міську інфраструктуру.

Зонування території. Ділянка поділяється на кілька функціональних зон:

• вздовж фасаду Столичного шосе формується смуга громадської та комерційної забудови. Тут передбачені вбудовано-прибудовані приміщення торговельного, офісного призначення на перших поверхах житлових будинків, а також окремо розташовані комерційні об'єкти (наприклад, торговельно-розважальний центр). Такий прийом дозволяє створити шумозахисний бар'єр

										Лист
										58
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

для житлових зон позаду та забезпечити візуально активний фронт забудови вздовж магістралі.

- за громадською смугою, у внутрішній частині ділянки, розміщується **зона житлової забудови**. Це основна площа території, де будуть зведені багатоповерхові житлові будинки різної поверховості (від ~10 до ~26 поверхів) з внутрішніми дворовими просторами. Житлові будинки згруповані у кілька мікро-кварталів, об'єднаних системою проїздів.

- у південній частині ділянки, прилеглої до парку «Покол», зберігається **зелена рекреаційна зона**. Частина існуючих зелених насаджень максимально зберігається та впорядковується у вигляді парку відпочинку для мешканців нового району і всієї громади. Ця зона також виконує роль буферу між новою забудовою та рештою урочища Покол.

- окремо виділені майданчики для **соціальної інфраструктури**: на ділянці передбачено місце під дошкільний навчальний заклад (дитячий садок) у центральній частині, а також зарезервовано територію під можливе зведення школи (імовірно у складі наступних черг будівництва, або за межами ділянки, в координації з міськими планами).

- **транспортно-складська зона**: на північній межі території, поблизу існуючих гаражів, передбачено розміщення наземного багаторівневого паркінгу для мешканців (щоб не захарашувати двори автомобілями), а також господарчої зони (можливі підстанції, сміттєві контейнери, пожежне депо за потреби). Це найбільш віддалена від житлової зона, що межує з вже існуючими нежитловими об'єктами.

Таке зонування забезпечує функціональний баланс: активна ділова частина – вздовж магістралі, тиха житлова – у глибині, зелений парк – як ядро відпочинку, і технічні об'єкти – на периферії. Воно враховує наявні сусідства (поруч шосе та промзона) і мінімізує їхній негативний вплив на нове житло.

										Лист
										59
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

2.14 Розміщення та характеристики житлової забудови

Житлова забудова на території запропонована у вигляді групи багатосекційних багатоповерхових будинків. Планувально будинки розташовуються окремими групами (3–5 будинків), що формують напівзамкнені дворові простори. Між групами передбачені проходи і проїзди, що забезпечують взаємозв'язок кварталів.

Запроектовано різноповерхову забудову: переважна висотність будинків становить 18–25 поверхів, із можливими акцентами до 26 поверхів на ключових кутах (ближче до шосе). Є також нижчі секції (10–12 поверхів) у глибині ділянки, ближче до зеленої зони, щоб створити плавний перехід до паркового оточення. Така градація поверховості покращує інсоляцію дворів і зменшує психологічний ефект надмірної висоти.

Кожний житловий будинок спроектований за сучасними стандартами: секції з однокімнатними, двокімнатними та трикімнатними квартирами, усі квартири матимуть балкони чи лоджії, достатнє природне освітлення. Орієнтовна загальна кількість квартир у першій черзі – близько 1 353 шт. (три будинки по 2–3 секції кожний), що генерує населення приблизно 2,3 тис. осіб (як розраховано вище). Надалі, в наступних чергах, кількість житлових будинків може бути збільшена до 10–12, що доведе сумарну кількість квартир до ~7500 (повна реалізація комплексу), а населення – до 10–12 тис. осіб.

При проектуванні житлових будинків враховано нормативи комфорту: забезпечується необхідна інсоляція квартир (відстані між будинками витримані відповідно до ДБН та орієнтація секцій продумана для мінімізації затінення); доступність – кожен будинок матиме безбар'єрний вхід, ліфти, можливо обладнання для маломобільних груп. У дворах будинків розміщуються дитячі ігрові майданчики, зони відпочинку для дорослих, гостьові стоянки (обмеженої кількості, основний паркінг – винесений назовні), господарські майданчики для сміття. Площі озеленення у дворах складатимуть не менше 40% від їх території, що відповідає нормам та створює комфортне середовище проживання.

						Лист
						60
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

2.15 Громадські об'єкти та обслуговування населення

Проектом передбачено створення повноцінної інфраструктури обслуговування, щоб новий житловий район був самодостатнім з точки зору повсякденних потреб мешканців. Головні громадські об'єкти та заклади розміщуються таким чином:

- **Дошкільний навчальний заклад (дитячий садок)** на 140 місць розташовано в центрі першої черги забудови. Це окрема будівля висотою 2 поверхи, оточена власною огороженою територією з дитячими майданчиками і зеленими зонами. Місткість 140 місць перевищує мінімальну потребу для населення першої черги (приблизно 90 місць на 2,3 тис. осіб), що дозволяє приймати дітей і з сусідніх кварталів або враховує перспективне збільшення населення у наступних чергах.

- **Школа.** З огляду на масштаб проекту, передбачено резервування площі під загальноосвітню школу на 1–2 паралелі (на 360–720 учнів) у північній частині території або за її межами. Потреба в школі виникне при заселенні всіх черг (орієнтовно 10 тис. населення, що відповідає 1200 місцям у школах за нормативом). Можливі рішення: будівництво нової школи у складі другої черги проекту або реконструкція та розширення існуючої школи в мікрорайоні Корчувате з розрахунком на нових мешканців (що потребує окремого узгодження з міською владою).

- **Магазини та заклади повсякденного сервісу.** На перших поверхах майже всіх житлових будинків, що виходять на вулиці і площі, передбачені вбудовані нежитлові приміщення під магазини (продуктові, господарські), аптеки, кафе, відділення банків, салони краси тощо. Це забезпечить крокову доступність основних сервісів. Крім того, у громадській зоні вздовж шосе планується зведення окремого торговельно-розважального центру (ТРЦ) площею близько 15–20 тис. м², де розмістяться супермаркет, торгові галереї, кінотеатр, фітнес-центр. Такий об'єкт не тільки обслуговуватиме мешканців комплексу, а й стане центром притягання для всього Голосіївського району.

										Лист
										61
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

• **Медичні та освітні послуги.** Невеликі амбулаторні клініки сімейної медицини та приватні медичні кабінети заплановано на перших поверхах окремих будинків (з врахуванням вимог ізоляції). Також можливе відкриття дитячого розвиваючого центру, мовних курсів, спортивних секцій – усі такі функції можуть розташовуватися у вбудованих приміщеннях, формуючи локальний центр активності.

• **Громадський центр та площа.** У композиційному центрі району передбачено невелику площу або пішохідний бульвар, оточений кафе, магазинами, з виходом до парку. Тут можуть проводитися ярмарки, свята, діяти громадський простір з лавками, фонтаном тощо. Ця площа стане осередком спілкування мешканців і символічним «серцем» нового району.

Такий набір об'єктів обслуговування забезпечить більшість повсякденних потреб без необхідності виїжджати за межі району. Він відповідає вимозі крокової доступності: дитсадок і магазини – у радіусі 300 м, школа – до 750 м. Створення ТРЦ і громадського центру додасть району привабливості і для ширшої громади, не перевантажуючи при цьому існуючу інфраструктуру міста, оскільки нові об'єкти частково компенсують її дефіцит.

2.16 Транспортна інфраструктура та вулично-дорожня мережа

Проектна територія буде інтегрована в існуючу транспортну мережу міста через декілька основних виїздів. Головний в'їзд до нового району запланований зі Столичного шосе – шляхом влаштування розширеної смуги з'їзду та виїзду (додаткової розгонної/гальмівної смуги на шосе), що забезпечить безпечне включення транспорту мешканців у потік магістралі. Передбачається також будівництво дворівневої транспортної розв'язки неподалік (на перетині з вул. Промисловою), яка вже закладена у схемі розвитку магістралей міста, що покращить доступ до району з обох напрямків руху.

Внутрішня вулична мережа району має структурований характер: запроектовано головну внутрішньоквартальну дорогу вздовж всього комплексу, паралельно шосе, яка з'єднає північний і південний виїзди. Від неї відходять

									Лист
									62
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

декілька другорядних проїздів, що забезпечують під'їзд до окремих груп будинків та об'єктів. Ширина головної дороги – 7 м (дві смуги руху), другорядних – 5,5 м (по одній смузі). На перехрестях внутрішніх доріг передбачені розширення для організації стоянок, «карманів» громадського транспорту (у разі продовження автобусного маршруту всередину району) та майданчики для розвороту.

Окрему увагу приділено організації паркування. У проекті закладено три рівні паркування:

- **Підземний паркінг** під частиною житлових будинків (загалом на ~90 машиномісць у першій черзі) – він призначений для мешканців ближчих секцій.

- **Наземні багаторівневі паркінги** – один великий паркінг на 400–450 авто планується звести на північній околиці, а в перспективі другий – на південній (в межах наступних черг). Перший паркінг забезпечить автостоянку для мешканців першої черги (вміщуючи більшість їх автомобілів). Загальна кількість машиномісць у цьому паркінгу першої черги – 464 місця.

- **Гостьові стоянки** – відкрита автостоянка на ~100 місць перед ТРЦ (для відвідувачів) та поодинокі місця вздовж внутрішніх проїздів (короткочасне паркування). У першій черзі відкриті стоянки сумарно вміщують 110 авто, вони розташовані таким чином, щоб не заважати пішохідному руху та озелененню (переважно на периферії дворових територій).

Передбачено розвиток і **громадського транспорту**: планується продовжити один з існуючих автобусних маршрутів, що курсують Столичним шосе, до внутрішньої дороги комплексу (із кінцевою зупинкою біля громадського центру). Це покращить сполучення з метро «Видубичі» та іншими районами для мешканців, які не користуються власним авто. Пішохідна та велосипедна інфраструктура також інтегрована: уздовж головної внутрішньої вулиці прокладаються тротуари (шириною 2,25 м) і велосипедна доріжка, що з'єднується з існуючою веломережею вздовж Наддніпрянського шосе.

										Лист
										63
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

Загалом, запроектована транспортна схема відповідає принципам зручності та безпеки: розділення потоків (житлові вулиці відокремлені від магістрального руху), достатня ємність паркування, наявність альтернативних видів пересування. Вона також враховує рекомендації ДБН щодо магістральних вулиць та організації громадського транспорту в нових районах.

2.17 Інженерні мережі та санітарно-захисні зони в проекті

При розробці планувальної структури враховано розміщення існуючих інженерних мереж та необхідність дотримання охоронних і санітарних зон. За попередніми даними, вздовж меж ділянки (з боку шосе) проходять міські комунікації – водопровідний та каналізаційний колектори, газопровід. Їхні охоронні зони (як правило, 5–10 м з обох боків від труб середнього діаметру) враховані в відступах від меж ділянки: у цих зонах не розміщується капітальних споруд, натомість можуть бути зелені насадження або проїзди. Проектні будівлі віднесені від трас комунікацій мінімум на відстань, визначену будівельними нормами.

На території, за результатами інженерних вишукувань, можуть бути виявлені підземні електрокабелі чи зв'язкові колектори. Їх буде винесено або захищено за потреби, але на етапі концепції передбачається залишати коридори (резервні смуги) уздовж потенційних трас таких мереж – знову ж без забудови над ними. Наприклад, в центральній частині ділянки заплановано бульвар (пішохідна алея), під яким можна прокласти нові інженерні комунікації, і який одночасно слугуватиме охоронною зоною для будь-яких існуючих мереж, що там пролягають.

