

**КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БУДІВНИЦТВА І АРХІТЕКТУРИ**

Факультет урбаністики та просторового планування

Кафедра міського господарства

**ПОЯСНОВАЛЬНА ЗАПИСКА
ДО АТЕСТАЦІЙНОЇ ВИПУСКНОЇ РОБОТИ
НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ БАКАЛАВРА**

*«Ревіталізація кварталу в межах вулиць Жиланської, Скомороської і
залізниці в Шевченківському районі м. Києва»*

Виконав Дьомін Артем Олегович
спеціальності 192 «Будівництво та цивільна
інженерія»
освітньої програми «Міське будівництво та
господарство»
групи МБГ-42
Керівник: Апостолова-Сосса Л.О.

Київ - 2023 рік

**КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БУДІВНИЦТВА І АРХІТЕКТУРИ**

Факультет: **урбаністики та просторового планування**

Кафедра: **міського господарства**

Освітній рівень: **бакалавр**

Галузь знань: 19 «Архітектура та будівництво»

Спеціальність: 192 «Будівництво та цивільна інженерія»

Спеціалізація: «Міське будівництво і господарство»

Затверджую

В.о. завідувач кафедри

Апостолова-Сосса Л.О.

«15» травня 2023 року

ЗАВДАННЯ

**ДО ВИКОНАННЯ АТЕСТАЦІЙНОЇ ВИПУСКНОЇ РОБОТИ
НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ БАКАЛАВР**

Дьоміна Артема Олеговича

1. Тема роботи: «Ревіталізація кварталу в межах вулиць Жилянської, Скомороської і залізниці в Шевченківському районі м. Києва»
затверджена наказом ректора КНУБА № 912/2 від
«15» червня 2023 року
2. Керівник роботи: Апостолова-Сосса Л.О.
Доцент кафедри міського господарства КНУБА
3. Строк подання студентом роботи до захисту: 26.06.2023.

4. Зміст пояснювальної записки за розділами:

Вступ

Р. 1. Аналітична частина.

Р. 2. Закордонний досвід ревіталізації.

Р. 3. Проектна частина.

Загальні висновки

Перелік використаної літератури

5. Графічний матеріал за розділами

Л.1. Ситуаційна схема

Л.2. Аналіз містобудівної документації

Л.3. Схема використання території

Л.4. Схема розміщення об'єктів обслуговування

Л.5. Схема доступності навчальних закладів

Л.6. Схема руху транспорту та місць зберігання автомобілів

Л.7. Схема історико-культурної цінності забудови

Л.8. Схема опорного плану

Л.9. План ревіталізації кварталу

Л.10. План озеленення

Л.11. План організації рельєфу

6. Консультанти розділів проекту

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
1	Аналітична частина		
2	Закордонний досвід ревіталізації		
3	Проектна частина		

7. Календарний план

№ з/п	Назва етапів дипломного проекту	Термін виконання етапу проекту	Примітка
1	Видача завдання	06.05.2023	
2	Ситуаційна схема, Аналіз містобудівної документації, Схема розміщення об'єктів обслуговування	12.05.2023	
3	Схема доступності навчальних закладів, Схема руху транспорту та місць зберігання автомобілів,	19.05.2023	
4	Схема транспортного обслуговування, Схема опорного плану.	02.06.2023	
5	Пропозиції з регенерації. Генеральний план	09.06.2023	
6	План організації рельєфу	10.06.2023	
7	Оформлення пояснювальної записки	12.06.2023	
8	Подача на рецензію	21.06.2023	
9	Захист проекту	26.06.2023	

Студент

(підпис)

Керівник

(підпис)

В.о. завідувач кафедри

(підпис)

Дьомін А.О.

(прізвище та ініціали)

Апостолова-Сосса Л.О.

(прізвище та ініціали)

Апостолова-Сосса Л.О.

(прізвище та ініціали)

Київ 2023

ЗМІСТ

ЗАВДАННЯ	2
ВСТУП	6
РОЗДІЛ 1	
АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА	
1.1. Сутність занепаду і приреченості	8
1.2. Аналіз поточного стану.....	10
1.3. Визначення причин занепаду.....	19
Висновки до Розділу 1.....	21
РОЗДІЛ 2	
Закордонний досвід ревіталізації.....	23
РОЗДІЛ 3	
ПРОЄКТНА ЧАСТИНА	
3.1. Тактики ревіталізації.....	26
3.2. Визначення методів ревіталізації	28
3.3. Розробка концепту ревіталізації кварталу	34
3.4. Асортимент рослин для озеленення	38
Висновки до Розділу 3.....	39
ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ	39
ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ	40

ВСТУП

Актуальність теми:

Проблема сірих і невиразних занепадаючих районів є серйозним викликом для сучасного містобудування та урбаністики. Ці райони, часто недооцінені та запуснені, становлять значний виклик для життєздатності та сталого розвитку наших міст. Сукупність проблем, що утворюють неуспішність і застій, а згодом і руйнування, таких районів нагадує собою Гордіїв вузол, на який проте немає меча, що легко вирішить одразу всі проблеми. Проблеми є пов'язаними і закономірно витікають одна з одної: він неприємний людям і з нього прагнуть піти, через що в ньому стараються не затримуватися, що діє згубно на ведення бізнесу, внаслідок чого вже бізнеси покидають район, а з ними і інвестиції в цей самий район, що мали б піти на його покращення. Завдання істинно складне і для його вирішення потрібно ретельно проаналізувати нинішню ситуацію в районі, його історію і чинники, що спричинили його занепад, щоб врешті принаймні постаратися знайти рішення для покращення його стану.

Часто причинами такої неуспішності є безпосередньо погане планування району, хаотична його забудова або просто невдале співпадіння непов'язаних між собою факторів, як-от створення більш сильних «магнітів уваги» населення поза районом, що порушує усталені пішоходопотоки. Проте, значно ускладнює ситуацію і положення такого району. Як в системі міста, так і географічно. Особливості рельєфу, зсувонебезпека на ділянках, розташування поблизу різноманітних типів водойм, певних за успішністю сусідніх районів міста, виробництв і особливих територій по типу аеропортів і залізниць роблять свою справу. Ці фактори кидають виклик планувальникам і зумовлюють прийняття важких рішень. Також, часто свою роль грає людський фактор – сковані старими догматами або охоплені ідеєю монументального міста розуми забувають про живу мінливість міст і як притаманно підприємствам народжуватися, розростатися, стагнувати і помирати.

З часом підприємства можуть закритися, а будівлі постійно зношуються, бо час діє на всіх однаково. Однак в чому причина того, що одні старі райони лишаються привабливими і лише нарощують авторитет з роками, а інші дедалі більше зазнають спустошення і занепаду? *«Єдина шкода від старих будівель міському району чи вулиці – це шкода, породжена врешті-решт винятково старістю – себто шкода, коли все навколо старе й остаточно зношується. Проте коли міська територія опиняється в такій ситуації – то її спіткала поразка не тому, що вона справді стара. Навпаки – територія стара, бо її спіткала поразка.»* [23,с.204]– цитата з книги «Смерть і життя великих американських міст» авторства Джейн Джейкобс – американської і канадської журналістки, письменниці і активістки минулого століття. Цією думкою

шановна Джейн Джейкобс дуже точно вказала на основну проблему застарілих і «зів'ялих» районів: вони застаріли й не успішні саме тому що вони зазнали поразки. Це могло бути як і вищезазначена поява нових магнітів інтересу, так і залежність району від певних підприємств чи закладів, які і зумовлювали його привабливість, або ж проблемне планування, що надало пішоходам недостатньо зручні вулиці і сполучення між міськими орієнтирами чи звичайними зручностями на подібні магазинів, учбових закладів чи зупинками громадського транспорту.

Мета роботи:

Метою даної роботи є аналіз проблемного кварталу міста Києва, що знаходиться на самісінькій околиці історичного центру Києва і на доволі малій відстані від Центрального вокзалу, ТЦ Україна та ЖК Manhattan City, що перебуває на завершальній етапах будівництва і має великий потенціал у притягненні до себе людей, і пропозиція подальшої його ревіталізації.

РОЗДІЛ 1 **АНАЛІТИЧНА ЧАСТИНА**

1.1. Сутність занепаду і приреченості

У загальному розумінні, термін «занепад» означає падіння або зменшення в чомусь, що раніше було активним, сильним або успішним, або загальне тривале різке погіршення стану у порівнянні зі тривалим кращим попереднім.

В економічному розумінні, термін «занепад» вказує на період спаду економічної активності, що може бути пов'язаним зі зростанням безробіття, зменшенням виробництва, скороченням попиту на послуги і товари, слабшанням бізнесу та зменшенням інвестицій.

Занепад з урбаністичної точки зору означає падіння якості та привабливості певного району або кварталу в місті. Це може бути пов'язано з різними факторами, включаючи демографічні зміни, економічний спад, недостатнє управління, соціальну дезінтеграцію та фізичне занедбання.

Один з ключових факторів занепаду районів - це демографічні зміни, що можуть відбуватися на політичному, економічному чи соціальному фоні. Зміна в розподілі населення, міграція та зміна соціального складу можуть призвести до занепаду району. Наприклад, якщо молоді сім'ї переїжджають до нових районів, а старіше населення залишається в старіших районах, це може спричинити занепад через зменшення активності та витрат на відновлення та покращення інфраструктури, не кажучи вже про загальне відчуття запиленої старості через брак молодого населення.

Економічний спад також може бути причиною занепаду районів. Зменшення робочих місць, зникнення підприємств та скорочення інвестицій можуть призвести до занепаду економічно активних районів. Це може вплинути на рівень безробіття, рівень життя та загальну якість сервісів у цих районах.

Недостатня увага до управління і планування розвитку також може сприяти занепаду. Відсутність стратегічного планування, погане управління міськими ресурсами та недостатня увага до збереження історичного спадщини можуть призвести до погіршення умов проживання та занепаду районів.

Фізичне занедбання також грає важливу роль у занепаді районів. Руїнування інфраструктури, відсутність обслуговування будівель та недбалість до зовнішнього вигляду можуть призвести до занепаду територій.

Таке суцвіття комплексних факторів, що всебічно негативно впливають на певні міські території, цілком можуть викликати відчуття приреченості території. Відчуття приреченості території не просто погіршує настрій мешканців такого неблагополучного району і сторонніх, яким кортить якомога

швидше пройти цю ділянку на своєму шляху, а й згубно впливає на інвестиції в цей район.