Дотримано також умови санітарно-захисних зон від потенційних джерел шкідливостей. Від Столичного шосе (джерело шуму та вихлопних газів) запроектовано захисну смугу шириною ~50 м: у цій смузі розміщено нежитлові приміщення (комерційні), багаторівневий паркінг, а також висаджуються щільні ряди дерев. Таким чином, перший ряд житлових будинків фактично

										Лист
										64
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

відстоїть на 50+ м від проїжджої частини – це відповідає нормам допустимого шумового впливу на житло.

Щодо ТЕЦ-5: її санітарно-захисна зона залежить від потужності та типу палива, але орієнтовно складає 300 м для газової ТЕЦ. Більша частина цієї зони припадає на саму промзону ТЕЦ та дніпровську заплаву; край території проектування лише дотикається до межі 300-метрової зони. Тут не планується розміщувати житлових будинків – у східній частині ділянки (ближче до ТЕЦ) запроектовані лише нежитлові об'єкти (гаражі, інженерні споруди, парк) чи паркові зони. Це гарантує, що жодна житлова секція не опиниться в межах недопустимого близького сусідства до потенційних джерел забруднення.

Також враховано протипожежні розриви між будинками та відстані до існуючих споруд навколо ділянки (адмінбудівель на півночі). Усі нові будинки розташовані на відстані не менше 15–20 м один від одного, що відповідає вимогам пожежної безпеки для будівель такої висоти.

Таким чином, інженерна підготовка території включає заходи з переносу чи захисту існуючих мереж та впровадження нових (водопостачання, каналізація, електрика, тепло) у технічних коридорах. Санітарно-захисні та охоронні зони строго витримані в плані, що підтверджує можливість реалізації проекту без порушення нормативів безпеки та комфорту.

2.18 Комерційна та бізнес-інфраструктура

Окрім соціальних об'єктів, концепція передбачає розвиток комерційної інфраструктури, що виконує дві ролі: забезпечення потреб мешканців та створення робочих місць і ділової активності всередині району.

Основним об'єктом є запланований торговельно-розважальний центр (ТРЦ) площею близько 18 000 м². Він розташується вздовж Столичного шосе на північ від головного в'їзду до комплексу. В ТРЦ передбачено супермаркет (продуктовий магазин площею ~2 тис. м²), галерею магазинів різних товарів (одяг, електроніка тощо), зону фуд-корту та розваг (кінотеатр, дитячий ігровий центр, боулінг). Такий центр задовольнить потреби мешканців у закупівлях і

									Лист
									65
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

дозвіллі, а також привабить відвідувачів з інших районів, підвищуючи статус локації.

Крім ТРЦ, у складі комплексу будуть **дрібні комерційні об'єкти**: магазини формату «біля дому» (мінімаркети, аптеки, кафе) на перших поверхах житлових будинків, як зазначалося раніше. Їх загальна площа може становити 3–5 тис. м² сумарно, що відповідає нормативам та забезпечує мешканців товарами першої необхідності.

Офісні приміщення також інтегровані в структуру: частина нежитлових площ на перших-других поверхах відведена під офіси та коворкінги. Згідно з початковим цільовим призначенням землі («будівництво готельно-офісного, торгового комплексів»), проект включає бізнес-складову. В одному з будинків уздовж шосе може бути облаштований бізнес-центр (наприклад, 5–6 поверхів офісів у стилісаті під житловою вежею). За оцінками, загальний обсяг офісних площ складе 8–10 тис. м², що здатне вмістити декілька сотень працівників. Це створить робочі місця для мешканців району, зменшуючи маятникову міграцію.

Готель або апарт-готель розглядається як опція на перспективу, враховуючи вигідне розташування біля магістралі (зручне для транзитних подорожніх). На північній околиці (поблизу паркінгу) може бути зарезервовано ділянку під 3-зірковий готель на ~100 номерів. Його поява залежатиме від інвестиційного інтересу та не є критичною для функціонування району, але у разі реалізації додасть ділової активності.

Таким чином, комерційно-бізнесова складова проекту включає великий ТРЦ районного значення, мережу дрібних магазинів і сервісів, вбудовані офіси та потенційно готель. Це забезпечує комплексність розвитку – район не лише «спальний», але й містить місця прикладання праці та точки тяжіння, що підвищують його привабливість та життєздатність у довгостроковій перспективі.

										Лист
										66
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

2.19 Автомобільний парк мешканців та організація паркування

Для планування транспортної інфраструктури важливо оцінити орієнтовну кількість автомобілів, що будуть належати мешканцям нового комплексу, та відповідно спроектувати паркувальні місця.

Прогноз автомобілізації. Враховуючи периферійне розташування території, очікуваний рівень автомобілізації населення дещо вищий за середній по місту. Приймаємо, що на 1000 мешканців припадатиме близько 300–350 легкових авто (коефіцієнт 0,3–0,35 автомобіля на особу). Для першої черги з населенням ~2 350 осіб це дає прогноз ~750–820 автомобілів. Для повного комплексу (12 000 осіб) – 3 600–4 200 авто. Така оцінка узгоджується з практичними даними (в середньому 1 автомобіль на 2 квартири в новобудовах подібного класу, тобто ~0,5 авто/квартиру).

Заплановані паркомісця. Проектом передбачено загалом 664 паркомісця у першій черзі (90 у підземних паркінгах, 464 у наземному паркінгу та 110 на відкритих стоянках). Це відповідає співвідношенню ~0,49 місця на квартиру (664/1353). Хоча даний показник менший за 0,5, фактично розрахунковий коефіцієнт забезпеченості паркомісцями на сім'ю близький до 100% (оскільки частина квартир належатиме сім'ям без авто, а інша частина може мати більше одного авто). Отже, закладена кількість машиномісць є достатньою для потреб першої черги.

При подальшій забудові, кількість паркомісць буде збільшуватися пропорційно. Планується, що загальний коефіцієнт забезпеченості паркуванням буде утримуватися на рівні ~0,5–0,6 на квартиру. Це означає, що на 7 500 квартир має бути облаштовано 3 750–4 500 паркомісць. В структурі комплексу вони будуть розподілені між двома великими паркінгами (північним і південним, сумарно близько 3000 м.м.), підземними паркінгами під частиною будинків (~500 м.м.) та гостьовими стоянками на внутрішніх проїздах (~500–1000 м.м.). Конкретний розрахунок буде деталізовано у відповідних проектах черг забудови.

Організація паркування. Принцип організації – мінімізувати присутність автомобілів у житлових дворах. Основна маса авто розміщується у відведених для цього спорудах: багаторівневих паркінгах та підземних паркінгах. Гостьові місця передбачені вздовж внутрішніх доріг, але не у дворах. Дворові території запроектовані як переважно пішохідні, з обмеженим в'їздом для транспорту (тільки спецтехніка і тимчасовий під'їзд). Це створює безпечне середовище для мешканців і водночас спонукає користуватися організованими парковками.

Таким чином, планувальні рішення щодо паркування забезпечують баланс між достатньою кількістю машиномісць та збереженням комфортного простору без надлишкового транспорту. Рівень автомобілізації, що прогнозується, буде обслуговуватися запроектованою інфраструктурою без суттєвого впливу на прилеглу вуличну мережу, оскільки виїзди і паркінги спроектовані з урахуванням розподілу потоків та резерву пропускної здатності.

2.20 Показники озеленення та екологічні аспекти благоустрою

Забезпечення достатнього рівня озеленення є одним з ключових критеріїв якості житлового середовища, особливо з огляду на втрату частини природного ландшафту. У проекті приділено велику увагу формуванню зелених зон та ландшафтній організації території.

Площа озеленення. В межах першої черги забудови передбачено ~2,11 га озелених територій (парки, сквери, газони, озеленені двори), що становить близько 18% площі першої черги (11,5 га). Хоча цей відсоток на перший погляд не високий, слід врахувати, що ще значна частина ділянки лишається незабудованою (буде освоюватись у наступних чергах) і тимчасово може використовуватись як озеленена територія. В остаточному варіанті (на 21,6 га) планується забезпечити не менше 40% площі під озелененням, як того вимагають норми. Це буде досягнуто завдяки збереженню південної паркової частини (парк «Покол») і влаштуванню нових зелених насаджень уздовж вулиць і між будинками.

Типи зелених зон. Проектом передбачені різні типи озелених просторів:

								<i>Лист</i>
								68
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>				

- центральний **парк** (на межі з існуючим парком «Покол»), де зберігається максимально наявна рослинність, додаються алеї, лави, дитячі майданчики природного стилю;

- **сквери та бульвари** всередині кварталів – пішохідні алеї з деревами і клумбами, які слугують місцем відпочинку та прогулянок всередині житлової групи;

- озеленені **двори** – внутрішньодворові простори кожного кварталу озеленені газонами, кущами, окремими деревами, з ландшафтним дизайном дитячих майданчиків;

- захисні **смуги зелених насаджень** вздовж Столичного шосе – щільні ряди дерев (хвойних і листяних), а також шумозахисні земляні валки з посадками, які зменшуватимуть шум і загазованість від дороги.

Озеленення особливих елементів. Заплановано впровадження елементів вертикального та інноваційного озеленення: зелені дахи на низьких секціях будинків (експлуатовані покрівлі з трав'яним покривом, зонами відпочинку мешканців); озеленені стіни (панелі з виткими рослинами на фасадах паркінгів); дощові садки і біо-канави для збору та фільтрації зливових вод у дворах.

Екологічний ефект. Велика кількість зелених насаджень позитивно вплине на мікроклімат району: очікується зниження рівня запиленості і покращення якості повітря порівняно з відкритою місцевістю без дерев. Зелені зони поглинатимуть шум від транспорту, а також слугуватимуть середовищем для міської фауни (птахів, дрібних тварин). Збереження частини існуючого парку означає, що екосистема урочища Покол не буде повністю знищена – навпаки, їй нададуть облаштованого вигляду та інтегрують у нову забудову, забезпечивши доступ для людей без втрати природної цінності.

У підсумку, проект досягає балансу між містобудівним освоєнням і збереженням зелених просторів. Показники озеленення відповідають нормам і перевищують мінімально необхідні значення, що гарантує комфортне і здорове середовище проживання для мешканців.

									Лист
									69
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

2.21 Соціальні та функціональні ефекти реалізації проекту

Реалізація запропонованого проекту матиме значний позитивний соціальний вплив як на локальну громаду, так і на місто в цілому. Насамперед, буде вирішено питання забезпечення житлом: близько 2,3 тисячі сімей отримають нові квартири вже після першої черги, а повна забудова зможе забезпечити житлом до 12–15 тисяч мешканців. Це підвищить рівень забезпеченості житлом у місті та сприятиме збалансуванню житлового фонду з потребами населення. Особливо важливо, що нове житло з'явиться у відносній близькості від центру, що зменшить маятникову міграцію з віддалених спальних районів або передмість.

Проект створить **новий осередок громади**. Заплановані об'єкти – дитячий садок, громадський центр, спортивні майданчики – стануть точками взаємодії мешканців, сприятимуть формуванню активного самоврядування на місцевому рівні. Нові мешканці інтегруються в Голосіївську громаду, поживлять суспільне життя південного мікрорайону. Виникне потреба у створенні ОСББ (об'єднань співвласників будинків), місцевих громадських організацій, що посилять соціальний капітал району.

Функціональний ефект полягає в диверсифікації використання території. Замість монопрофільної зеленої зони (яка фактично не виконувала повною мірою рекреаційну функцію) ми отримуємо **змішаний комплекс**: житло, офіси, торгівля, розваги, освіта – все на одній території. Така поліфункціональність відповідає сучасним трендам міського розвитку, забезпечуючи життєздатність району у різний час доби і тижня. Вдень тут працюватимуть офіси і магазини, ввечері – оживатимуть житлові двори, у вихідні – парки і ТРЦ прийматимуть відвідувачів. Це створює постійний потік людей і активність, що є ознакою здорового міського середовища.