Проблема відсутності або нестачі інвестицій є так само циклічною як вищенаведені проблеми, однак шлях до оживлення занедбаних міських районів лежить саме через інвестиції та ініціативність суспільства і управлінського апарату.

Сама ця «приреченість» є доволі ефемерною, хоча й добре відчувається при безпосередньому спогляданні закинутих і занедбаних будівель таких кварталів. Проте, в контексті дії і відновлення таких великих і болючих проблем для міста, вона не має місця бути. При прийнятті рішень інвестування в такі райони міста, інвестори мають керуватися потенціалом території, який на даний момент часу просто марнується, а отже втрачається можливість розширити свій бізнес і, відповідно, отримати більше грошей.

В цей момент надважливими є ініціативність і рішучість до дії громади райони, активістів, планувальників, будівельних компаній та державного управління. Вони мають проявити рішучість і прагнення покращити місто загалом шляхом лікування подібних виразок занепаду. Інвестори, або ж сама держава, мають побачити, що в цього району, кварталу, вулиці, ділянки тощо є потенціал і, найголовніше, є попит на його покращення.

Лікування занепалих кварталів є пріоритетним інтересом не тільки мешканців самого кварталу, а й сусідів цього кварталу, бо такий вакуум, що створює деградація окремих районів, має тенденцію поширюватися майже безмежно, аж поки його не спинять дійсно успішні квартали, яким пощастило і з розташуванням, і з всебічними факторами, що могли, але не змогли на нього згубно вплинути.

Окремим фактором зацікавленості держави, окрім як отримати більше грошей в бюджет міста, є безпека на вулицях міста і кримінаlogenність тих самих проблемних районів. Закинуті будівлі, погано освічені і залишені без спостереження допитливими очима мешканців кварталу вулиці цілком можуть стати розплідниками криміналу. Саме тому держава має бути зацікавленою у облагороджуванні і оновленні таких районів.

Занепад районів та кварталів має значний вплив на якість життя мешканців та образ міста в цілому. Він може призвести до соціального відчуження, збільшення кримінальності та погіршення якості інфраструктури. Тому, важливо приділяти увагу розвитку та плануванню міст у цілому, а також вживати заходів для збереження та відновлення районів, які переживають занепад.

Підсумовуючи, занепад може бути стриманим та подоланим за допомогою належного управління, стратегічного планування та зусиль

спільноти, а відчуття приреченості є спиняючим фактором, який, проте, вирішується в процесі подолання занепаду.

1.2. Аналіз поточного стану

Хотілося б почати з наступної цитати Джейн Джейкобс з книги «Смерть і життя великих американських міст: *«Відповідно, вулиця, що прилягає до межі, – це кінцева точка загального використання. Якщо цю вулицю, що є кінцем лінії для людей на території «звичайного» міста, також не використовують або майже не використовують люди всередині території спеціального використання, яка формує ці межі, вона приречена стати мертвим місцем із надзвичайно обмеженою кількістю користувачів. Ця «мертвотність» може мати й подальші наслідки. Оскільки менше людей використовують прикордонні вулиці, бокові вулиці (а іноді й паралельні вулиці), що примикають до них, також у результаті менше використовуються. Їм не дістається випадкової циркуляції людей, які б проходили ними в напрямку межі – тому що мало хто збирається перейти межу. Якщо ці вулиці стають надто порожніми, їх також починають уникати, тож вулиці, що примикають до них, також використовують менше. І так далі, допоки сили привабливих територій, що притягують до себе багато людей, не вступають до гри.»* [23,с.276-277] Ця думка є ключем до розуміння і проблеми даного кварталу.

Одним же з ключів до розв'язання проблеми будуть наступні думки з тієї ж книги: *«Основна функція успішного району – посередництво між необхідними, але за своєю суттю політично безсилим вуличними кварталами та властиво потужним містом у цілому»*[23,с.138] і *«На мою думку, єдиний спосіб подолати вакуум у цих випадках – це покластися на надзвичайно потужні сили протидії поблизу. Це означає, що концентрація населення має бути дуже високою (і різноманітною) саме поблизу меж, що примежові блоки повинні бути особливо короткими, а можливості використання вулиць надзвичайно гнучкими.»* [23,с.286], що в даному випадку можна розуміти як *«не можеш запропонувати щось надійно цікаве – переконайся, що принаймні надав надійне сполучення між точками інтересу»*.

Квартал розташований в межах вулиць Жилианської, Скомороської і залізниці в Шевченківському районі міста Києва (рис.1). Північно-західною межею ділянки є Повітрофлотський проспект, що мостом проходить над рівнем ділянки і умовно розділяє її з продовженням території, що лежить вздовж залізниці з одного боку і Борщагівською вулицею з іншого.

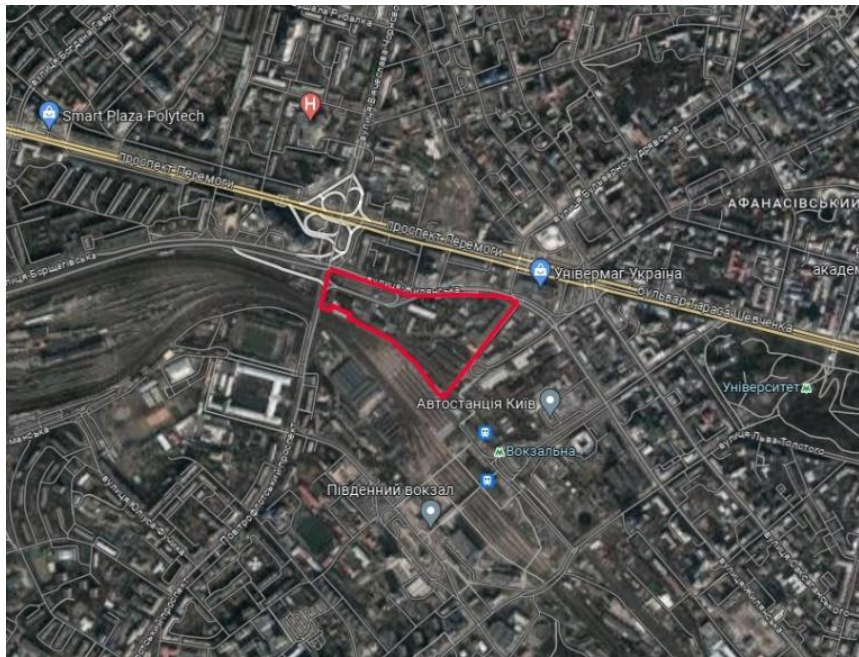


Рис.1

Характерною рисою кварталу є практична відрізаність від міста, адже з одного боку ми маємо залізницю Центрального вокзалу, а з іншого – трамвайні колії, що прокладені посередині дороги. Себто квартал майже відрізано від решти міста, не дивлячись на те, що він знаходиться майже в його центрі. Під дорогою з трамвайними коліями на Жилинській вулиці є підземний перехід, що і сполучає на північному сході цей квартал з сусіднім, де, до речі, є школа.

«Повертаючись до залізничних колій – район, розташований із одного боку, може бути кращим або гіршим за район з іншого боку. Але місцевість, де справи йдуть найгірше, – це зазвичай ділянка біля самих колій, по обидва боки.» [23,с.275]

Квартал не має житлових будівель і згідно кадастру[24][25][26] майже повністю є територією транспорту і підприємств, які, в свою чергу, зазнали занепаду в останні десятиліття[27]. Приміщення колишніх майстерень і складів підприємства здаються в оренду під святкові зали, кафе, кулінарні школи, офіси і дрібні контори. Мова йде про «Київський Електротехнічний Завод» «Трансигнал». Один зі складів (рис.2), що майже впритул примикає до мосту, – взагалі цілковито закинутий і понівечений часом і вандалами: пощерблені і розбиті стіни, жодного вцілілого вікна.



Рис.2

Маємо північну ділянку, що найімовірніше належить залізниці, але вже довгий час не використовується взагалі. Ділянка має численні господарчі споруди, старі колії, що не використовуються, і конструкцію, що нагадує ремонтне депо для потягів – також у абсолютно занедбаному і покинутому стані. Вирізняється чотирьохповерхова цегляна будівля з зеленим дахом – акціонерне товариство "Укрзалізниця" філія "Енергозбут"(Рис.3). Виглядає також дещо занедбано, але загалом лишається доволі охайною, особливо на контрасті з сусіднім складом.



Рис.3

Ця ділянка переходить в іншу, що якраз і належить заводу «Трансигнал». Ділянка представляє собою три цехи заводу, з яких насилу працює лише один. Решта ж здається в оренду. Також на ділянці є багато господарчих приміщень. Будинки, незважаючи на загальну занедбаність, переважно у прийнятному стані, але велика їх частина вже фізично зношена. Найбільше виділяється будівля за адресою Жилянська 97/3 (Рис.4), що межує з синагогою, і цегляні стіни якої розсипаються на очах – жалюгідне видовище. Контрастно виділяється охайний малий будинок-офіс інвестиційної компанії(Рис.5), що по сусідству з розваленою будівлею,– офіс виглядає новим, чистим і охайним.



Рис.4



Рис.5

Будівлі, що колись слугували виробничими цехами (Рис.6), а зараз – святковими залами і школами дитячих танців, виглядають непогано і в

задовільному технічному стані. Виділяється дев'ятиповерхова будівля (Рис.7), що містить в собі офіс «Укрпромресурс» – будинок зовнішньо оновлений і видно, що в ньому ведеться активна діяльність. Має не оновлену частину, яка вже виглядає гірше.