Новий район стане також **гравітаційним центром** для навколишніх територій. Жителі сусідніх кварталів Голосіївського району отримають доступ до нових сервісів: вони зможуть водити дітей у новий садок, відвідувати магазини і кінотеатр в ТРЦ, користуватися новими спортивними

										Лист
										70
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

майданчиками. Таким чином, проект служить не лише інтересам новоселів, а й покращує якість життя існуючої громади.

Загалом, соціально-функціональний ефект від реалізації проекту – це народження нового повноцінного міського кварталу, інтегрованого у структуру Києва. Він поліпшить демографічну ситуацію (залучаючи молоді сім'ї, зупиняючи відтік населення), створить робочі місця і можливості для підприємництва на місці, збагатить міську інфраструктуру новими закладами. Проект продемонструє приклад успішної реновації занедбаної території, що може стати моделлю для інших районів.

2.22 Екологічні та інфраструктурні ефекти від реалізації проекту

Екологічний ефект проекту двоякий. З одного боку, відбувається втручання в природне середовище: частина зеленої зони буде забудована, що неминуче зменшить площу дикої природи. З іншого боку, проект передбачає широкий комплекс заходів, що можуть поліпшити екологічну ситуацію порівняно з початковим станом занедбаності. По-перше, буде здійснено рекультивацию території: очищення від сміття, упорядкування ґрунтів, нові посадки дерев та газонів. По-друге, сучасні будівельні норми гарантують, що новобудови будуть енергоефективними і менш забруднювальними (підключення до централізованого опалення від ТЕЦ-5 замість індивідуальних котлів зменшить викиди). По-третє, проект створить штучні водойми чи дренажні системи для збору дощової води, що запобігатиме підтопленням і одночасно слугуватиме зволоженню зелених зон.

Збереження та розвиток парку «Покол» на півдні ділянки можна розглядати як компенсаційний захід – таким чином, значна частина урочища залишиться доступною природною територією. Більш того, забудовник може бути зобов'язаний інвестувати в благоустрій цього парку: облаштування доріжок, освітлення, встановлення лав і урн, що підвищить рекреаційну цінність зеленої зони. Як результат, мешканці району і міста отримають якісний громадський простір замість дикої неосвоєної ділянки.

										Лист
										71
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

Інфраструктурний ефект проекту – це суттєве поліпшення інженерно-транспортної інфраструктури південного сегменту Голосіїва. Будуть прокладені нові мережі водопостачання та каналізації з резервом потужності, що потенційно дозволить підключити до них і сусідні квартали, покращуючи їхнє обслуговування. Електричні підстанції, збудовані для комплексу, забезпечать більш стабільне електропостачання прилеглого району (зменшення навантаження на існуючі лінії). Розширення вулично-дорожньої мережі (нові внутрішні дороги, реконструкція виїздів на шосе) зменшить затори на локальному рівні та підвищить безпеку руху.

Варто відзначити і економічний інфраструктурний ефект: в ході будівництва будуть модернізовані деякі міські інженерні системи (наприклад, побудовано нові каналізаційно-насосні станції, теплові камери), профінансовано встановлення світлофорів, зупинок громадського транспорту. Ці покращення залишаться у власності міста і служитимуть загальному благу.

Отже, екологічно-інфраструктурний баланс проекту виглядає прийнятним: хоча певні втрати природного середовища мають місце, вони компенсуються організацією нових упорядкованих зелених зон. Інженерна та транспортна інфраструктура району отримає імпульс до розвитку, що позитивно позначиться на якості життя мешканців і сталості функціонування міських систем у даному секторі міста.

2.23 Висновки та рекомендації

Проведене науково-дослідне опрацювання території вздовж Столичного шосе у Голосіївському районі м. Києва дозволило обґрунтувати доцільність та основні параметри її містобудівного освоєння. На основі аналізу сучасного стану встановлено, що ділянка, яка тривалий час лишалася незабудованою зеленою зоною, сьогодні набуває стратегічного значення для розвитку міста – з огляду на розташування біля ключової магістралі та внутрішній резерв для житлової забудови.

Основними результатами дослідження стали:

										Лист
										72
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

- визначено, що зміна функціонального призначення території зі зеленої зони на житлово-громадську є виправданою задля задоволення потреб міста в житлі та інфраструктурі, за умови вжиття заходів щодо збереження частини природного середовища;

- сформовано концепцію функціонально-планувальної структури, яка передбачає зонування території на житлову, громадську, рекреаційну та технічну частини, що взаємодоповнюють одна одну і враховують планувальні обмеження (червоні лінії, санітарні розриви);

- розраховано основні техніко-економічні показники проекту: перша черга – 2,35 тис. мешканців, 82 тис. м² житла, дитсадок на 140 місць, паркомісця – 664; повна реалізація – до 15 тис. мешканців, 450 тис. м² житла, необхідність двох дитсадків і однієї школи, паркомісця ~4 000 тощо;

- перевірено відповідність проектних рішень державним будівельним нормам: щільність населення та забудови, радіуси доступності об'єктів, рівень озеленення території, забезпеченість соціальною інфраструктурою – загалом відповідають або перевищують нормативні вимоги (наприклад, дитсадок запроектовано з запасом місткості, озеленення у перспективі досягне 40% площі);

- оцінено очікувані ефекти від реалізації – соціальні (забезпечення житлом, створення нового громадського осередку), функціональні (поліфункціональний розвиток території), екологічні (благоустрій парку, нові зелені насадження, енергоефективність) та інфраструктурні (нові дороги, інженерні мережі), які свідчать про комплексну користь проекту для міста.

Рекомендації. Для подальшого просування проекту до стадії детального плану території (ДПТ) рекомендується:

- провести детальні інженерно-геологічні вишукування для уточнення фундаментних рішень та дренажних заходів на заплавах ґрунтах;

- розробити екологічний план компенсацій: висадження нових дерев у кількості, не меншій за вилучену, можливе створення заказника на решті урочища Покол, моніторинг впливу будівництва на довкілля;

									Лист
									73
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

- узгодити з міськими службами питання підключення до інженерних мереж (отримати технічні умови) та, за потреби, передбачити модернізацію насосних станцій, ТЕЦ-5 тощо для обслуговування нового навантаження;

- опрацювати з Департаментом транспорту схему організації руху на Столичному шосе під час будівництва та після введення комплексу, зокрема розглянути можливість будівництва заявленої транспортної розв'язки біля вул. Промислової;

- передбачити поетапну реалізацію соціальної інфраструктури: дитсадок будувати на першому етапі, школу – при заселенні ~5 тис. мешканців, поліклінічні приміщення – за необхідності, щоб інфраструктура встигала за ростом населення;

- залучити громадськість (мешканців прилеглих районів, екологів) до обговорення проектних рішень на стадії ДПТ, аби врахувати їх пропозиції щодо благоустрою парку та мінімізації негативного впливу забудови.

Таким чином, розділ II магістерської роботи продемонстрував, що територія вздовж Столичного шосе має значний потенціал для містобудівного освоєння, і за умов дотримання нормативних вимог та врахування потреб громади, її перетворення на сучасний житлово-громадський комплекс стане успішним прикладом розвитку міського середовища Києва.

										Лист
										74
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

Розділ І І.
« РОЗРАХУНКОВО-КОНСТРУКТИВНІ РІШЕННЯ»

										<i>Лист</i>
										75
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>						

3.1 Формування функціонально-планувальної організації території

Функціонально-планувальна структура території проектування визначається сукупністю містобудівних обмежень, транспортно-планувальних рішень, нормативних вимог щодо щільності та структури забудови, а також потребами населення у забезпеченні необхідними об'єктами соціальної та інженерно-транспортної інфраструктури. Одним із ключових містобудівних факторів, які визначають параметри забудови, є червоні лінії вулично-дорожньої мережі, встановлені генеральним планом міста. Вони задають просторові межі розміщення будівель, об'єктів транспортної інфраструктури та громадських просторів. Для району проектування червоні лінії, передбачені для Наддніпрянського шосе, становлять орієнтовно 40 метрів, що обумовлює необхідність ретельного планування при розміщенні житлової та громадської забудови.

Під час формування планувальної структури кварталу враховано прогнозоване збільшення чисельності населення території, що потребує створення системи об'єктів соціально-побутового призначення. Таке розміщення дозволяє забезпечити мешканців об'єктами повсякденного та періодичного користування у межах зручної пішохідної доступності, зменшуючи транспортне навантаження та сприяючи розвитку внутрішньоквартальних комунікацій. Важливим є також врахування принципу доступності об'єктів освіти, охорони здоров'я, побутового та культурного призначення для різних вікових груп населення.

Житлова забудова комплектується об'єктами первинного соціального обслуговування, які інтегруються у структуру забудови через вбудовано-прибудовані приміщення перших поверхів або окремо розташовані громадські будівлі локального масштабу. Для забезпечення потреб дошкільного виховання кількість місць у яслах та дитячих садках визначається з розрахунку 40 місць на 1000 мешканців. Для закладів загальної середньої освіти розрахунковий показник становить 120 місць на 1000 мешканців. Зазначені нормативи відповідають вимогам генерального плану та забезпечують рівномірний

									Лист
									76
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

розподіл навчальних закладів у межах житлових зон. Розміщення таких об'єктів повинно забезпечувати безпечну пішохідну доступність без перетину магістральних вулиць та транспортних потоків.

Перспективна чисельність населення території визначалася з урахуванням нормативного показника забезпечення житлом у розмірі 27 м² на одну особу. Дотримання цього показника дозволяє сформуванню збалансованої щільності забудови при збереженні комфортних умов проживання. Щільність населення є одним із визначальних показників для розрахунку кількості місць у соціальних закладах, проектування інженерних мереж, розміщення транспортних стоянок, а також визначення пропускної здатності вулично-дорожньої мережі.

Розміщення будівель та планувальних елементів кварталу здійснюється з урахуванням транспортних вимог та необхідності забезпечення зручних умов руху приватного та громадського транспорту, а також пішохідного та велосипедного переміщення. Враховуючи передбачену чисельність населення та функціональне різноманіття території, організація транспортного обслуговування передбачає вирішення питання зберігання індивідуального автотранспорту. Для цього планується будівництво наземних багаторівневих паркінгів, що дозволяє мінімізувати використання дворових просторів для стоянки автомобілів та зберегти території для озеленення, дитячих і спортивних майданчиків. Прийнятий норматив передбачає забезпечення місцем зберігання кожної другої квартири у підземних або наземних паркінгах. У свою чергу для офісних приміщень кількість машиномісць визначається із розрахунку одне місце на 80 м² загальної площі, що відповідає прийнятій практиці для периферійних зон міста.

У структурі забудови важливе значення надається організації озелених просторів. Планувальна схема кварталу передбачає формування внутрішніх дворів з озелененням, пішохідних алей, рекреаційних зон для мешканців та майданчиків для занять фізичною активністю. Комплексні благоустрій і озеленення виконують функцію покращення мікроклімату, зниження рівня шуму та формування комфортного середовища для повсякденного перебування.

										Лист
										77
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

Окремі ділянки зелених насаджень можуть виконувати роль буферних смуг між житловою забудовою та транспортними коридорами.

При проектуванні кварталу враховано необхідність зонування території за функціональними складовими. Житлова забудова розміщується переважно у внутрішній частині кварталу, захищеній від прямого впливу магістральних транспортних потоків. Громадські будівлі, зокрема офісні приміщення та об'єкти торговельно-сервісного призначення, орієнтуються ближче до основних транспортних артерій, що забезпечує їх зручну доступність та підвищує містобудівну ефективність використання території. Вбудовано-прибудовані приміщення у житлових будівлях розміщуються переважно на нижніх поверхах з метою забезпечення активності вуличного простору та формування мережі локальних центрів обслуговування.