Рис.6

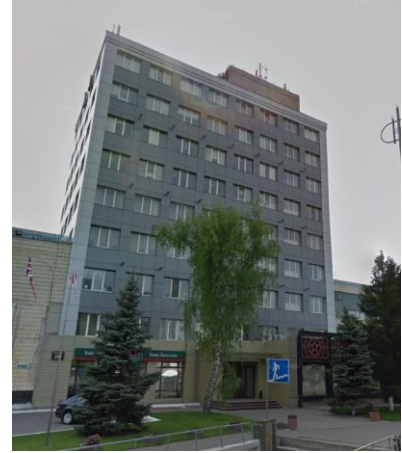


Рис.7

Окремо хочеться виділити синагогу товариства Бейт Яаков (Рис.8), або ж Галицьку синагогу. Синагога представляє історичну і архітектурну цінність[28][29]. Вона дивом вціліла, пережила час радянської навали руйнувань храмів. Виконана у неомавританському стилі. Нині вона непримітно втулена між колишнім виробничим цехом і тією самою розваленою цегляною будівлею. 1909-ого року міська влада на прохання єврейської громади передала їм у користування ділянку під зведення «молитовного дому». 1910-ого року була зведена дана синагога. Здійснював будівництво київський підрядчик Яків Хаїмович Файбишенко. У 1929 році радянська влада примусово закрила синагогу і до 90-их років її приміщення використовувалися як майстерні залізниці. У 1992 році, вже за незалежної Україні, указом Леоніда Кравчука була повернута у власність вірян і реставрована.



Рис.8

Та все ж, думаю, будівлею, що найбільш впадає в око при погляді зверху буде комплекс Київської митниці 1911-14 років. Складається з трьох споруд:

двох пакгаузів (Рис.9,10) за адресою Скоромоська 4 (донедавна Павла Пестеля 4) та адміністративного будинку на території заводу «Трансигнал» за адресою вул. Жилинська, 97/4 (Рис.11, 12). Нині в будівлях комплексу містяться службові підрозділи залізниці і заводу[30]. Всі будівлі непогано збереглися, окрім хіба що прибудови, штукатурка якої майже повністю осипалася, оголивши вулиці пощерблену цегляну стіну.



Рис.9



Рис.10



Рис.11

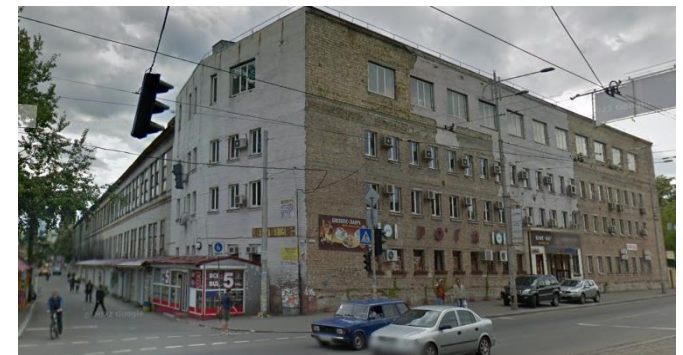


Рис.12

Окремо необхідно виділити адміністративний будинок митниці у зв'язку з тим, що він представляє особливу архітектурну цінність[30].

Є фарбованим триповерховим цегляним, з підвалом, г-подібної форми, з бетонними перекриттями, відображає характеристики раціонального модерну. Особливо варто звернути увагу на наріжний ризаліт, який завершується трикутним аттиком і флагштоком. В минулому на аттику було зображення двоголового орла, а під карнизом розміщений напис "Киевская таможня".

Фасади будівлі прикрашені геометризованими елементами раціонального модерну та смугастим рустом. Зовні між другим і третім поверхами виділяється горельєфне зображення голови римського бога Меркурія, який символізує торгівлю. Хоча портал головного входу було втрачено, залишилися фрагменти чавунних парапетів та огорожі балконів з орнаментами у стилі модерн.

Внутрішня частина будівлі розпланована за коридорною системою. Згідно з проєктом, на першому поверсі розташовувалися квартири для дрібних службовців, на другому поверсі розташовувалися контори та інші митні служби, а на третьому поверсі розташовувалися квартири для керуючого митницею Г. Троцького та вищих службовців.

Значимість цього будинку полягає в його розкішному оздобленні, зокрема, приймальної зали на другому поверсі (яка тепер використовується як бібліотека). Тут можна помітити розфарбоване ліплення на стелі та фризів, які включають символи торгівлі (кадуцеї - жезл з двома зміями, що обвивають його), транспорту (схрещені якорі) та дату зведення будинку (1911).

Цей адміністративний будинок є важливим елементом архітектурної спадщини початку 20 століття, який свідчить про економічне розквіт міста того часу. Його унікальна зовнішня архітектура та оригінальне оздоблення внутрішніх приміщень додають йому історичну та культурну цінність, що потребує збереження та належного використання у майбутньому.

У 1929—1931 роках під час розширення та реконструкції заводу "Трансигнал", адміністративний будинок митниці було передано на утримання цьому підприємству[30]. Зараз ця історична будівля використовується для розміщення службових підрозділів заводу.

У відкритому доступі немає даних щодо технічного стану будівель даного кварталу, тому огляд проведено візуально з урахуванням активності ведення бізнесу підприємствами, що займають будівлі.

Нижче наведено паспорт існуючої забудови (Табл.1.2.1):

Таблиця 1.2.1

	Адреса	Функціональне призначення	К-сть поверхів	Площа забудови, м ²	Фізичний знос	Історико-архітектурна цінність	Рік будівництва	Наявність вбудованих приміщень
1	вулиця Жилианська, 99	СТО, гаражі, роздрібна торгівля	1	885	20%	-	1999	Численні прибудовані гаражі
2	вулиця Жилианська, 97	АТ "Укрзалізниця" філія "Енергозбут"	3	705	15%	-	1970	-
3	вулиця Жилианська, 101А	Цех заводу "Трансигнал"	3	1030	40%	-	1972	-
4	вулиця Жилианська, 101	Цех заводу "Трансигнал"	9	730	15%	-	1972	Є прибудовані приміщення на 1-му поверсі
5	вулиця Жилианська, 97А	Синагога	2	530	5%	Пам'ятка архітектури	1910	-
6	вулиця Жилианська, 97/1	-	1	220	45%	-	1973	-
7	вулиця Жилианська, 97з	Офіс інвестиційної компанії	2	150	5%	-	1975	-
8	вулиця Жилианська, 97/3	-	2	1230	65%	-	1973	Є прибудовані приміщення на 1-му поверсі
9	вулиця Жилианська, 97Б	Цех заводу "Трансигнал"	2	1500	15%	-	1972	-
10	вулиця Жилианська, 97/2	-	4	5950	20%	Архітектура, історія	1914	-
11	Вулиця Скоромоська 4	Адміністративна будівля транспорту	3	363	10%	Архітектура, історія	1912	-

В безпосередній близькості до району знаходиться трамвайна і автобусна зупинки, а на півдні, в 100 метрах від кварталу, супермаркет Сільпо. Квартал, як зазначалося на початку, сусідствує з ТЦ «Палац Україна». На

відстані 500 метрів знаходиться станція метро Вокзальна і Центральний вокзал. Найближчий садочок розташований на відстані 500 метрів від кварталу і на відстані 230 метрів є школа.

В кілометровому радіусі від кварталу знаходяться 9 парковок і паркінгів, але тільки до 6 з них маршрут є зручним і тільки 1 з них є багатоповерховим, решта ж – наземні паркомісця, яких вже може не вистачати на всіх власників автомобілів, а з тенденцією до усвідомлення важливості паркування своїх авітовок власниками на спеціальних територіях, а не на тимчасових парковках або взагалі на територіях, не призначених для цього, місця з часом буде сильно бракувати.

Квартал рівновіддалений від двох лікарень на відстані 1000 метрів пішки.

У кварталі протікає річка Либідь і закута під землею її притока Скоморох, на честь якої і названо вулицю. Більше закладів в районі наведено в Табл. 1.2.2, а школи і вищі навчальні заклади наведені у Табл. 1.2.3

Таблиця 1.2.2

Заклади дошкільної освіти:	
Дошкільний навчальний заклад №645	Старокиївський провулок, 3А, Київ, 03055
Заклад дошкільної освіти №169	вулиця Кирило-Мефодіївська, 4А, Київ, 04116
Заклад дошкільної освіти №11	проспект Перемоги, 23А, Київ, 03055
Дошкільний навчальний заклад №2	вулиця Вільгельма Котарбінського, 20, Київ, 01050
Заклад дошкільної освіти №77	вулиця Дмитрівська, 68, Київ, 04053
Заклад дошкільної освіти №543	вулиця Павлівська, 6, Київ, 01054
Заклад дошкільної освіти №545	вулиця Гоголівська, 27А, Київ, 01054
Заклад дошкільної освіти №23	вулиця Золотоустівська, 4, Київ, 01135
Заклад дошкільної освіти №541	вулиця Гоголівська, 8А, Київ, 01054
Заклад дошкільної освіти №262	вулиця Жилянська, 84, Київ, 02000
Заклад дошкільної освіти №76	Повітрофлотський проспект, 16А, Київ, 03049
Заклад дошкільної освіти №223	вулиця Патріарха Мстислава Скрипника, 8/16, Київ, 03035
Заклад дошкільної освіти №262	вулиця Жилянська, 84, Київ, 02000
Заклад дошкільної освіти №371 "Струмочок"	вулиця Льва Толстого, 39/41, Київ, 01032
Заклад дошкільної освіти №158	7А, вулиця Микільсько-Ботанічна, 7А, Київ, 02000
Супермаркети і гіпермаркети:	
Мережа Коло:	проспект Перемоги, 5В, Київ, 02000
	вулиця Шолуденка, 1А, Київ, 02000
	147, 5-А, вулиця Саксаганського, Київ, 02000
	вулиця Саксаганського, 106, Київ, 02000
	вулиця Саксаганського, 88, Київ, 02000
	Повітрофлотський проспект, 5, Київ, 02000
	вулиця Повітрофлотська, 25, Київ, 03049
	вулиця Богданівська, 7, Київ, 02000
	вулиця Січових Стрільців, 21, Київ, 04053
	Мережа Сільпо:
	проспект Перемоги, 24, Київ, 02000

	вулиця Січових Стрільців, 37/41, Київ, 02000
	вулиця Василя Липківського, 1 А, Київ, 02000
Мережа Велмарт:	площа Перемоги, 3, Київ, 01135
Мережа АТБ:	проспект Перемоги, 18, Київ, 01135
	вулиця Богдана Гаврилишина, 6, Київ, 02000
	вулиця В'ячеслава Чорновола, 12, Київ, 02000
	вулиця Василя Липківського, 25, Київ, 02000
Мережа ЕКО маркет:	вулиця Жилянська, 107, Київ, 02000
	Вокзальна площа, 1, Київ, 01032
	вулиця Івана Огієнка, 15А, Київ, 02000
Мережа Фора:	вулиця В'ячеслава Чорновола, 27, Київ, 02000
	вулиця Шолуденка, 16, Київ, 04116
	вулиця Богдана Хмельницького, 39/2, Київ, 02000
Гіпермаркет Idea	ЧП Бориско, вулиця Золотоустівська, 47, Київ, 02000
Найближчі станції метро:	
Вокзальна	
Театральна	
Поліклініки і лікарні:	
Центральна районна поліклініка (Шевченківський район)	вулиця Саксаганського, 100, Київ, 02000
Поліклініка	вулиця Саксаганського, 96, Київ, 02000
Філія №6, КНП "Консультативно-діагностичний центр" Шевченківського району	вулиця Симона Петлюри, 2/4, Київ, 01032
Поліклініка #2 дитячої клінічної лікарні #3 Солом'янського району	107, вулиця Саксаганського, Київ, 01032
Поліклініка №1 Шевченківського району м. Києва	вулиця Богдана Хмельницького, 37/1, Київ, 02000
Центр первинної медико-санітарної допомоги №1 Шевченківського району	вулиця Богдана Хмельницького, 37, Київ, 01030
Дорожня клінічна лікарня №1 станції Київ	вулиця Михайла Коцюбинського, 8А, Київ, 01030
Поліклініка Інституту Ортопедії і Травматології	Чеховський провулок, 7, Київ, 02000
Інститут травматології та ортопедії НАМН України	вулиця Бульварно-Кудрявська, 27, Київ, 01601
Республіканська клінічна лікарня МОЗ України	вулиця Володимира Винниченка, 9, Київ, 02000
Національна дитяча спеціалізована лікарня "Охматдит"	вулиця В'ячеслава Чорновола, 28/1, Київ, 01135
Київська клінічна лікарня на залізничному транспорті №2	Повітрофлотський проспект, 9, Київ, 03049
Тренажерні зали і фітнес клуби:	
Dragomanov Fit	вулиця Тургенєвська, 3/9, Київ, 02000
Discipline Training Club	вулиця Пирогова, 6А, Київ, 01030
Фітнес-клуб Total Fitness Жилянська	вулиця Жилянська, 59, Київ, 01033
Тренажерний зал ДОМІНО	вулиця Богдана Хмельницького, 66, Київ, Київська обл., 01030
Workshop fitness club Б. Хмельницького	вулиця Богдана Хмельницького, 58 а, Київ, 01030
Спортивна студія	вулиця Тургенєвська, 45-49, Київ, 01054
Спортклуб XL	вулиця Дмитрівська, 76, Київ, 02000

Aikido Kiyokan Dojo	Бульвар Тараса Шевченка, 21, Київ, 01032
Central fitness hub	Жилянська, 97/2, Київ, 01135
CHAMPION KARATE CLUB	Проспект Перемоги, 7а, Київ, 01135
Старт	Вулиця Маршала Рибалка, 2/3, Київ, 04116
1GO	Старокиївська, 10/3, Київ, 04116
Мережа Sport Life:	проспект Перемоги, 26, Київ, 02000
	вул. Льва Толстого, 57 БЦ 101 Tower, Київ, 01032
Гермес	Вулиця Дмитрівська, 33, Київ, 01054
КІ	Вулиця Дмитрівська, 39, Київ, 01135
Дракон	вулиця Стадіонна, 13, Київ, 03049
Фламінго	Повітрофлотський проспект, 22, Київ, 03049
Олімпік	Вулиця Шовкуненка, 8/20, Київ, 03049
Галактика	провулок Ярослава Хомова, 1, Київ, 02000
LOE stretching studio	Вулиця Митрополита Василя Липківського, 16в, Київ, 03035
hiitworks	вулиця Василя Липківського, 1А, Київ, 02000
FEroom	Вулиця Жилянська, 59, Київ, 01033
Stretching press club	Вулиця Паньківська, 25, Київ, 01033
Kiev international wellness	Вулиця Микільсько-Ботанічна вулиця, 14/7, Київ, 01033
WorkShop	Вулиця Богдана Хмельницького, 58а, Київ, 01030
Nagual	Вулиця Богдана Хмельницького, 50в, Київ, 01030
Regym	Бульварно-Кудрявська вулиця, 31а, Київ, 01054
АтлетіКо	Бульварно-Кудрявська вулиця, 19, Київ, 01054
Voin crossfit	Вулиця Обсерваторна, 7а, Київ, 04053
XL	Вулиця Дмитрівська, 76, Київ, 01135
Hardio	Вулиця Січових Стрільців, 50, Київ, 04053
Аврора	Вулиця Січових Стрільців, 31, Київ, 04053
Релігійні споруди:	
Церква Великомученика Георгія Побідоносця УПЦ	вулиця Георгія Кірпи, 1, Київ, 02000
Галицька синагога «Бейс Яков»	вулиця Жилянська, 97/2, Київ, 02000
Церква Почаївської ікони Божої Матері РПЦ	вулиця Григорія Андрющенка, Київ, 02000
Храм преподобного лікаря Агапіта Печерського	вулиця Шолуденка, 10, Київ, 01135
Храм Остробрамської Ікони Богоматері (РПЦ в Україні)	заїзд з вулиці Бульварно-Кудрявської, вулиця Володимира Винниченка, 20, Київ, 02000
Храм Святого Великомученика і Цілителя Пантелеймона	вулиця Бульварно-Кудрявська, 27, Київ, Київська обл., 01030
Храм Української лютеранської церкви	вулиця Тургенєвська, 24, Київ, 02000
Парки і сквери:	
Сквер імені Чкалова	вулиця Михайла Коцюбинського, 2, Київ, 01030
Павлівський садок	вулиця Володимира Винниченка, 9, Київ, 02000
Сквер	вулиця Студентська, 6А, Київ, 02000
парк Зерова	вулиця Солом'янська, Київ, 02000 (перед Солом'янським цвинатрем)

Таблиця 1.2.3

Школи:		
1	Школа №58	провулок Алли Горської, 3, Київ, 02000
2	Спеціалізована школа №41	проспект Перемоги, 7А, Київ, 01135
3	Спеціалізована школа №7 імені М.Т.Рильського	Платонівський провулок, 3, Київ, 03035
4	Спеціалізована школа I-III ступенів №102	вулиця Шулявська, 10-12, Київ, 02000
Вищі навчальні заклади:		
5	Вісконсинський міжнародний Університет (США) в Україні	вулиця Тургенєвська, 8/14, Київ, 01601
6	Державний Економічний Університет Транспорту	вулиця Івана Огієнка, 17, Київ, 02000
7	Національний університет оборони України імені Івана Черняхівського	Повітрофлотський проспект, 28, Київ, 03049
8	Факультет інформаційних технологій КНУ	вулиця Богдана Гаврилишина, 24, Київ, 02000
9	Київський університет імені Бориса Грінченка	вулиця Бульварно-Кудрявська, 18/2, Київ, 04053
10	Академія адвокатури України	бульвар Тараса Шевченка, 27, Київ, 01032
11	Національна академія мистецтв України	вулиця Бульварно-Кудрявська, 20, Київ, 02000
12	Інститут медицини праці імені Ю.І. Кундієва НАМН України	вулиця Саксаганського, 75, Київ, 01033

1.3. Визначення причин занепаду

Можна сказати, що квартал спочатку задумувався митнично-залізничного спрямування, але з часом митниця втрачала свою актуальність, а малий завод розростався, врешті поглинувши частину митничного комплексу. З часом, вже великий завод почав занепадати і щоб втриматися на плаву почав здавати в оренду приміщення цехів і майстерень. У період розквіту виробництва, 1980-і роки, кількість працівників заводу «Транссигнал» становила понад 1500, станом на 2012 рік працівників налічувалося 200 і зараз тенденція зовсім не втішна, бо станом на 2021 рік кількість робітників налічує 108 осіб [27][31].

Разом із занепадом самого заводу і здачею в оренду його приміщень почала з'являтися хаотична забудова у вигляді одноповерхових прибудов, в яких облаштовувалися автомийки, авторемонти, кафе та малі крамниці. На повноцінний і належний догляд за станом будівель не було коштів, часу і діла, а тому будівлі, якими користувалися найменше почали просто руйнуватися від старості. З'явилися нагромадження парканів і мало хто слідкував за зовнішнім виглядом кварталу загалом, через що зараз він втілює сірість, приреченість і втрачені можливості.

Основними причинами занепаду стали:

- Обмеженість доступу: Квартал має обмежений доступ через своє розташування. Залізнична лінія з одного боку та колії трамваю з іншого ускладнюють рух та доступ до кварталу. Це може створювати несприятливі умови для пішоходів та автомобілістів, що обмежує привабливість цього району для життя і бізнесу. Перехід через колії трамваю здійснюється тільки через підземний перехід. Надземний перехід (Рис.1.3.1) не обладнаний сходами на цю сторону вулиці. Недостатність зручних переходів у кварталі знизили знижувати привабливість цього кварталу для мешканців та бізнесу.



Рис.1.3.1

- Занепад промислового сектору: Зменшення кількості працюючих на електротехнічному заводі «Трансигнал» є ще одним чинником, що сприяє занепаду кварталу. Це може бути викликано змінами в економіці, технологічними змінами, конкуренцією або зміною споживчих попитів. Зменшення робочих місць впливає на прибуток та економічну активність в кварталі і вже згубно вплинув на сам завод, залишивши станом на 2021 рік менше 10% працівників від їх кількості у добу розквіту.
- Відсутність інновацій та модернізації: квартал не здійснює постійну модернізацію та адаптацію до сучасних вимог і потреб, він відстає від інших районів міста, через що є абсолютно морально застарілим і зношеним. Це зумовило його погану репутацію.
- Негативна репутація: Квартал має довготривалу репутацію занепаду, проблеми безпеки і недостатньо розвинену інфраструктуру. Сам квартал неначе зупинив свій розвиток і вже багато років просто поволі розвалюється. Часом кафе та малі

підприємства змінюють одне одного, але це тільки каже про непривабливість цього кварталу

- Відсутність інвестицій: через занепад та негативну репутацію кварталу, інвестори весь цей час не бачили привабливості вкладати кошти у цю територію. Відсутність інвестицій призводить до відсутності нових проектів, вдосконалення інфраструктури та оновлення, що загострює проблеми кварталу.
- Відсутність різноманітності: подібно містам, що приречені на загибель в разі зниження попиту на продукт їхньої спеціалізації, квартали, що були суцільно віддані під виробництва, приречені на занепад. Території транспорту мають, чи принаймні мали, суто технічне спрямування й закриті для відвідувачів. Територія заводу також не зацікавлена у відвідувачах і з роками завод перестав навіть приносити гроші в квартал. Квартал має лише кілька крамниць і малих фірм, що сконцентровані на його краї. Це може обмежує різноманіття послуг та товарів, доступних для відвідувачів. Відсутність різноманіття позначається на цікавості та привабливості кварталу для покупців та підприємців.
- Економічні фактори: Занепад кварталу опосередковано є результатом економічних проблем заводу. Відсутність робочих місць та можливостей заробітку знизило інтерес до розвитку бізнесу в кварталі.
- Відсутність привабливості: окрім того що лише мала частина кварталу використовується пішоходами, мова про ріг кварталу і вулицю Скоромоську, він ще й не пропонує красивого оточення пішоходу, через що пішоходи намагаються його покинути якнайшвидше і територія кварталу в них на шляху не являє собою нічого іншого окрім як ділянку, яку варто просто пройти якнайшвидше.
- Відсутність просторів спільного користування: квартал не має відкритих просторів, парків, скверів або інших місць спільного користування, що впливає на його привабливість. Квартал має пару кафе всередині, але цього зовсім недостатньо дня створення в ньому затишної для часопроводження атмосфери.