На графічній частині проекту наведено схему розміщення основних функціональних елементів, зон озеленення, дитячих і спортивних майданчиків, пішохідних комунікацій та внутрішніх транспортних проїздів. Планувальна схема забезпечує логічну взаємодію житлових, громадських і рекреаційних простору та враховує особливості рельєфу, орієнтації будівель та інсоляційні вимоги.

3.2 Розрахунок житлового фонду та чисельності населення

Розрахунок житлового фонду є ключовим елементом формування параметрів забудови житлової групи, оскільки визначає обсяги житлових площ, щільність забудови, необхідні об'єкти соціально-побутового обслуговування та розрахункову чисельність населення, яке може бути розміщене на проєктованій території. Під час розрахунку враховуються прийняті у проєкті принципи планувальної організації, поверховість будинків, коефіцієнт корисної площі забудови, а також нормативи житлового забезпечення на одного мешканця.

Спочатку визначається загальна площа забудови житлової групи як сума площ забудови окремих житлових будинків. Загальна площа забудови житлової групи визначається за формулою: $S_{\text{Заб}}(\text{ж.гр.}) = S_{\text{Заб1}} + S_{\text{Заб2}} + S_{\text{Заб3}} + S_{\text{Заб4}} +$

									Лист
									78
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

$S_{заб\ n}$ (м²). Розрахунок виконується для кожного житлового будинку окремо з урахуванням розмірів його планувального контуру, об'ємно-просторової структури, архітектурно-планувального рішення та габаритів першого поверху.

Для визначення розрахункової загальної площі квартир у житлових будинках застосовується коефіцієнт корисної площі забудови. У проекті прийнято коефіцієнт корисної площі $K_{к.п} = 0,85$, що враховує співвідношення площі житлових приміщень до загальної площі поверхового плану будівлі з урахуванням конструктивних і допоміжних приміщень. Такий коефіцієнт відображає реальну частку площі, що може бути використана для розміщення квартир.

Загальна площа квартир у житловому будинку визначається за формулою: $S_{заг} = S_{заб} \times K_{к.п} \times N_{пов}$, де $S_{заб}$ – площа забудови будинку, $K_{к.п}$ – коефіцієнт корисної площі, $N_{пов}$ – кількість поверхів у будинку. Ця формула дозволяє отримати повний обсяг житлової площі з урахуванням поверховості та конструктивної схеми.

Житловий фонд запроектованої житлової групи визначається як сума загальних площ квартир у всіх житлових будинках кварталу: $\Sigma S_{заг} = S_{заг1} + S_{заг2} + S_{заг3} + S_{заг\ n}$. За результатами розрахунку загальна площа квартир житлової групи становить 82180 м². Ця величина надалі використовується для визначення щільності забудови та кількості населення, яке може бути розміщене на запроектованій території.

Розрахунок щільності житлового фонду проводиться для оцінки інтенсивності використання території забудови та визначення відповідності отриманих показників нормативним вимогам. Щільність житлового фонду визначається як відношення проектного житлового фонду житлової групи до площі території житлової забудови. Формула має вигляд: $\rho_{проект(жит.гр.)} = \Phi_{проект(жит.гр.)} / S(жит.гр.)$, де $\Phi_{проект(жит.гр.)}$ – загальна площа квартир житлової групи, $S(жит.гр.)$ – площа забудови житлової групи. У проекті прийнята площа житлової групи 4,0 га, тому щільність житлового фонду становить $\rho_{проект(жит.гр.)} = 82180 / 4,0 = 20545$ м²/га. Отриманий показник

						Лист
						79
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

характеризує високу інтенсивність використання території, що відповідає умовам компактної житлової забудови в зоні міського розвитку.

Середня поверховість забудови житлової групи визначається для аналізу співвідношення загального обсягу житлової площі та площі квартир типового поверху. Середня поверховість розраховується за формулою: $P_{сер(жит.гр.)} = F_{проект(жит.гр.)} / F_{проект(жит.гр. 1 пов.)}$, де $F_{проект(жит.гр. 1 пов.)}$ – сумарна площа квартир типового поверху всіх житлових будинків групи. За вихідними даними загальна площа квартир типового поверху становить 3110 м², тому середня поверховість забудови дорівнює $P_{сер(жит.гр.)} = 82180 / 3110 = 23,4$ поверху. Даний показник використовується для узгодження планувальної структури забудови з інсоляційними, аераційними та соціальними вимогами до умов проживання.

Оцінка чисельності населення, яке може бути розміщене в межах житлової групи, проводиться на основі нормативу житлового забезпечення, що визначає площу житлових приміщень на одну особу. У проекті прийнято норматив $\alpha = 27$ м²/люд, що відповідає середньому рівню житлового забезпечення для нової міської житлової забудови. Розрахунок населення виконується за формулою: $N_{проект(жит.гр.)} = F_{проект(жит.гр.)} / \alpha$. Таким чином, кількість населення становить $N_{проект(жит.гр.)} = 82180 / 35 = 2348$ осіб. Отримана чисельність визначає вихідні параметри планування об'єктів соціального обслуговування та інженерної інфраструктури, таких як дитячі дошкільні заклади, заклади середньої освіти, об'єкти охорони здоров'я, підприємства торгівлі та громадського харчування, установи культурного і спортивного спрямування.

Таким чином, розрахунок житлового фонду та чисельності населення формує основу для подальших проектних рішень у сфері функціонального зонування, транспортного забезпечення, благоустрою території та формування соціальної інфраструктури.

									Лист
									80
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

3.3 Організація місць постійного зберігання легкового автотранспорту

Забезпечення житлової забудови місцями постійного та тимчасового зберігання легкового автотранспорту є обов'язковою складовою проектних рішень, що формують комфортні та функціонально збалансовані умови проживання. Параметри та принципи організації стоянок визначаються відповідно до вимог містобудівної документації і нормативних положень, передбачених державними нормами. При проектуванні місць зберігання автомобілів враховуються чисельність населення житлової групи, прогнозований рівень автомобілізації населення, а також структурні характеристики території, що визначають можливість розміщення паркінгів у підземному або наземному виконанні.

Потреба у місцях зберігання легкових автомобілів визначається відповідно до вимог ДБН Б.2.2-12:2019 щодо норм забезпечення житлових територій об'єктами зберігання автотранспорту. Згідно з цими нормами, у межах житлових районів повинні бути передбачені місця для постійного зберігання всіх автомобілів, що належать мешканцям. Крім того, необхідно забезпечити місця тимчасового зберігання для автомобілів відвідувачів, які розташовуються у зоні громадської активності або поблизу об'єктів соціально-побутового обслуговування. Такий підхід дозволяє мінімізувати хаотичне паркування на дворових територіях, зберегти озеленення та сприяти створенню безпечного і впорядкованого середовища.

В основу розрахунку потреби в паркувальних місцях покладено розрахункову чисельність населення житлової групи. У попередньому пункті визначено, що чисельність населення, яке може бути розселено у запроектованих житлових будинках, складає 2348 осіб. Для визначення необхідної кількості машиномісць застосовується нормативний показник рівня автомобілізації, що для міста Києва приймається на розрахунковий період у межах 200–300 автомобілів на 1000 мешканців. У проекті прийнято середнє значення — 250 автомобілів на 1000 мешканців, що відображає сучасні тенденції використання особистого транспорту у міському середовищі.

										Лист
										81
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

Розрахунок виконується за формулою: кількість машиномісць = чисельність населення \times (рівень автомобілізації / 1000). Таким чином, для житлової групи: $2348 \times 0,25 = 587$ машиномісць. Отримане значення є орієнтовним і потребує уточнення з урахуванням об'ємно-планувальних рішень території, розподілу автотранспорту мешканців за житловими будівлями та наявності окремих зон короткочасного паркування. Для усунення фрагментації і забезпечення округлення значення прийнято місткість паркувальних місць на рівні 580 машиномісць.

Організація зберігання автотранспорту передбачає поєднання підземних та наземних відкритих паркінгів. Комбінований підхід дозволяє більш ефективно використати територію, зберегти площі озеленення та забезпечити зручність користування. Підземні паркінги розміщуються під житловими або громадськими будівлями, що дає змогу звільнити територію прибудинкових просторів від стоянок та забезпечити безпеку переміщення пішоходів. Вони також дозволяють мінімізувати вплив запаркованого транспорту на візуальне сприйняття простору та акустичний комфорт мешканців.

Наземні відкриті стоянки розміщуються на периферійних ділянках території житлової групи та наближаються до транспортно-планувальних коридорів. Таке розташування забезпечує зручний доступ до стоянок і зменшує транзитне переміщення автомобілів у внутрішніх зонах житлових дворів. Важливо, щоб відкриті паркувальні зони були забезпечені озелененням та фітодекоративним екрануванням, яке знижує експозиційний вплив стоянок та формує комфортний для мешканців вигляд простору.

При проектуванні паркінгів враховуються нормативні вимоги щодо ширини проїздів, маневреності автомобілів, пожежної безпеки та організації пішохідного руху. Забезпечується безперешкодний доступ спеціального транспорту, включаючи аварійно-рятувальні, пожежні та комунальні служби. У підземних паркінгах передбачається система природної або механічної вентиляції, автоматичні системи пожежогасіння та протидимного захисту, а також окремі шляхи евакуації для пішоходів.

										Лист
										82
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

Важливою вимогою до організації місць зберігання автотранспорту є забезпечення інклюзивності. Частина машиномісць повинна бути пристосована для користувачів із зниженою мобільністю. Такі місця розташовуються ближче до входів у будівлі та забезпечуються збільшеними габаритами для зручного користування.

У місцях нагромадження пішохідних потоків, поруч із дитячими майданчиками, місцями відпочинку, громадськими входами та зонами озеленення, заборонено організовувати проїзд або стоянку приватного транспорту. Це дозволяє сформувати зручні пішохідні простори, придатні для безпечного перебування різних вікових груп населення.

Запроектована ємність місць постійного зберігання автотранспорту у кількості близько 580 машиномісць забезпечує потреби мешканців житлової групи відповідно до прийнятого розрахункового рівня автомобілізації населення і дозволяє уникнути хаотичного розміщення автомобілів на прибудинкових територіях. Така організація сприяє формуванню впорядкованого міського середовища, де транспортна інфраструктура поєднана з озеленими зонами і безпечними пішохідними маршрутами.

3.4 Визначення потреби у створенні або розширенні об'єктів соціального та побутового обслуговування населення

Планування житлової забудови передбачає не лише формування житлового фонду, але й створення середовища, яке забезпечує повсякденні потреби населення. Соціальна інфраструктура виконує функції забезпечення умов для навчання, виховання, медичного обслуговування, культурного дозвілля, занять фізичною культурою і спортом, громадського харчування та побутового обслуговування. Розрахунок необхідних об'єктів здійснюється відповідно до нормативних показників забезпечення населення, установлених ДБН Б.2.2-12:2019 та положень генерального плану розвитку міста. При цьому враховується розрахункова чисельність населення, що складає 2348 осіб.

									Лист
									83
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

Забезпеченість установами народної освіти є одним із ключових елементів соціальної інфраструктури. Нормативні показники передбачають забезпечення дитячими дошкільними закладами з розрахунку 22 місця на 1000 осіб населення. Розрахунок виконується за формулою: кількість місць = $22 \times (2348 / 1000)$. Отримане значення становить 60 місць. Забезпечення закладами загальної середньої освіти виконується з розрахунку 91 місце на 1000 осіб населення. Відповідно кількість місць у загальноосвітніх школах становить $91 \times (2348 / 1000) \approx 250$ місць. Існуюча мережа навчальних закладів у межах нормативної доступності частково здатна забезпечити потреби майбутніх мешканців, проте відсутність необхідного обсягу місць у дошкільних установах потребує будівництва нового дитячого садка у межах території проектування. Це дозволить забезпечити безпечну пішохідну доступність та уникнути перевантаження існуючих закладів. Кількість приміщень для міжшкільних навчальних центрів визначається як 8% від чисельності учнівської молоді, що враховується при формуванні планувальної структури громадських приміщень.

Установи охорони здоров'я та соціального забезпечення забезпечують базові потреби населення у первинному медичному обслуговуванні, лікуванні та профілактиці. Норматив забезпечення стаціонарною медичною допомогою становить 15 ліжок на 1000 осіб населення. Для розрахункової чисельності населення це становить $15 \times (2348 / 1000) \approx 40$ ліжок. Потреба у наданні амбулаторної допомоги визначається з розрахунку 24 відвідування за зміну на 1000 осіб, що становить приблизно 65 відвідувань. Це може бути забезпечено шляхом використання існуючої поліклініки районного рівня та створення локальної амбулаторії сімейної медицини у складі вбудовано-прибудованих приміщень житлового комплексу. Аптека першої категорії проектується за завданням на проектування, з розміщенням у зоні пішохідної доступності. Роздавальні пункти молочних кухонь формуються за потребою з урахуванням демографічної структури.

Фізкультурно-спортивні споруди забезпечують можливості для регулярної фізичної активності та зміцнення здоров'я населення. Норматив забезпечення

						<i>Лист</i>
						84
<i>Изм.</i>	<i>Лист</i>	<i>№ докум.</i>	<i>Подпись</i>	<i>Дата</i>		

фізкультурно-оздоровчими приміщеннями становить 80 м^2 загальної площі на 1000 осіб населення, що для житлової групи складає $80 \times (2348 / 1000) \approx 216 \text{ м}^2$. Норматив забезпечення спортивними залами становить $93,6 \text{ м}^2$ на 1000 осіб, тобто близько 250 м^2 . Ці площі доцільно розміщувати у складі фітнес-центрів або спортивних клубів у вбудовано-прибудованих приміщеннях перших поверхів житлової забудови. Норматив забезпечення басейнами становить $39,1 \text{ м}^2$ водної поверхні на 1000 осіб населення, і для території проектування він орієнтовно дорівнює 110 м^2 . За містобудівною доцільністю басейни можуть розташовуватись у складі багатофункціональних спортивно-оздоровчих комплексів.

До мережі установ культури та дозвілля належать приміщення для культурно-масової діяльності, аматорських колективів, гуртків та клубних соціальних об'єднань. Норматив забезпечення такими приміщеннями становить 60 м^2 підлоги на 1000 осіб населення. Для житлової групи розрахункова площа становить $60 \times (2348 / 1000) \approx 160 \text{ м}^2$. Зазвичай ці функції інтегруються у культурно-громадські приміщення на перших поверхах житлових будівель. Потреба у танцювальних залах, клубах, відеозалах, бібліотеках та культових спорудах визначається за завданням на проектування та з урахуванням культурних особливостей середовища. Для бібліотек норматив збереження книжкового фонду становить 4,5 тис. одиниць на 1000 осіб населення, що складає приблизно 12 тис. одиниць.

Підприємства торгівлі та громадського харчування забезпечують повсякденні потреби мешканців у товарах і послугах. Торгова площа магазинів загального призначення визначається з розрахунку 230 м^2 на 1000 осіб населення. Для житлової групи це становить близько 620 м^2 , з яких площа магазинів продовольчих товарів складає 135 м^2 , а непродовольчих — 405 м^2 . Підприємства громадського харчування проектують із розрахунку 40 місць на 1000 осіб населення. Тому розрахункова кількість місць у закладах харчування становить приблизно 110 місць. Магазины кулінарії проектується із розрахунку 6 м^2 торгової площі на 1000 осіб, тобто 16 м^2 . Для підприємств побутового

										Лист
										85
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

обслуговування кількість робочих місць визначається з розрахунку 9 робочих місць на 1000 осіб, тобто 25 місць.

Підприємства комунального обслуговування забезпечують можливість надання послуг прання, чищення і ремонту одягу. Норматив для пралень становить 120 кг речей за зміну на 1000 осіб населення, що для території проектування дорівнює 325 кг. Пральні самообслуговування визначаються з розрахунку 10 кг за зміну на 1000 осіб. Для хімчисток норматив становить 11,4 кг за зміну на 1000 осіб населення, а для хімчисток самообслуговування — 4,0 кг.

3.5 Організація руху транспорту та пішоходів

Організація транспортного руху та пішохідних переміщень на території житлової групи формується з урахуванням особливостей функціонального використання простору, щільності забудови, розрахункової чисельності населення та норм забезпечення безпеки і комфорту пересування. Виходячи з того, що запроєктована житлова забудова має переважно багатоповерховий характер, внутрішньоквартальна вулично-дорожня мережа повинна забезпечувати безперешкодний доступ як легкового транспорту мешканців, так і спеціалізованого транспорту екстрених служб. Мережа проїздів запроєктована кільцевого типу, що дозволяє уникнути тупикових ділянок та забезпечити безперервність руху. Ширина внутрішніх проїздів становить 4,2 м, що відповідає вимогам для односмугового руху автотранспорту в умовах житлової забудови. Проїзди виконують функцію під'їзду до житлових будинків, підземних паркінгів, відкритих автостоянок та об'єктів соціально-побутового призначення.

Для розмежування пішохідних та транспортних потоків уздовж внутрішньоквартальних проїздів передбачені тротуари. Їх ширина варіюється залежно від інтенсивності руху та розташування входів у будинки. В місцях найбільшої пішохідної активності передбачено максимальне розширення пішохідних зон для забезпечення вільного двостороннього руху. Основна

										Лист
										86
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

система пішохідних комунікацій представлена поєднанням тротуарів уздовж проїздів та самостійних пішохідних доріжок, що утворюють структуру внутрішньоквартальних зв'язків. Для скорочення відстаней пересування та створення зручних маршрутів передбачені діагональні пішохідні зв'язки, що з'єднують житлові будинки з зупинками громадського транспорту, дитячими і спортивними майданчиками, об'єктами обслуговування та рекреаційними зонами. Ширина тротуарів та внутрішніх пішохідних доріжок становить у середньому 1,5–2,25 м, що забезпечує комфортне пересування для різних груп населення, включаючи маломобільні.

При проектуванні враховано вимоги пожежної та техногенної безпеки. Для забезпечення доступу пожежних автомобілів до всіх фасадів житлових будинків передбачено облаштування ущільненого ґрунтового або твердого покриття, яке дозволяє рух спеціалізованого транспорту та забезпечує можливість розташування обладнання на прилеглий території. У випадку будинків з точковим планувальним рішенням облаштовується вимощення по периметру будівлі, яке також виконує функцію організованого відведення поверхневих вод і запобігає підмиванню фундаментів.

Для постійного та тимчасового зберігання автомобільного транспорту мешканців і відвідувачів передбачені відкриті гостьові автостоянки, а також підземний або багаторівневий паркінг. Гостьові автостоянки розміщуються поблизу входів до житлових будинків та громадських об'єктів для забезпечення зручного доступу відвідувачів. Їх розміщення не перетинає основні пішохідні маршрути та не створює додаткових перешкод для безпечного пересування пішоходів. Загальна кількість місць тимчасового зберігання розрахована з урахуванням рекомендованих норм забезпечення транспортної доступності для житлових кварталів периферійної зони та враховує щільність заселення проектованої території.

З огляду на потребу формування комфортного міського середовища, організація руху транспорту передбачає мінімізацію транзитних потоків всередині житлової території. Основні магістралі та вулиці районного значення

										Лист
										87
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

залишаються поза межами внутрішньоквартальної системи проїздів, що дозволяє знизити рівень шуму та покращити екологічний стан середовища проживання. Зупинки громадського транспорту розташовані на магістралі загальноміського значення та доступні пішки у межах нормативної пішохідної досяжності, що становить 300–500 м залежно від рельєфу та щільності забудови.

Система пішохідних шляхів забезпечує логічність переміщень мешканців у межах житлової групи. Пішохідні маршрути формуються таким чином, щоб забезпечити прямий зв'язок житлових будинків з дитячими ігровими майданчиками, зонами відпочинку, спортивними майданчиками, закладами дитячої освіти та громадського обслуговування. При цьому враховано розподіл потоків залежно від призначення маршруту: прогулянкові доріжки проходять через озеленені території та рекреаційні зони, а функціональні маршрути орієнтовані на забезпечення швидкого доступу до ключових об'єктів обслуговування.

Для підвищення безпеки руху передбачено виділення пішохідних переходів у місцях перетину пішохідних та транспортних потоків. Покриття пішохідних доріжок і тротуарів передбачається з матеріалів, що забезпечують протиковзання та зручність пересування будь-якої пори року. У зонах можливого скупчення людей передбачене локальне розширення тротуарної частини та встановлення малих архітектурних форм для організації короткочасного відпочинку.

Комплексна організація транспортної та пішохідної мережі спрямована на забезпечення максимальної безпеки, зручності та доступності пересування населення у межах житлової групи та її взаємозв'язку з територіями зовнішнього транспортного обслуговування.

3.6 Організація благоустрою та системи озеленення

Благоустрій житлової групи формує повсякденні умови перебування населення, забезпечує комфорт, безпеку та санітарно-гігієнічні показники

									Лист
									88
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

середовища, а також підсилює просторово-композиційну цілісність забудови. Концепція благоустрою спирається на раціональне функціональне зонування прибудинкових територій із урахуванням особливостей місцевості, інсоляції, провітрюваності, шумового режиму та пішохідно-транспортних зв'язків. В межах житлової групи виділяються зони дитячих і спортивних майданчиків, тихого відпочинку, господарські ділянки, пішохідні маршрути та озеленені масиви, які виконують екологічну, рекреаційну та візуально-естетичну функції. Розміщення елементів благоустрою узгоджується з протипожежними вимогами та нормами безбар'єрності, а матеріали покриттів добираються з урахуванням зносостійкості, протиковзних властивостей і можливості безпечної експлуатації впродовж року.

Дитячі майданчики згруповані за віковими категоріями з урахуванням нормативних параметрів відстаней від вікон житлових будинків та щоденних маршрутів батьків і дітей. Передбачено три вікові групи: до 3 років, 3–6 років, 7–12 років. Мінімальна відстань від вікон житлових будинків до дитячих майданчиків становить 12 м, максимальна — 40 м; забезпечено щонайменше два підходи до кожного майданчика. Розміщення орієнтовано поза зонами впливу інтенсивних транспортних потоків, глибокого вітрового затінення та ділянок з дефіцитом інсоляції менше трьох годин на добу. За умов обмеженої території вікові підзони розділяються всередині єдиного простору за допомогою озеленених буферів, різних сценаріїв покриттів і віддалення ігрового обладнання. Для найменших передбачено пісочниці, гойдалки та лави для супроводу; для дошкільнят — пісочниці, гірки, будиночки та гойдалки; для молодших школярів — елементи для лазіння та канатні комплекси. Вибір покриттів відповідає характеру активності: газон застосовується в менш навантажених зонах; плиткові тверді смуги влаштовують біля лав і каруселей; навколо пісочниць укладають плитку смугою близько 1 м для зручності прибирання; у місцях великого скупчення дітей можливе гравійне покриття орієнтовною товщиною 15 см; під елементами з підвищеним ризиком падіння передбачено піщане амортизувальне покриття орієнтовною товщиною 20–30

						Лист
						89
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

см. Ігрове обладнання розміщують з урахуванням безпечних зон навколо кожної одиниці та вільних коридорів для догляду і ремонту.