Висновки до Розділу 1:

Квартал є важкодоступним і знаходиться біля залізниці. Через це і непов'язані з цим економічні чинники, завод «Трансигнал», який мав у власному розпорядженні більшу частину території кварталу, з часом почав

занепадати, а з ним і вся територія. На території кварталу знаходиться комплекс Київської митниці і синагога 1910-их років. Біля кварталу є багато зупинок громадського транспорту, є супермакет, численні малі крамниці, школи і університети в пішій доступності, але є складнощі з доступністю до дитячих садочків. Квартал знаходиться на околиці історичного центру Києва, добре оглядається мосту Повітрофлотського проспекту, що проходить над коліями залізниці, яка також розташована поруч. Близьке розташування вокзалу все ж має свої переваги у вигляді близького розташування станції метро Вокзальна і міжміської електрички, що робить шлях до цього кварталу доволі швидким і зручним з приміських територій.

Глобальне перепланування кварталу вважається необхідним, оскільки лише локальні зміни не будуть в змозі вирішити комплексні взаємопов'язані проблеми, що чинять занепад кварталу. Глобальна стратегія має включати розробку довгострокового плану ревіталізації, який передбачає введення житлових, комерційних та громадських просторів, розвиток сучасної інфраструктури, впровадження зелених зон та архітектурних інновацій. Такий план може створити нові можливості для життя, розваг, бізнесу та соціальної взаємодії, роблячи квартал привабливим для мешканців, підприємців та інвесторів.

РОЗДІЛ 2

Закордонний досвід ревіталізації

Прикладом закордонного досвіду ревіталізації я обрав захоплюючий проект ревіталізації, який відбувся в Meatpacking District (Рис.2.1, 2.2) у Нью-Йорку. Цей район, колись відомий своєю промисловою діяльністю у сфері переробки м'яса, пройшов неймовірну трансформацію, ставши сучасним і культурним центром міста.



Рис.2.1



Рис.2.2

Ключові зміни, поліпшення та переваги, які принесла ревіталізація Meatpacking District.

- Естетичне перетворення: Завдяки ревіталізації, старі склади та заводські будівлі були відновлені та збережені, зберігаючи свій історичний характер. Захаращені простори трансформувалися у стильні ресторани, бутіки, галереї та модні магазини. Архітектурні особливості цих будівель стали визначними рисами району.
- Розвиток культурного життя: Meatpacking District став центром культурної активності. Культурні заклади, такі як художні галереї, музеї та театри, з'явилися у відновлених приміщеннях. Це створило нові можливості для місцевих митців та приваблює культурні заходи та виставки.
- Економічне оживлення: Ревіталізація Meatpacking District призвела до зростання економічної активності в районі. Відкриття нових ресторанів, магазинів та галерей збільшило кількість робочих місць і привернуло інвестиції. Це позитивно позначилося на місцевій економіці та зайнятості.
- Перетин стилів та культур: Meatpacking District став зустрічним пунктом різних стилів та культур. Він привертає як місцевих мешканців, так і туристів з усього світу, створюючи унікальну атмосферу, де можна поєднати моду, кулінарні враження та культурні досвіди.

Варто зосередившись на конкретних спорудах, які були покращені та перероблені під час цього проекту. Це дозволить краще зрозуміти підхід до ревіталізації.

- 1) The High Line (Рис.2.3): Одним з центральних елементів ревіталізації був розбудований The High Line - парк, який пролягає по колишній залізничній вітці. Він став символом Meatpacking District і забезпечує простір для прогулянок, виставок та культурних заходів.



Рис.2.3

- 2) Gansevoort Market (Рис.2.4): Ринок Gansevoort Market був відновлений та перетворений на сучасний «фуд-хол» з великим вибором ресторанів та продуктів харчування. Він став місцем зустрічей та смаколиків для мешканців та відвідувачів району.



Рис.2.4

- 3) The Standard Hotel (Рис. 2.5): Культовий готель The Standard отримав нове життя після ревіталізації. Він став символом моди та елегантності, пропонуючи розкішне проживання та ресторани з неймовірними краєвидами міста.

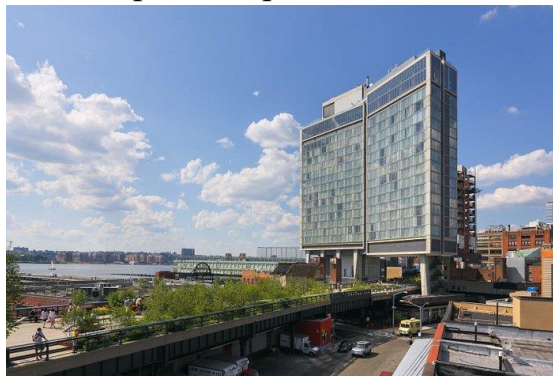


Рис.2.5

- 4) Інші промислові будівлі: Багато старих складських та заводських будівель були перетворені на офісні простори, магазини, галереї та культурні заклади. Це включає Chelsea Market (Рис.2.6, 2.7), який став популярним місцем для шопінгу та відпочинку.



Зазначені приклади лише декілька з численних споруд, які були покращені та перероблені під час ревіталізації Meatpacking District. Ці зміни дали нове життя району, створили привабливе середовище для проживання, розваг та бізнесу, а також зміцнили економіку району.

Варто зауважити, що ревіталізація Meatpacking District не тільки перетворила старі споруди, але також привернула увагу до історії та спадщини району, зберігаючи його унікальний характер і автентичність.

Загалом, ревіталізація Meatpacking District була неймовірним успіхом. Зміни, які відбулися, перетворили цей колишній промисловий район з відштовхуючою репутацією м'ясопереробної заводської території на живий, сучасний та культурний центр міста. Відновлення будівель, розвиток культурного життя та економічне оживлення стали ключовими перевагами ревіталізованого Meatpacking District.

РОЗДІЛ 3 **ПРОЄКТНА ЧАСТИНА**

3.1. Тактики ревіталізації

Перш ніж розглядати тактики ревіталізації занедбаних кварталів, варто зрозуміти що являє собою саме поняття ревіталізації. Ревіталізація (re – відновлення, vita – життя) у загальному розумінні означає оживлення, повернення до життя, оновлення і відновлення чогось, що погіршало з часом.

Ревіталізація в архітектурі і урбаністиці - це процес оновлення та оживлення старих, занедбаних або тих, що втратили свою функціональність і колишню ефективність, кварталів, районів, міст або окремих будівель. Це стратегічне поняття, що включає комплексні заходи з метою поліпшення якісного стану та стимулювання розвитку конкретної території.

Основна мета ревіталізації полягає в тому, щоб повернути життєздатність, привабливість та функціональність до занедбаних або знедолених територій і будівель. Це може включати відновлення історичних будівель, перепланування районів, зміну функціонального призначення, створення нових інфраструктурних об'єктів та покращення якості громадського простору. Вона сприяє підвищенню якості життя мешканців, створенню нових робочих місць, розвитку туризму та культурної сфери. Крім того, вона може сприяти збереженню історичної спадщини, зменшенню екологічного впливу та створенню сталої та ефективної інфраструктури.

Ревіталізація може бути проведена на різних рівнях - від окремих будівель до цілих районів чи міст. Вона передбачає взаємодію між різними зацікавленими сторонами, такими як урядові органи, місцеві організації, розробники, архітектори та мешканці. Ключовим елементом є розуміння потреб та потенціалу конкретної території, а також розробка стратегій, які враховують соціальні, економічні, екологічні та культурні аспекти.

Важливим аспектом ревіталізації є збалансований підхід, що враховує потреби різних груп людей, соціальну справедливість та збереження місцевої ідентичності. Власне, без цього вона й не матиме сенсу, адже в меті оживлення старих районів полягає закладання надії на майбутнє, надійності і зручності для всіх зацікавлених сторін і для жителів цієї території зокрема. Такий підхід сприяє сталому розвитку території та позитивному впливу на життя спільноти.

Розглянемо тактики ревіталізації, які можуть бути використані для відновлення занепадаючих районів і принести нове життя до міського середовища. Занепад та приреченість кварталів і міських районів - це складна проблема, яка вимагає комплексного підходу та спільних зусиль. Давайте детальніше розглянемо тактики, які можуть допомогти в цьому процесі.

Всьому передує стратегічне планування та аналіз. Саме з цього починається будь-який проєкт – зі збору інформації про територію. Важливо з'ясувати причини занепаду та визначити потенціал території. Аналіз потреб та ресурсів району, оцінка його конкурентоспроможності та ідентифікація перспективних напрямків розвитку - це основа для розробки стратегічного плану.

Інфраструктура є одним з ключових елементів успішної ревіталізації, а тому неодмінно має бути поліпшена. Це охоплює поліпшення дорожньої мережі, транспортних зв'язків, систем водопостачання та відведення стоків, енергетичних мереж і комунальних послуг. Інвестиції в інфраструктуру сприяють залученню нових інвесторів та підприємств, створюють привабливе середовище для життя і бізнесу.