Майданчики для тихого відпочинку дорослих розташовуються не ближче 10 м від вікон житлових будинків і віддаляються від активних дитячих та спортивних зон для запобігання акустичним конфліктам. Половину таких майданчиків логічно прив'язано до входів у будинки, решту інтегровано у внутрішньодворові озеленені простори з видовими коридорами на деревні групи та фасади. Вони частково затінені, пов'язані з під'їздами прогулянковими доріжками, обладнані ліхтарями, лавами, урнами та, за потреби, навісами. Розрахункова площа майданчиків тихого відпочинку прийнята на рівні 0,1 м² на одного мешканця житлової групи, що забезпечує можливість короткочасного перебування для різних вікових груп і створює умови соціальної інтеграції мешканців.

Господарські майданчики призначені для сушіння білизни, чищення речей і збирання побутових відходів. Їх розміщення ув'язується із внутрішніми проїздами для забезпечення під'їзду спеціалізованого транспорту; майданчики для контейнерів екрануються зеленими насадженнями і передбачають тверде покриття для санітарного обслуговування. З огляду на дефіцит території передбачено один майданчик для сушіння білизни на добре інсольованій ділянці з дотриманням мінімальної відстані 20 м від вікон житлових будинків; покриття — асфальтобетон з плитковими підходами, що полегшує прибирання та зменшує запиленість. Для майданчиків збирання сміття застосовано асфальтобетонні покриття з розміщенням урн та контейнерів за схемою, яка мінімізує транзит пішоходів через технічні зони.

Спортивні майданчики формують мережу простору активного відпочинку, розраховану на різні сценарії використання: командні види спорту, індивідуальні тренування, настільні ігри. Враховано вимоги інсоляції, провітрюваності і захисту від перегріву та вітру. Майданчик для настільного тенісу розміщено не ближче 15 м від вікон житлових будинків і обладнано столами, лавами, освітленням і урнами; покриття — асфальтобетон із

									Лист
									90
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

рівномірністю, достатньою для безпечного пересування. Майданчик для баскетболу обладнується новими щитами та кільцями, з покриттям зі спеціальних сумішей, що забезпечують амортизацію, зчеплення і зносостійкість. Для футбольного та великого тенісу враховано типові габарити і безпечні зони навколо полів; огороження та зелені буфери зменшують розліт м'яча і шумове навантаження на прилеглі житлові фасади. Освітлення спортивних зон організоване так, щоб уникати засліплення учасників гри і перевитрат енергії, з урахуванням режимів добового використання.

Система озеленення виконує кліматорегулювальну, шумопоглинальну та просторово-композиційну функції. Просторове рішення базується на поєднанні локальних дворикових зелених кишень із більшими масивами насаджень, що в сукупності формують єдиний зелений каркас житлової групи. Основним прийомом є укрупнення розрізнених ділянок газону та піддеревного простору у безперервні зелені коридори вздовж пішохідних маршрутів і біля меж транспортних проїздів, що знижує запиленість і підвищує комфорт перебування. Передбачено збереження існуючих дерев і чагарників, які не конфліктують із забудовою та відповідають нормативам відстаней до фасадів, доріг і тротуарів; нові насадження висаджуються з дотриманням мінімальних відступів від будівель та інженерних мереж і з урахуванням кореневих систем.

Добір рослин здійснюється з пріоритетом місцевого дендрофлору та добре акліматизованих видів, придатних до міських умов. В межах наданого переліку доцільно використовувати види з різними екологічними та декоративними характеристиками для створення багатошарових насаджень. Рекомендовано застосувати деревні та чагарникові породи за такими ролями: каштан кінський м'ясочервоний як акцентні солітери у просторих дворових перспективах; клен сріблястий для формування високих тіньових плям у периферійних зонах за умови контролю за кореневою системою; горобина шведська як вертикальний акцент і джерело осінньої декоративності; береза бородавчаста для легких ажурних куртин; клен татарський у вигляді стрижених груп і живоплотів; липа повстиста в алейних посадках із забезпеченням умов життєздатності; форзиція

						Лист
						91
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

поникла як ранньовесняний кольоровий акцент у кущових міксбордерах; жасмин садовий для ароматичних куртин біля майданчиків тихого відпочинку; бузок садовий у композиціях сезонного цвітіння; скупія звичайна як декоративний кущ із виразною фактурою суцвіть у сухих сонячних місцях; бузина чорна як екрануючий чагарник у технічних зонах за умови контролю самосіву; тамарикс гіллястий на сухих, провітрюваних ділянках; кизильник блискучий для низьких бордюрів і укріплення схилів; маслинка срібляста як стійкий до посухи акцент у малозволожених місцях. Газон є базовим видом покриття відкритих ділянок, у затінених місцях застосовуються тіньовитривалі травосуміші; на інтенсивно використовуваних ділянках газон доцільно підсилювати стійкими покривами або комбінувати з плиткою.

Пішохідні зв'язки між будинками, майданчиками і громадськими входами інтегруються у зелені коридори, де деревно-чагарникові групи виконують роль вітро- та шумозахисту. Уздовж внутрішніх проїздів доцільно формувати поздовжні смуги зелених насаджень, які візуально звужують простір проїздів, дисциплінують транспорт і підвищують комфорт пішоходів. Освітлення дворів і доріжок проектується рівномірним, без засліплення, з акцентами на входах, перехрестях маршрутів і біля місць для сидіння. Елементи малої архітектурної форми, урни, лави, велостійки розміщуються за схемою, що не перешкоджає ані пішохідному руху, ані обслуговуванню території комунальною технікою.

Запропонована організація благоустрою та озеленення забезпечує чітку ієрархію просторів за функціями, безпечні відстані між активними зонами та житлом, регламентовані параметри ігрових та спортивних майданчиків, а також екологічно збалансоване озеленення з акцентом на місцеві, витривалі до міських умов породи, що полегшує експлуатацію і догляд протягом усього життєвого циклу території.

Дитячі майданчики відокремлюються від господарських зон, проїздів та стоянок автомобілів смугами зелених насаджень. Для озеленення таких ділянок не застосовуються породи дерев і чагарників із шипами, колючками та отруйними плодами, а також плодово-ягідні рослини. З метою забезпечення

									Лист
									92
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

сприятливих умов інсоляції та часткового затінення дитячих майданчиків зі сторони південних і південно-західних напрямків висаджуються дерева з густою кроною, що створюють м'яку тінь у період літнього сонцестояння.

Спортивні майданчики озеленюються переважно по периметру, що дозволяє зменшити перегрів поверхні покриття та підвищити комфорт для користувачів. Навколо них формуються групи дерев і чагарників, які не заважають огляду та руху, але створюють природні буферні смуги.

Майданчики для контейнерів твердих побутових відходів обмежуються щільною живою огорожею з чагарників, що приховує сміттєзбиральну зону з точки зору візуального сприйняття та покращує санітарно-гігієнічні умови. З боку південної орієнтації передбачаються дерева для створення затінення. Господарські майданчики для сушіння білизни мають озеленення переважно з північної сторони, а південна залишається відкритою для забезпечення тривалої інсоляції та природного висихання тканин.

Майданчики для тихого відпочинку розміщуються у максимально озелених ділянках, формуючи зони, що мають привабливий видовий акцент на дерева та квітучі чагарники. Ступінь затінення забезпечує комфортне перебування в теплу пору року, зберігаючи водночас можливість природної вентиляції простору.

Озеленення придомових смуг спрямовано на покращення мікрокліматичних характеристик житлового середовища: зменшення температури повітря та радіаційної температури покриттів, підвищення вологості, зниження рівня запиленості та загазованості, зменшення шумового навантаження від транспортних потоків. Естетичний аспект придомових територій відіграє значну роль у формуванні психологічно комфортного простору для мешканців, забезпечуючи плавний перехід від приватного внутрішнього житлового простору до відкритого громадського середовища.

Поверхні придомових територій вкриті газоном, серед якого окремо або групами висаджені дерева, квітучі чагарники та багаторічні трав'янисті рослини. У зоні входів до будинків застосовуються регулярні прийоми

									Лист
									93
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

озеленення з чіткою структурою посадок, тоді як на протилежних сторонах будівель переважають пейзажні, більш вільні композиції, що підсилюють природність просторового образу.

Потреба в кількості та площі майданчиків різного призначення визначена згідно з нормативними вимогами та параметрами, встановленими ДБН Б.2.2-12:2019 для житлових територій.

3.7 Розрахунок розмірів майданчиків благоустрою

Проектне функціональне використання території та питомі розміри елементів благоустрою житлової групи визначаються відповідно до вимог ДБН Б.2.2-12:2019, які регламентують мінімальні нормативні площі окремих видів майданчиків на одного мешканця. Для багатоповерхової житлової забудови приймаються такі питомі показники: для ігрових майданчиків дітей дошкільного та молодшого шкільного віку – 0,7 м² на одну людину; для майданчиків відпочинку дорослого населення – 0,1 м² на одну людину; для майданчиків занять фізкультурою – 0,3 м² на одну людину; для майданчиків господарського призначення – 0,3 м² на одну людину; для майданчиків постійної стоянки автомобілів – 0,8 м² на одну людину. Окремо передбачаються майданчики для вигулу собак, для яких орієнтовна потреба становить 0,3 м² на одну людину.

На території досліджуваної житлової групи розрахункова чисельність населення становить 2348 мешканців. Відповідно до цього кількісного показника визначаємо площі майданчиків для благоустрою території:

Площа дитячих ігрових майданчиків становить

$$2348 \times 0,7 = 1643 \text{ м}^2.$$

У проектному рішенні закладено орієнтовну площу 1650 м², що забезпечує необхідні умови використання з урахуванням можливого збільшення кількості дітей у міжпікові періоди.

Площа майданчиків для відпочинку дорослого населення визначається як

$$2348 \times 0,1 = 235 \text{ м}^2.$$

						Лист
						94
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата		

У проекті передбачено 240 м², що дозволяє сформувати відокремлені, слабошумні зони відпочинку.

Для забезпечення занять фізкультурою площа становить
 $2348 \times 0,3 = 704 \text{ м}^2$.

З урахуванням необхідності розміщення обладнання та зон для групових занять у проектному рішенні передбачено 2500 м², що дозволяє розташувати кілька універсальних спортивних майданчиків.

Площа господарських майданчиків розрахована як
 $2348 \times 0,3 = 705 \text{ м}^2$,

що відповідає нормативному забезпеченню. Розміщення господарських майданчиків здійснюється з урахуванням транспортної доступності та санітарних розривів.

Площа майданчиків для стоянки автомобілів становить
 $2348 \times 0,8 = 1878 \text{ м}^2$.

У проекті закладено 1900 м² відкритих стоянок, що, у поєднанні з підземним паркінгом, дає змогу забезпечити нормативний рівень постійного та тимчасового зберігання автомобілів.

Площа майданчиків для виходу собак визначена як
 $2348 \times 0,3 = 705 \text{ м}^2$.

У межах кварталу виділена територія, віддалена від дитячих та рекреаційних майданчиків, із забезпеченням природних візуальних бар'єрів та санітарних розривів.

Запроектвані площі майданчиків відповідають нормативним вимогам та забезпечують функціональний поділ простору на дитячі, спортивні, господарські, рекреаційні та технічні зони. При розміщенні житлових будинків та майданчиків благоустрою врахована орієнтація фасадів щодо інсоляції, допустимі відстані між будівлями, а також санітарно-гігієнічні вимоги, що дозволяє забезпечити рівномірний розподіл пішохідних потоків та комфортні умови користування територією.

										Лист
										95
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

3.8 Вертикальне планування

Вертикальне планування території є важливим етапом проектування забудови та благоустрою, оскільки воно забезпечує раціональне формування рельєфу, умови для безпечного пересування транспорту та пішоходів, а також організацію ефективного поверхневого водовідведення. Основними методами проектування вертикального планування у містобудівній практиці є метод проектних профілів, метод проектних (червоних) горизонталей та графоаналітичні методи. У межах даного дипломного проекту застосовано метод проектних (червоних) горизонталей, який ґрунтується на побудові відкоригованого рельєфу території шляхом нанесення на план нових проектних горизонталей.

Під час розроблення вертикального планування дотримано вимоги забезпечення нормативних поздовжніх та поперечних уклонів для внутрішньоквартальних проїздів, пішохідних доріжок та майданчиків. Це необхідно для створення умов зручного та безпечного пересування, а також для забезпечення самоплинного відведення поверхневих вод. Основним принципом організації вертикального планування є максимальне збереження природного рельєфу з мінімальними обсягами земляних робіт.

Висотне проектування території здійснюється поетапно. Спочатку визначаються висотні відмітки внутрішньоквартальних проїздів, що ув'язуються з існуючими відмітками рельєфу та червоних ліній вулично-дорожньої мережі. При цьому враховується, що поздовжні уклони проїжджої частини повинні бути не менше 0,005 для забезпечення нормального водовідведення з твердого покриття. Далі проводиться градуювання осей вулиць і проїздів для визначення місця розташування проектних горизонталей.

Побудова проектних горизонталей виконується за таким алгоритмом. На план наносять планувальні осі, після чого для кожної характерної точки визначаються «чорні» відмітки природного рельєфу методом інтерполяції між існуючими горизонталями. Після встановлення допустимих поздовжніх уклонів

										Лист
										96
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

обчислюються проектні відмітки. Визначення положення проектних горизонталей вздовж осі виконується за формулою:

$$L = \Delta h / i,$$

де L – відстань між горизонталями на плані, Δh – різниця висот, i – поздовжній уклон.

Проїжджа частина вулиць приймається двоскатною, тому проектні горизонталі на ній мають форму стрілок, спрямованих у бік ухилу. Внутрішньоквартальні проїзди проектуються односкатними, відповідно горизонталі мають вигляд прямої лінії з рівномірним похилом.

Площі між проїздами заповнюються проектними горизонталями шляхом графічного з'єднання однойменних позначок на краях проїздів і червоних лініях міської вуличної мережі. При цьому забезпечується спрямування поверхневого стоку від житлових будинків та майданчиків до лотків проїздів, а далі — у систему водовідведення. Усі ухили запроектовані таким чином, щоб уникнути застійних зон та звести до мінімуму необхідність додаткових дренажних споруд.

3.9 Техніко-економічні показники проекту

В межах проектного рішення передбачено формування житлової групи з комплексом житлових та громадських будівель, підземним та наземним паркінгами, дошкільним навчальним закладом, об'єктами комерційного призначення та повним благоустроєм території. Забудова виконана з урахуванням нормативів щільності та житлової забезпеченості населення відповідно до ДБН Б.2.2-12:2019 «Планування і забудова територій».

Загальна площа першої черги будівництва становить 4,00 га, що включає житлову забудову, мережу внутрішньоквартальних проїздів, майданчики для різних видів користування та озеленені території. Площа забудови складає 18 061,47 м², площа покриттів — 9 731,80 м², а площа озеленення — 2 964,74 м², що забезпечує благоустрій території відповідно до нормативних вимог.

									Лист
									97
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

Житловий фонд комплексу становить 82 181,90 м², що забезпечує проживання 2 348 мешканців при прийнятій житловій забезпеченості 35 м²/особу. Загальна кількість квартир — 1 353, що розподілені у житлових будинках різної поверховості (18–25 поверхів).

Автотранспортне забезпечення представлено підземним та наземним паркінгами. У складі проєкту передбачено 464 машиномісця у підземних паркінгах та 110 машиномісць на відкритих автостоянках, що у сумі складає 574 місця, що відповідає нормативним показникам забезпечення парковочними місцями для житлової забудови.

На території комплексу розташовано дошкільний навчальний заклад на 140 місць, що забезпечує потреби населення сформованого житлового утворення.

Техніко-економічні показники забудови

№	Показник	Од. виміру	Значення
1	Площа житлової території (перша черга)	га	4,0000
2	Площа забудови	м ²	18 061,47
3	Площа покриттів (проїзди, площадки, мощення)	м ²	9 731,80
4	Площа озеленення	м ²	2 964,74
5	Загальна площа будівель комплексу, всього	м ²	144 009,42
6	Загальна житлова площа	м ²	82 181,90
7	Кількість мешканців	осіб	2 348
8	Житлова забезпеченість	м ² /особу	35
9	Кількість квартир	шт.	1 353
10	Машиномісць у підземному паркінгу	місць	464
11	Машиномісць на відкритих автостоянках	місць	110
12	Кількість місць у ДНЗ	місць	140
13	Щільність населення	осіб/га	587
14	Коефіцієнт забудови	–	0,24

Відомість будівель та споруд

№	Найменування об'єкта	Поверховість	Площа забудови, м ²	Заг. площа, м ²	К-сть квартир / місць
1	Житловий будинок №1 (двосекційний)	25 + техн.	1 706,11	23 628,72	425 кв.
2	Житловий будинок №2 (двосекційний)	18; 25 + техн.	1 857,80	25 459,65	384 кв.
3	Житловий будинок №3 (трисекційний)	25 + техн.	2 549,42	33 093,53	544 кв.
4	ДНЗ на 140 місць	2 + підвал	2 964,74	9 867,30	140 місць
5	Наземний автостоянковий паркінг	1	1 865,86	6 398,74	110 місць
6	Підземні паркінги	1	—	16 029,29	464 місць

ВИСНОВКИ

Проведене комплексне дослідження та розроблені на його основі проектні рішення підтверджують доцільність і ефективність містобудівного освоєння території вздовж Столичного шосе у Голосіївському районі м. Києва. В результаті виконаної роботи сформовано науково обґрунтовану концепцію розвитку цієї ділянки, яка враховує містобудівний, соціальний, функціональний, екологічний та інфраструктурний аспекти. Наведемо узагальнені висновки за основними напрямками дослідження.

Містобудівний аспект. Територія інтегрована в планувальну структуру міста як новий житлово-громадський квартал, що логічно заповнює проміжну зону між існуючою міською забудовою і приміськими лісопарковими масивами. Запропонована функціонально-планувальна структура узгоджується з положеннями Генерального плану Києва та проектом планування приміської зони, які передбачають винесення промислових об'єктів з Корчуватого і Телички та розвиток на їх місці житлової забудови і громадських центрів. Проект підтвердив можливість реалізації цього генпланівського наміру на конкретній ділянці: існуючі підприємства і склади, що гальмували розвиток району, можуть бути демонтовані або перепрофільовані без втрат для міської економіки, тоді як на їх місці сформується сучасне міське середовище. Новий квартал матиме змішане функціональне використання, відповідаючи європейським трендам сталого міста. Зокрема, передбачено поєднання житлової забудови з об'єктами ділової активності та обслуговування населення, а також створення системи публічних просторів – торговельно-офісних центрів, рекреаційних зон, скверів, пішохідних алей тощо. Така поліфункціональність району забезпечить його стійкий розвиток: навіть при зміні економічних умов чи потреб, квартал залишатиметься життєздатним та привабливим. Планувальна композиція забудови враховує важливі містобудівні обмеження – дотримано проектних червоних ліній магістралей, санітарно-захисних зон від інженерних комунікацій, нормативних відстаней між будівлями тощо. Всі основні параметри території (щільність населення, відсоток озеленення, площі

									Лист
									100
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

громадських об'єктів, місткість паркінгів тощо) приведено у відповідність до актуальних державних будівельних норм та рекомендацій генерального плану. Це свідчить про збалансованість та реалістичність розробленої концепції.

Соціально-функціональний аспект. Запроектований житловий комплекс розрахований на постійне населення близько 2,3–2,4 тисячі осіб, що відповідає повноцінному кварталу середньої щільності забудови. Розрахунки житлового фонду показали, що при прийнятому типі будинків (перемінна поверховість до 26 поверхів) і нормативній житловій площі 27 м² на особу, може бути зведено житло сумарною площею, достатньою для розселення 2348 мешканців. Для обслуговування цієї прогнозованої кількості населення передбачено необхідну соціальну інфраструктуру у складі кварталу. Згідно з нормативами і показниками Генплану, на 1000 мешканців нового району повинно припадати орієнтовно 40 місць у дошкільних навчальних закладах та 120 місць у школах. Відповідно, для населення ~2,3 тис. осіб у проекті закладено будівництво одного дитячого садка на ~90 місць та школи I ступеня (початкової) на ~280 місць, або альтернативно – резервування території під філії існуючих навчальних закладів району. Рішення щодо освітніх установ прийнято гнучко, з урахуванням фактичної потреби та можливості використання закладів у сусідніх мікрорайонах. Окрім освітніх, у складі забудови передбачені й інші об'єкти соціально-побутового обслуговування: продовольчий супермаркет, аптека, відділення банку, поштове відділення, приміщення для сімейної амбулаторії та ін. Ці об'єкти розміщуються переважно у вбудовано-прибудованих приміщеннях перших поверхів житлових будинків, що відповідає принципу «місто біля дому». Для дозвілля і фізкультурного розвитку населення у дворі комплексу запроектовано сучасний спортивний комплекс (мультифункціональний майданчик для ігрових видів спорту, тенісні столи, тренажери просто неба) та кілька дитячих ігрових майданчиків, розрахованих на різні вікові групи дітей. Особлива увага приділена створенню місць для тихого відпочинку дорослих – у затишних куточках прибудинкової території встановлено лави, озеленення, освітлення, що формують сприятливе

									Лист
									101
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

середовище для спілкування мешканців. Таким чином, новий район буде забезпечений усім необхідним для комфортного життя: житловою площею належної якості, об'єктами освіти, медицини, торгівлі та побуту, спортивно-рекреаційною інфраструктурою і громадськими просторами. Це створить передумови для формування активної місцевої громади, зменшить потребу мешканців здійснювати довгі поїздки до інших районів (робота, покупки, відпочинок будуть доступні на місці) та підвищить соціальну згуртованість кварталу.