Стимулювання підприємництва є важливою складовою ревіталізації району. Це включає надання фінансової підтримки, створення сприятливих умов для бізнесу, розвиток підприємницьких інкубаторів та інноваційних кластерів. Привертання інвестицій через створення привабливих умов для бізнесу сприяє створенню нових робочих місць і економічному зростанню району.

Одним з важливих аспектів ревіталізації є розвиток культурного та художнього середовища. Організація культурних заходів, фестивалів, виставок, концертів та мистецьких проєктів створює привабливу атмосферу та привертає відвідувачів. Крім того, розбудова музеїв, галерей, театрів та інших культурних інституцій сприяє розвитку творчого потенціалу території.

Також, успішна ревіталізація неможлива без активної участі та підтримки місцевої громади і залучення у проблеми кварталу максимальної кількості зацікавлених. Залучення громадських організацій, мешканців та інших зацікавлених сторін у процес прийняття рішень, створення спільних проєктів та програм сприяє підвищенню легітимності, якості та ефективності ревіталізації.

Ці тактики є лише загальними орієнтирами, і кожна ревіталізаційна програма повинна бути адаптована до конкретних потреб та характеристик району. Ревіталізація - це довгостроковий процес, що не обмежується звичайним покращенням фізичного стану будівель. Це процес, який потребує постійного моніторингу, оцінки результатів та коригування стратегії відповідно до змін самого міста, політики держави, бажання населення. Спільна праця місцевої влади, громади, підприємств та інших зацікавлених сторін є ключовим фактором успіху у відновленні занепадаючих районів.

3.2. Визначення методів ревіталізації

У випадку з кварталом в межах вулиць Жилинської і Скомороської, залізниці і Повітрофлотського проспекту необхідно зазначити, що він страждає від бар'єрів. Окрім того, що він сам по собі не є привабливим, він, до того ж, ще й не надає достатньо зручного способу себе перетнути, скажімо, прямуючи з переходу вокзалу до майбутнього ЖК Manhattan City (Рис.3.2.1), що незабаром добудується і стане дуже привабливим до відвідувань. Наразі найзручнішим маршрутом буде взагалі оминати квартал, здійснивши перехід до чіткого розділення дороги на вулиці Жилинській трамвайними колями (Рис.3.2.2). В такому разі квартал просто не отримує потенційних пішоходів, що означає малу привабливість для ведення ресторанного бізнесу та торгівлі. Сама ж дрібна торгівля зосереджена на Скомороській вулиці, де вздовж вузької дороги вибудувався ряд МАФів з боку будівлі колишньої митниці(Рис.3.2.3), при чому дорога активно використовується громадським транспортом, що є вкрай невдалим поєднанням, бо покупці вимушені буквально стояти на проїжджій частині. Скоріш за все, саме через цю вуличку пролягатиме ваш шлях.



Рис.3.2.1



Рис.3.2.2

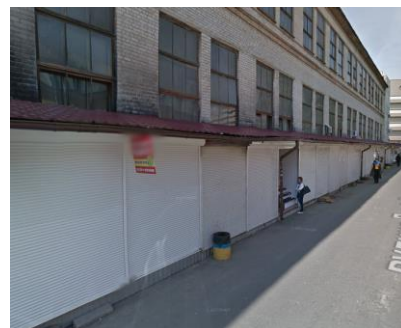


Рис.3.2.3

Щоб вдихнути життя в квартал, я вважаю, варто прокласти шлях напряду від вокзального переходу до підземного переходу, що на Жилинській вулиці (Рис.3.2.4, 3.2.5), бо він, по суті, є крайньою точкою кварталу, де можна

перейти в сусідній квартал. Також, його критично необхідно реконструювати і додати ще один спуск по іншій бік зі сторони кварталу. Проблема занедбаності вулиці на іншій стороні була вирішена сама собою в ході нещодавнього зведеного ЖК Victory V.



Рис.3.2.4



Рис.3.2.5

«Фактичні фізичні обмеження, зокрема пішохідного руху, у містах є руйнівними. Завжди має бути спосіб обійти візуальну перешкоду або пройти крізь неї – спосіб, що стає очевидним, коли людина досягає його, і який потім відкриває перед очима нову вуличну сцену.» [23,с.419] – цитата щодо необхідності в очевидних способах перетину території і зручного пішохідного руху.

«...незнайомці дуже цінні, вони оживляють її [вулицю], особливо вночі, коли заходи безпеки потрібні найбільше.» [23,с.58]– цитата щодо важливості незнайомців на вулиці і перехожих загалом.

Дуже пощастило, що між переходом вокзальним (а також трамайною і автобусною зупинками) і переходом підземним через Жилянську вулицю є багато будівель, які беззаперечно або цілком можуть підлягати знесенню, що беззаперечно спрощує задачу і дозволяє прокласти максимально зручний маршрут. Після знесення непотрібних будівель ми матимемо багато вільного місця, комплекс старої Київської митниці і рештки заводу «Трансигнал», які, проте, все ще будуть здатні виконувати свої функції. З прибиранням зайвих складів і цехів зменшується і зона санітарних обмежень, яка залежала саме від заводу.

По суті, ми маємо 21,5 гектарів території в центрі міста, що майже цілковито змарновують свій потенціал і створюють відштовхуючу картину занепаду при погляді на квартал зі сторони. Проте він все ж має школи і університети поблизу, а також зручні зупинки громадського транспорту і станцію метро. Після знесення непотрібної забудови в нас з'явиться достатньо місця для озеленення, якого так бракує району в цілому. На частині кварталу, що на півночі примикає до Повітрофлотського проспекту, можна поставити

багаторівневий платний паркінг, яких так не вистачає Києву в цілому, але потреба в яких згодом стане настільки очевидною, що ігнорувати її стане неможливо, враховуючи тенденції автомобілізації і консенсусу урбаністів сучасності у пориванні її зменшенню і наверненні населення на користування громадським транспортом і велосипедами.

Загалом, це створює можливості для інтегрованого планування та розробки зручної та функціональної інфраструктури, зелених зон, просторів для відпочинку, транспортних засобів, що сприяють сталому розвитку та підвищенню якості життя мешканців. Крім того, цей квартал може стати центром спільноти, де мешканці мають можливість взаємодіяти, спілкуватися та розвиватися разом, створюючи власний унікальний характер кварталу. Потенціал кварталу полягає в його можливостях до створення доступного місця роботи, зручного місця житла і ревіталізації старих історичних будівель. Це сприятиме зручності, соціальній взаємодії, економічному розвитку та підвищенню якості життя мешканців і відвідувачів кварталу.

Найбільшим потенціалом цієї території, я вважаю, є створення зручного робочого простору для українських стартапів. Це можуть бути малі амбітні фірми у сфері ІТ або новостворені видавництва. Створення комфортного робочого простору для роботи у творчій та ІТ галузі, які, до того ж, часто переплітаються. ІТ вже довело своє значення у економіці сучасності, а творча галузь потребує розвитку як ніколи. При цьому, це не є безпосередньо виробництвами чи торгівлею, тобто процес роботи в цих галузях не залежить від спеціально виділеної території, яку суворо треба відмежовувати від житлової забудови. Все що треба зробити – приємне для роботи оточення. Квартал має зручний доступ через громадський транспорт, а тому єдиним недоліком для цих типів робіт лишається звук від поїздів, якого проте можна практично позбутися в будівлі, обладнавши її належним чином звукоізоляцією. Ба більше, така близькість до залізниці може деким сприйматися як шарм території, покращить загальне враження про весь квартал.

Така будівля представлятиме собою сучасний і затишний офісний центр, в якому також будуть передбачені лекційні зали чи зали для зібрань, які можна буде використовувати для проведення різноманітних курсів. Також, є можливість обладнання території для занять спортом, що піде на користь не тільки офісному центру, а й кварталу загалом, бо слугуватиме атракцією для жителів сусідньої житлової забудови.

Враховуючи потенційне майбутнє озеленення території, місця для занять спортом і достатню доступність з неї транспорту і продовольчих магазинів, на ній цілком можливе розміщення багатопверхової житлової

будівлі або малого житлового комплексу. Окрім покращення постійного потоку людей, враховуючи прокладання маршруту, як було запропоновано вище, сам квартал отримає дещо дуже цінне – «очі вулиці». Важлива річ, яка сприятиме забезпеченню збереженню публічного простору від вандалізму, хуліганства і підозрілої активності.

«По-друге, повинні бути «очі вулиці» – очі тих, кого ми можемо назвати справжніми господарями вулиці. Щоб вулиця була зручною для сторонніх перехожих і гарантовано безпечною для них і для місцевих мешканців, вікна будівель мають виходити на вулицю. Не можна їх розвертати фасадами або стінами без вікон до вулиці, залишаючи цю вулицю «сліпою». [23,с.53]

«І по-третє, на тротуарах практично весь час повинні бути пішоходи – це і збільшує кількість ефективних «очей вулиці», і спонукає мешканців будівель, розташованих уздовж вулиці, спостерігати за тротуарами» [23,с.53]

Таким чином, ми матимемо постійних наглядців вулиці у вигляді жителів багатоповерхівки, охоронців офісного центру і перехожих, що прагнуть перейти вулицю Жилянську підземним переходом цілодобово і додатково працівників центру, інших перехожих і людей зацікавлених у спортивному майданчику удень.

Старий пакгауз, що примикає до річки і складається з двох двоповерхових будівель можна переобладнати під творчі студії, що здаватимуться в оренду малочисельним творчим колективам або художникам. Україна нині переживає культурний ренесанс і було б непогано почати з малого, експериментально виділити будівлю під оренду для творців, що шукають невеликої і дешевої, але легкодоступної і зручної студії.

Оскільки в кварталі вже з'явилися люди і велика кількість працівників зокрема, буде логічним передбачити кілька кафе чи ресторанів. Це дозволить утримати людей на території, створити їм пропозицію зручності.

Знову ж, хочу навести кілька цитат з книги «Смерть і життя великих американських міст» авторства Джейн Джейкобс, що є ключовими для розуміння і планування успішної вулиці:

«...не можна змусити людей використовувати вулиці, якими вони не мають причин користуватися. Не можна змусити людей спостерігати за вулицями, за якими вони не хочуть спостерігати.» –щодо того, що самим людям має бути цікаво спостерігати за вулицями, себто добровільно і несвідомо наглядати за їх порядком.

«...пожвавленість, яку приносять люди, що поспішають у справах чи заходять чогось випити чи попоїсти, сама по собі зацікавлює інших людей.»

[23,с.55] і «...присутність одних людей приваблює інших...» [23,с.55]. Якщо вулиця матиме чим зацікавити і притягнути до себе людей, то вона їх притягне. За гостями кварталу буде цікаво наглядати самим мешканцям кварталу. За гостями кварталу можуть прийти ще нові гості і це ще сильніше забезпечить вулицю, і квартал загалом, від хуліганства, позбуття якого хоч і не є самоціллю, але є пріоритетом.

«Любов людей до спостереження за чиеюсь діяльністю та іншими людьми очевидна в містах по всьому світу.» [23,с.55]

Відійшовши від розгляду середини кварталу, варто подивитися на його межі, на вулиці що його обмежують. На розі кварталу, по суті, єдиному, вже є ресторан американської кухні, що працює майже цілодобово, Diner (Рис.3.2.6) і є декілька крамниць в тій же будівлі.



Рис.3.2.6

«Основна умова для такого [цілодобового] нагляду – значна кількість крамниць та інших громадських місць, розташованих уздовж тротуарів у певному районі; серед них повинні бути заклади й громадські місця, що працюють до самого вечора й особливо вночі.» [23,с.54] Доцільність зведення повноцінних будівель або житлових будівель з функціональними поверхами вздовж цього боку вулиці Жилянської я вважаю сумнівним або взагалі неефективним, бо по-перше, бракує вільного місця для прибудинкових територій, а по-друге, бо тротуар веде в нікуди – пройшовши під мостом Повітрофлотського проспекту тротуар йде повз задріпані гаражі й звужується доки не з'єднається з іншим, утворивши клин, що розділяє магістраль. Не варто робити сильний акцент на цьому тротуарі. Проте цілком може вистачити місця для кількох охайних мафів, доцільність яких пізніше буде з'ясована.

З прибранням зайвої забудови вздовж тротуару, з'явиться місце для сходів надземного переходу, що вже давно облаштований для потрапляння з іншої сторони Жилянської вулиці на трамвайну платформу. Це поліпшить

зв'язок між протилежними сторонами вулиці і зменшить відчуття відірваності кварталу від решти міста.

З ревіталізацією старого пакгаузу, що примикає до річки і залізниці, прибирається бетонна огорожа і ряд мафів (Рис.3.2.7). Крізь квартал робиться під'їзд до майбутнього офісного центру і алея, що вестиме до скверу в центрі кварталу, що буде з'єднувати саму алею й шляхи до житлового будинку, офісного центру і підземного переходу через вулицю Жилянську.



Рис.3.2.7

Велика територія озеленюється, виділяється місце в сквері під пару мафів-кафе.

«Більше відкритого простору для чого? Для пограбувань? Для похмурого вакууму між будівлями? Чи щоб звичайні люди могли користуватися ним і радіти? Проте люди не використовують міський відкритий простір лише тому, що він є, чи тому, що містопланувальники або дизайнери забажали цього.» [23,с.106]

Сквер і алеї матимуть на меті 3 речі:

- поєднати точки інтересу у вигляді житла, офісів, переходу та відкритої східної сторони,
- забезпечити зручне циркулювання людей між точками інтересу
- виконуючи роль громадського простору, надати людям достатньо зручностей і причин затриматися

Завдяки тому що поруч будуть розташовані кафе і спортивні майданчики у сквера точно будуть ті, хто захочуть затриматися в ньому і він потенційно буде успішним.

Загалом, територія має приваблювати людей і бути придатною для ведення молодого бізнесу, чому сприятиме велика кількість озеленення, зони відпочинку у вигляді скверу і кафе, а також матимуться спортивні майданчики для занять спортом, що дуже важливе для психічного розвантаження на роботі.

«Орендна плата має збільшуватися відповідно до зростання доходів до того моменту, коли почне виплачуватися повна економічна вартість оренди, як у запропонованій системі гарантованої орендної плати, котру ми вже пояснювали. Цей економічний показник оренди повинен включати пропорційну амортизацію та обслуговування боргу, щоб повернути капітальні витрати до рівня орендної плати.» [23,с.419]

Територія загалом виявляється розпланованою і задля зручності залишається тільки додати доріжки і проїзди в найзручніших місцях. Таким чином проєктований квартал не мусить страждати на порожній відкритий простір.

3.3. Розробка концепту ревіталізації кварталу

Від теоретичного планування переходимо до безпосередньої розробки.

Основними стримуючими факторами є санітарно-захисні зони залізниці і заводу «Транссигнал».

Згідно ДБН 2.2-12:2019 пункту 10.1.6 і вимогам ДСП 173-96, відстань від дорожнього полотна до будівель житлової забудови має становити не менше 100 метрів і 50 метрів у разі будівництва на вже забудованій території з усталеним плануванням. Оскільки планування здійснюється в старому районі міста, приймаємо за мінімум 50 метрів.

Понад 50% площі санітарно-захисної зони має бути озеленоною. Її ширина має бути мінімум 50 м з використанням шумозахисного озеленення.

Згідно ДБН 2.2-12:2019 пункту 10.4.14 передбачається велосипедний рух. Велодоріжка буде підведена до офісу, спонукаючи працівників користуватися велосипедами замість автотранспорту. Була б доброю політика фірм, що працюють в проєктованих офісах, по доплаті працівникам за те що приїхали на роботу велосипедом.

Згідно ДБН 2.2-12:2019 пункту 10.4.16 передбачається упорядкована мережа пішохідних маршрутів.

Згідно ДБН 2.2-12:2019 пункту 10.4.18 передбачаються пандуси.

Згідно ДБН 2.2-12:2019 пункту 10.8.4 відстань від власника автомобіля до гаражів і автостоянок має складати до 700 м включно, а в умовах реконструкції територій – до 1 км. При цьому тимчасові стоянки мають бути віддаленими не більше ніж на 150м і у випадку стоянок для людей з інвалідністю – 50м

Під'їзди до підприємств приймаємо 5,5 м, під'їзд до нашого окремо розташованого житлового будинку приймаємо 3,5 м. Передбачаються роз'їзні майданчики на односмугових проїздах не більше 75м один від одного. Тупикові проїзди матимуть довжину не більше 150 м.

Кількість машино-місць при житловій багатоповерхівці визначатиметься за таблицею 10.5 з ДБН 2.2-12:2019 (Табл.3.3.1)

Табл.3.3.1

Таблиця 10.5 – Нормативні показники кількості машино-місць для різних типів житлової забудови

№ з/п	Тип житлового будинку і квартир за рівнем комфорту та соціальної спрямованості	Кількість машино-місць на дво- або більше-кімнатну квартиру	
		для постійного зберігання автомобілів	для тимчасового зберігання автомобілів (гостьові стоянки)
1	Житлові будинки, що розміщуються у зонах міста:		
	центральній	1,00	0,15
	серединній	0,80	0,15
	периферійній	0,50	0,15
2	Доступне житло, що будується за державної підтримки	0,40	0,15
3	Житловий фонд соціального призначення (соціальне житло)	0,15	0,15
Примітка 1. Кількість машино-місць для однокімнатних квартир визначається з використанням коефіцієнта 0,5.			
Примітка 2. Зони міста визначаються відповідно до генерального плану.			

Проектована десятиповерхова будівля матиме площу типового поверху 440м², матиме 2 однокімнатні квартири, 2 двокімнатні і 1 трьохкімнатну і передбачатиме 9 мешканців на поверх.

Загальна кількість мешканців: $9 * 9 = 81$ чоловік

Загальна площа будинку: $440 * 10 = 4400$ м²

Згідно пункту 6.1.14 з ДБН 2.2-12:2019, площа незабудованої прибудинкової території становитиме:

$$440 * 0.65 = 657,05 \text{ м}^2$$

Щодо розрахунку піркомісць для людей з інвалідністю:

Не менше 10% паркомісць повинні бути обов'язково передбачені для користування людьми з інвалідністю та іншими маломобільними особами. (ДБН “Інклюзивність будівель і споруд” діють з 1 квітня 2019 р.)

Зокрема, в нормах встановлено, що:

- ширина зони для паркування автомобіля особи з інвалідністю повинна бути не менше 3,5 метра;
- розміри паркувальних місць, які розташовані паралельно бордюру, обов'язково повинні забезпечувати доступ до задньої частини автомобіля, щоб використовувати пандус або підйомний пристрій;
- ці паркомісця повинні бути розміщені не далі ніж 50 м від доступного для осіб з інвалідністю входу до будівлі, при житлових будинках – не далі 100 м.

- паркомісця повинні позначатися дорожніми знаками та горизонтальною розміткою відповідно до Правил дорожнього руху з піктограмами міжнародного символу доступності.

Щодо розрахунку звичайних паркомісць:

При проектуванні автостоянок необхідно виходити з таких нормативних параметрів:

- розміри одного машино-місця на автостоянках зберігання середніх автомобілів (з врахуванням мінімально припустимих зазорів безпеки 0,5 м) - $2,5 \times 5,3$ м або 13,25 кв.м.
- Для тимчасових автостоянок допускаються розміри стоянки $2,3 \times 5,0$ м. Зазори безпеки допускається збільшувати до 0,7 м;
- мінімальна ширина проїздів: із двобічним рухом - 6 м, з одnobічним рухом - 3,5 м;
- радіуси заокруглення бортового каменю - не менше ніж 6м.
- схеми розміщення автомобілів на відкритих стоянках і в гаражах наведені в додатку Д, ДБН В.2.3-15:2007.

Квартал розташовується в центральній частині міста, отже коефіцієнтами для зберігання автомобілів будуть 1,00 для постійного і 0,15 для тимчасового. В будинку по 3 багатокімнатні квартири на кожен поверх з десяти, отже розраховуємо паркомісця наступними чином:

$$3 * 10 * 1 = 30 \text{ – постійного зберігання}$$

$$3 * 10 * 0,15 = 4,5 \rightarrow 5 \text{ – тимчасового зберігання}$$

Підраховуємо кількість паркомісць для однокімнатних квартир, яких по 2 на поверх:

$$3 * 10 * 0,5 = 15 \text{ – постійного зберігання.}$$

Підраховуємо кількість паркомісць для людей з обмеженими можливостями. За ДБН, додається 10% від загальної кількості.

$$\frac{30+5+15}{100} * 10 = 5 \text{ – для людей з обмеженими можливостями.}$$

Приймаємо 50 машиномісць розміром $2,5 \times 5,3$ м або 13,25 м²

Приймаємо 5 машиномісць розміром $3,5 \times 5,3$ м або 18,55 м²

Розрахунок дитячого майданчика відповідно до ДБН 2.2-5:2011:

Площа дитячого майданчика приймається 0,7 м²/чол і має становити не менше 75 м².