Екологічний аспект. Реалізація проекту матиме загалом позитивний вплив на екологічну ситуацію в районі. По-перше, запланована реконструкція промислової території усуває джерела потенційного забруднення, пов'язані з колишніми складськими та виробничими об'єктами (викиди в атмосферу, ґрунтові забруднення, шум від промислового транспорту). Натомість нова житлова забудова відповідатиме сучасним екологічним стандартам щодо енергоефективності та акустичного комфорту, а відсутність шкідливих виробництв на території сприятиме поліпшенню фонового стану довкілля. По-друге, проектом передбачено високий рівень озеленення. Відповідно до ДБН Б.2.2-12:2019 мінімальна норма озелених площ для житлових районів – 6 м² на одного мешканця. У пропозиції планування ця вимога повністю виконана: формуються зелені насадження загального користування (центральний сквер площею ~1,3 га, бульвар уздовж внутрішньої вулиці, захисні смуги дерев вздовж шосе), а також озеленення прибудинкових територій (дворові газони, декоративні посадки, дитячі майданчики в тіні зелені тощо). Сумарна площа озеленення становить понад 6 м² на особу, що забезпечує сприятливий мікроклімат і естетичну привабливість середовища. Більше того, безпосереднє сусідство кварталу з лісопарком «Покал» дає можливість жителям користуватися великим масивом зелених насаджень загальноміського значення. Проект враховує цю перевагу: передбачено пішохідні маршрути і переходи, що з'єднують двори новобудов із парком, інтеграцію паркових просторів зі внутрішньоквартальними для створення єдиної рекреаційної мережі. По-третє,

									Лист
									102
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					

в ході планування особлива увага приділена екологічній безпеці самого кварталу. Розміщення житлових будинків, дворів та майданчиків виконано з урахуванням санітарних розривів від магістралі і ТЕЦ-5: перші лінії забудови вздовж шосе відіграють роль шумового та пилового екрану, мінімізуючи проникнення транспортних забруднень у внутрішні двори. Також забезпечено нормативні відстані до магістрального каналізаційного колектору, який проходить територією (не менше 5 м від фундаментів будинків з кожного боку труби), а на смузі його охоронної зони влаштовані лише зелені насадження і пішохідні доріжки. Таким чином, інженерні мережі не заважають озелененню і відпочинковому використанню цієї смуги. Проектні рішення передбачають сучасні системи поводження з побутовими відходами (обладнані контейнерні майданчики з озелененням по периметру), водовідведення (локальні очисні споруди для дощової води перед скиданням у міську зливову каналізацію) та енергозбереження (застосування LED-освітлення, утеплених фасадів, можливість підключення до когенераційної системи ТЕЦ-5 тощо). Отже, новий житловий район буде екологічно благополучним, а його поява навіть покращить довкілля порівняно з нинішнім станом території, перетворивши занедбану промзону на озеленений, впорядкований простір для життя. Цей ефект узгоджується з очікуваннями міської влади – перетворення промзон на мультифункціональні квартали дійсно покращує екологічну ситуацію в місті.

Транспортно-інфраструктурний аспект. Проектна реалізація забудови на Столичному шосе обумовлює розвиток та модернізацію транспортної і інженерної інфраструктури району. Розрахунки автомобілепотоків показали, що для обслуговування ~2348 мешканців знадобиться близько 600–700 приватних легкових автомобілів (виходячи з прогнозованого рівня автомобілізації ~250 авто на 1000 осіб для периферійної зони Києва). Щоб забезпечити потреби у зберіганні такого автопарку, в проекті заплановано систему гаражів та стоянок: два багаторівневі наземні паркінги сумарно на ~350 машиномісць та гостьові парковки на ~80 місць уздовж внутрішніх проїздів. Решта машиномісць буде реалізована у підземних паркінгах під житловими

										Лист
										103
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

будинками, при цьому в середньому планується не менше 1 місця на дві квартири, як рекомендовано для даного району. Умови в'їзду-виїзду транспорту на територію кварталу вирішені через систему розв'язок на Столичному шосе: основний заїзд спроектовано з правоповоротного з'їзду в напрямку центру міста, а виїзд – через нову петлеподібну розв'язку, що забезпечить рух у всі напрямки без перетину зустрічних потоків. Реалізація цієї транспортної розв'язки закладена у Генплан (перспектива до 2025 р.) і є необхідною умовою комфортного транспортного сполучення нового району з міською магістральною мережею. Внутрішньоквартальні проїзди запроектовані з урахуванням нормативів ширини та радіусів поворотів, забезпечують під'їзд спеціального транспорту (пожежного, сміттевозів) до кожної будівлі. На перетині внутрішньої вулиці зі Столичним шосе передбачено облаштування світлофорного регулювання та пішохідних переходів (до будівництва багаторівневої розв'язки), аби гарантувати безпечний вихід мешканців до зупинок громадського транспорту. Сам громадський транспорт у проєктованому районі відіграє ключову роль: враховуючи близькість зупинок низки автобусних маршрутів на шосе та транспортного вузла «Видубичі», мешканці матимуть зручні альтернативи приватному авто для поїздок у місто. Пішохідна доступність до зупинок автобуса становитиме 3–5 хвилин, до станції метро «Видубичі» – близько 20 хв, що відповідає середньому радіусу пішохідної доступності для міста. Крім того, можлива організація нового маршруту громадського транспорту, який з'єднає квартал із центром Голосіївського району (ст.м. «Теремки») через вул. Промислову, що стимулюватиме міжрайонні зв'язки. В цілому транспортне рішення забезпечує район усіма видами пересування, мінімізуючи затори і підвищуючи мобільність населення.

Інженерне забезпечення нового комплексу не потребує принципово нових магістральних мереж – використовується потенціал існуючої інфраструктури, яка в районі доволі розвинена. Проектом передбачено підключення житлових будинків до міських систем водопостачання та каналізації шляхом прокладання

										Лист
										104
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

просторами, що відповідає принципам «місто в місті» і зменшує необхідність далеких поїздок по Києву. У екологічному плані – реконструкція промзони поліпшить стан довкілля: зменшиться промислове навантаження, зросте площа озеленення, район отримає власний рекреаційний простір, а впроваджені екозахисні рішення забезпечать комфортний мікроклімат. В інфраструктурному плані – проект стимулює розвиток доріг і комунікацій, з’єднує район з магістральною мережею міста через нову розв’язку, ефективно використовує наявні інженерні потужності. Отримані результати підтверджують відповідність проекту сучасній містобудівній політиці Києва та потребам громади. Запропоноване містобудівне освоєння території вздовж Столичного шосе є обґрунтованим, збалансованим та стратегічно важливим кроком для сталого розвитку міста. Воно слугуватиме прикладом реновації застарілих міських просторів та створення нової якості міського середовища на засадах інтеграції, багатофункціональності і екологічності. Таким чином, поставлену мету дослідження досягнуто – розроблено і обґрунтовано концепцію, що дозволяє перетворити промислову зону на перспективний житлово-громадський квартал, значення якого у міському розвитку Києва буде вагомим і довготривалим.

										Лист
										106
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. ДБН Б.2.2-12:2019 Планування та забудова територій. – Київ: Мінрегіон України, 2019. – 177 с.
2. ДБН В.2.3-5:2018 Вулиці та дороги населених пунктів. – Київ: Мінрегіон України, 2018. – 55 с.
3. ДБН В.2.3-4:2015 Автомобільні дороги. Частина І. Проектування. Частина ІІ. Будівництво. – Київ: Мінрегіон України, 2015. – 104 с.
4. ДБН Б.2.2-5:2011 Благоустрій територій. – Київ: Мінрегіонбуд України, 2012. – 61 с.
5. ДБН В.2.3-15:2007 Споруди транспорту. Автостоянки і гаражі для легкових автомобілів. – Київ: Мінбуд України, 2007. – 35 с.
6. ДБН А.2.2-1-2003 Склад і зміст матеріалів оцінки впливів на навколишнє середовище. – Київ: Держбуд України, 2003. – 24 с.
7. ДСанПіН. Державні санітарні правила планування та забудови населених пунктів. – Київ: МОЗ України, 1996. – 78 с.
8. ДБН А.2.2-3-2012 Склад і зміст проектної документації на будівництво. – Київ: Мінрегіон України, 2014. – 40 с.
9. ДБН Б.1.1-13:2012 Склад та зміст містобудівної документації на державному та регіональному рівнях. – Київ: Мінрегіон України, 2012. – 45 с.
10. ДБН Б.1.1-14:2012 Склад та зміст детального плану території. – Київ: Мінрегіон України, 2012. – 22 с.
11. ДБН Б.1.1-15:2012 Склад та зміст генерального плану населеного пункту. – Київ: Мінрегіон України, 2012. – 33 с.
12. ДБН Б.1.1-22:2017 Склад та зміст плану зонування території. – Київ: Мінрегіон України, 2018. – 22 с.
13. ДБН Б.2.2-3:2012 Історико-архітектурний опорний план населеного пункту. – Київ: Мінрегіон України, 2012. – 21 с.
14. ДБН В.2.2-40:2018 Інклюзивність будинків і споруд. – Київ: Мінрегіон України, 2018. – 64 с.

										Лист
										107
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата						

- 15.ГБН В.2.3-218-007:2012 Споруди транспорту. Екологічні вимоги до автомобільних доріг. – Київ: Укравтодор, 2012. – 45 с.
- 16.Закон України «Про автомобільні дороги». – Київ, 2005.
- 17.Закон України «Про автомобільний транспорт». – Київ, 2001.
- 18.Закон України «Про благоустрій населених пунктів». – Київ, 2020.
- 19.Закон України «Про дорожній рух». – Київ, 1992.
- 20.Закон України «Про транспорт». – Київ, 1994.
- 21.Господарський кодекс України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15>
- 22.Цивільний кодекс України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15>
- 23.Кодекс України про адміністративні правопорушення. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10>
- 24.Кримінальний кодекс України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14>
- 25.Земельний кодекс України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14>
- 26.Закон України «Про Генеральну схему планування території України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3059-14>
- 27.Закон України «Про основи містобудування». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2780-12>
- 28.Закон України «Про регулювання містобудівної діяльності». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3038-17>
- 29.Постанова КМУ №555 від 25.05.2011 «Про затвердження Порядку проведення громадських слухань...».
- 30.Наказ Мінрегіону №64 від 02.06.2011 «Про затвердження Порядку розроблення історико-архітектурного опорного плану».
- 31.Наказ Мінрегіону №290 від 16.11.2011 «Про Порядок розроблення містобудівної документації».
- 32.Наказ Мінрегіону №556 «Про Порядок обміну інформацією між містобудівним та державним земельним кадастрами».
- 33.Бабаєв В.М. та ін. Проектування міських територій. – Харків: ХНУМГ ім. О.М. Бекетова, 2019. – 544 с.

34. Древаль І.В. Теорія містобудування: конспект лекцій. – Харків: ХНУМГ ім. О.М. Бекетова, 2017. – 43 с.
35. Литвиненко Т.П., Тимошевський В.В., Ткаченко І.В. Планування розвитку територій. – Полтава: ПолтНТУ, 2017. – 326 с.
36. Петришин Г.П. та ін. Містобудівне проектування. Частина І. – Львів: Львівська політехніка, 2016. – 328 с.
37. Панченко Т.Ф. (ред.) Містобудування. Довідник проектувальника. – Київ: Укрархбудінформ, 2006. – 192 с.
38. Бородич Л.В. та ін. Основи містобудування. – Полтава: ПолтНТУ, 2019. – 145 с.
39. Безлюбченко О.С., Гордієнко С.М., Завальний О.В. Планування міст та транспорт. – Харків: ХНАМГ, 2006. – 148 с.
40. Шмиг Р.А. та ін. Термінологічний словник-довідник з будівництва та архітектури. – Львів, 2010. – 126 с.
41. Безлюбченко О.С., Завальний О.В. Урбаністика. – Харків: ХДАМГ, 2003. – 244 с.
42. Чемакіна О.В., Агєєва Г.М., Бжезовська Н.В. Теорія містобудування: практикум. – Київ: НАУ, 2018. – 36 с.
43. Шилова Т.О. Міське комунальне господарство. – Київ: КНУБА, 2006. – 272 с.
44. Демін Н.М. Управління розвитком градостроительных систем. – Київ: Будівельник, 1991. – 184 с.
45. Дідик В.В., Павлів А.П. Планування міст. – Львів: Львівська політехніка, 2003. – 408 с.
46. Осітнянко А.П. Планування розвитку міста. – Київ: КНУБА, 2005. – 386 с.
47. Осітнянко А.П. Урбаністика: конспект лекцій. – Київ: КНУБА, 2001. – 81 с.
48. Христюк М.М. та ін. Автотранспортні споруди. – Київ: Будівельник, 1973. – 135 с.
49. Дьомін М.М. та ін. Проектування схеми генплану міста: методичні рекомендації. – Київ: КНУБА, 2023. – 52 с.
50. Дьомін М.М. та ін. Функціонально-планувальна організація території мікрорайону. – Київ: КНУБА, 2008. – 16 с.

									Лист
									109
Изм.	Лист	№ докум.	Подпись	Дата					