$90 * 0,7 = 63\text{м}^2$, чого виявляється замало. Приймаємо 75 м² з можливим збільшенням в ході проектування.

Майданчик облаштовується дитячими ігровими комплексами, що будуть зазначені нижче.

За пунктом 6.1.29 з ДБН 2.2-12:2019 приймаємо планувальний модуль збирання побутових відходів житлового будинку підземного способу збирання з двох контейнерів, що займатиме площу 5,5 м².

Передбачаємо місце паркування велосипедів з розрахунком, що на один велосипед припадає 0,9 м², тобто на два колеса.

Спортивні майданчики будуть спільними на квартал, загального користування.

Сквер в центрі матиме фонтан і лави для сидіння. Поруч будуть розташовані спеціально виділені місця під мафи-кафе з можливістю подачі води і живлення.

Річка обладнується огорожею і на бетоні встановлюються лавочки. Будується додатковий місток.

Зводимо п'ятиповерховий паркінг у північній частині кварталу, що за річкою. Згідно додатку Ж.2 в ДБН 2.2-12:2019 приймаємо його площу. Оскільки прийнято, що він буде 5-поверховим, визначаємо площу будівлі:

$$0,1 * 100 = 100 \text{ м}^2 \text{—при паркоємності у 100 автомобілів і 5 поверхах}$$

Збільшуємо кількість у 7 разів, беручи до уваги тенденції до свідомого власництва автомобілів, прибрання у майбутньому автомобілів з вулиць у паркінги і потребу у постійних паркомісцях.

$$\text{Маємо } 7 * 100 = 700 \text{ м}^2 \text{—площа паркінгу.}$$

Площу навколо паркінга облаштовуємо для наземного тимчасового зберігання автомобілів.

Встановлюємо шумозахисну стіну між залізничними коліями і територією нашого кварталу

Площа офісного центру складатиме 1500 м² і матиме Г-подібну форму. Північна частина матиме 5 поверхів, східна—3. На дахах будуть обладнані тераси і озеленення.

Цехи заводу за адресами вулиця Жилянська, 97б і вулиця Жилянська, 97 оновлюються. Завод отримує гроші на осучаснення або перепрофілювання виробництва, щоб отримати більший попит.

Адміністративна будівля митниці, що була передана в користування заводу, стає музеєм заводу і старої митниці, бібліотека стає загальнодоступною. Сама будівля оновлюється.

Завдяки цьому будівля користуватися попитом.

Територія навколо облагороджується.

Зноситься північна частина прибудови на розі кварталу, щоб розширити тротуар і мати змогу додати сходи до надземного переходу на цю сторону вулиці. Решта будівлі оновлюється, особлива увага приділяється стінам, фасад яких давно відпав і оголив цегляну кладку.

Вздовж вулиці Жилянської на тротуарі встановлюються захисні стовпи. Склад старої митниці переобладнується під галерейний центр.

3.4. Асортимент рослин для озеленення

Магнолія (Рис.3.4.1) – красиве і яскраве декоративне дерево.

Висаджується біля будівель.



Рис.3.4.1



Рис.3.4.2

Каштан (Рис.3.4.2) – відомий довгою тривалістю життя, розмірами, високими показниками очищення повітря і красивим біло-жовтим цвітінням навесні. Переважно ними засаджуються зелені зони.

Кипарис (Рис.3.4.3) і ялівець козацький (Рис.3.4.4) використовують для прикраси території офісу.



Рис.3.4.3



Рис.3.4.4



Рис.3.4.4

Кизильник (Рис.3.4.5) використовується у якості зеленої огорожі. Він розмежовує зони, але не створює незручностей як повсюдні паркани і огорожі.

Висновки до Розділу 3:

Були визначені будівлі, що підлягають знесенню і нові споруди, що зведуться на їх місці. Оптимізована і ревіталізована територія кварталу відповідно до Державних Будівельних Норм України.

ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ

Був проаналізований квартал в межах вулиць Жилянської, Скомороської і залізниці в Шевченківському районі м. Києва з виявленням його проблем, історичних та архітектурних цінностей і потенціалу. Проект може виявитися значущим для подальшого розвитку району. Процес ревіталізації передбачає ряд ключових змін, що сприяють поліпшенню якості життя мешканців і створенню привабливого середовища.

Значна увага була приділена перебудові простору шляхом знесення зайвих, старих та непотрібних будівель. Замість них було зведено сучасний офісний комплекс та багатоповерховий житловий будинок. Це дозволило не лише відновити забуті площі, але й створити нові приміщення для робочих місць і комфортного проживання.

Окрім цього, проведено облаштування алей, які виходять на сквер з кафе, створюючи привітну атмосферу для мешканців та відвідувачів. Це сприяє формуванню громадського простору, де можна зустрітися, відпочити і насолодитися атмосферою району.

Ураховуючи проблему нестачі паркувальних місць, було запропоновано спорудження багатоповерхової парковки в безпечному місці. Це забезпечує зручність для мешканців та відвідувачів, сприяючи зменшенню проблем з паркуванням у районі.

Однією з ключових цілей була ревіталізація комплексу Київської митниці 1911—14-их років. Один з пакгаузів став творчими студіями для здачі в оренду. Склад був перероблений у галерейний центр. Повернута доступність Адміністративного будинку митниці. Його видимість з алеї надає можливість мешканцям та гостям міста відчувати історичну цінність цього об'єкту та побачити його в контексті розширеного середовища. Сама будівля переосмислена як громадська бібліотека.

Загалом, проект ревіталізації кварталу є потенційно успішним, оскільки сприяє створенню привабливого, функціонального та інклюзивного середовища. Запроєктовано сучасне та живе середовище, де поєдналися офісні простори, житлові будинки, комерційні об'єкти та зелені зони. Це беззаперечно поверне інтерес до кварталу, дозволить всебічно оживити занепалу територію і залучити подальші інвестиції.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

Посилання на Кодекси України:

1. *Земельний кодекс України*: № 2768-III від 25 жовтня 2001 року.
2. *Водний кодекс України*. № 213/95-ВР від 6 червня 1995 року.

Посилання на Закони України:

3. *Про основи містобудування*. Закон України від 16 листопада 1992 р. № 2780-ХІІ.
4. *Про регулювання містобудівної діяльності*. Закон України від 17 лютого 2011 р. № 3038-VI.
5. *Про охорону культурної спадщини*: Закон України від 8 червня 2000 р. № 805-III.
6. *Про комплексну реконструкцію кварталів (мікрорайонів) застарілого житлового фонду*: Закон України від 22 грудня 2006 р. N 525-V.
7. *Про Загальнодержавну програму реформування і розвитку житлово- комунального господарства на 2009-2014 роки*: Закон України від 11 червня 2009 р. № 1511-VI.
8. *Про житлово-комунальні послуги*. Закон України від 24.06.2004 р. № 1875-М.

Посилання на норми і стандарти України:

9. *ДБН Б.1-2-95*. Склад, зміст, порядок розробки, погодження та затвердження комплексних схем транспорту для міст України. – К.: Держбуд України, 1995. – 20 с.
10. *ДБН Б.1-3-97*. Склад, зміст, порядок розроблення, погодження та затвердження генеральних планів міських населених пунктів. – К.: Держбуд, 1997. – 28 с.
11. *ДБН В.1.1.-3-97*. Інженерний захист територій, будинків і споруд від зсувів і обвалів. Основні положення.
12. *ДБН В.2.3-5-2001*. Вулиці та дороги населених пунктів. – К.: Держбуд України, 2001. – 50 с.
13. *ДБН В.2.3-15:2007* Споруди транспорту. Автостоянки і гаражі для легкових автомобілів. – К.: Держбуд України, 2007. – 50 с.
14. *ДБН В.1.2.-12-2008*. Будівництво в умовах ущільненої забудови. Вимоги безпеки. – К.: Мінрегіонбуд України, 2008. – 31 с.
15. *ДБН В.2.2-9-99*. Громадські будівлі і споруди. Основні положення. – К.: Держбуд України, 1999. – 52 с.
16. *ДСТУ 3090-95*. Організація робіт з експлуатації міських вулиць та доріг. Загальні положення.

17. *Державні санітарні правила планування та забудови населених пунктів.* – К.:
18. *ДБН В.2.2-15-2005. Житлові будинки. Основні положення.* – К.: Держбуд України, 2005. – 76 с.
19. *Правила утримання жилих будинків та прибудинкових територій.* Затверджено наказом Держжитлокомунгоспу України 17.05.2005 №76
20. *Правила утримання зелених насаджень.* Затверджено наказом Міністерства будівництва, архітектури та житлово – комунального господарства України 10.04.2006 №105
21. *СОУ ЖКГ 75.11-35077234. 0015:2009 «Правила оцінки фізичного зносу жилих будинків»*

Посилання на книги, довідники, навчально-методичні матеріали:

22. *Джейн Джейкобс «Смерть і життя великих американських міст» / Джейн Джейкобс.* – Київ: КЕНЕКШЕНС, 2021.

Посилання на інтернет-джерела:

23. <https://kadastr.live/parcel/8000000000:88:186:0003>
24. <https://kadastr.live/parcel/8000000000:88:186:0006>
25. <https://kadastr.live/parcel/8000000000:88:186:0001>
26. <https://opendatabot.ua/c/00260652>
27. [https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D1%86%D1%8C%D0%BA%D0%B0_%D1%81%D0%B8%D0%BD%D0%B0%D0%B3%D0%BE%D0%B3%D0%B0_\(%D0%9A%D0%B8%D1%97%D0%B2\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D1%86%D1%8C%D0%BA%D0%B0_%D1%81%D0%B8%D0%BD%D0%B0%D0%B3%D0%BE%D0%B3%D0%B0_(%D0%9A%D0%B8%D1%97%D0%B2))
28. <https://kiev-foto.info/uk/khramy/inshi/3128-halytska-synahoha-na-zhilyanskii>
29. <https://new.pamyatky.kiev.ua/streets/zhilyanska/mitnitsya-191114>
30. <https://esu.com.ua/article-11307>