

Міністерство освіти і науки України
Київський національний університет імені Тараса Шевченка
Географічний факультет
Кафедра економічної та соціальної географії

На правах рукопису

УДК 911.3

**ПЛАНУВАЛЬНА СТРУКТУРА ПОДІЛЬСЬКОГО РАЙОНУ МІСТА
КИЄВА**

Галузь знань: 10 Природничі науки

Спеціальність: 106 Географія

Освітня програма: Урбаністика та регіональний розвиток

Магістерська робота

Студентки 2-го року навчання

ОР Магістр

Румянцевої Марії Володимирівни

Науковий керівник:

кандидат географічних наук, доцент

Пасько Володимир Феодосійович

КИЇВ – 2021

ЗМІСТ

	Стор.
ВСТУП	4
ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ	7
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ПЛАНУВАННЯ ТЕРИТОРІЙ МІСТ	8
1.1. Сутність та структура міського планування	8
1.2. Методи дослідження планування міст	12
1.3. Види документації у міському плануванні	15
Висновки до розділу 1	21
РОЗДІЛ 2. ФАКТОРИ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА СУЧАСНИЙ СТАН ПЛАНУВАЛЬНОЇ СТРУКТУРИ ПОДІЛЬСЬКОГО РАЙОНУ	23
2.1. Природні та екологічні фактори	23
2.2. Соціально-економічні фактори	25
2.3. Історичні фактори	36
Висновки до розділу 2	44
РОЗДІЛ 3. СУЧАСНИЙ СТАН ПЛАНУВАЛЬНОЇ СТРУКТУРИ ПОДІЛЬСЬКОГО РАЙОНУ	46
3.1. Містобудівна документація району	46
3.1.1. Генеральний план міста	47
3.1.2. План зонування території	49
3.1.3. Детальні плани територій	52
3.1.4. Неформальні документи	53

3.2. Функціональне зонування та характеристика використання території району	55
3.2.1. Функціональне зонування	55
3.2.2. Якість планувальної структури та життєдіяльності району	67
3.2.3. Транспорт та мобільність	81
3.3. Проблеми та перспективи розвитку планувальної структури	84
Висновки до розділу 3	100
ВИСНОВКИ	102
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	107
ДОДАТКИ	120

ВСТУП

Міста нині відіграють велику роль у розвитку суспільства. У час різних історичних періодів змінювались уявлення та підходи до організації їх простору. Тож актуальність роботи полягає безпосередньо у дослідженні планувальної структури Подільського району міста Києва, що склалась у результаті планувальних підходів у XIX-XX ст., адже саме в цей час відбулись головні зміни. В межах даного району зосереджуються різні функції, що є необхідними для життєдіяльності міста, як цілісної системи. Саме складність функціонування Подільського району зумовлює необхідність дослідження його планувальної структури. Зокрема сьогодні треба розуміти, які процеси відбуваються на сучасній території району, на скільки населення задоволене районом в якому вони живуть. І головним чином, які планувальні інструменти та підходи варто використовувати в межах розвитку Подільського району з огляду на те, що він є унікальною територіальною одиницею з своїми особливостями. Саме в цьому і полягає специфіка та актуальність даної роботи.

Об'єктом дослідження є планувальна структура адміністративного району.

Предмет дослідження – стан, фактори, чинники розвитку/деградації території, якість життя населення Подільського району міста Києва.

Мета даної роботи полягає у дослідженні планувальної структури та життєдіяльності Подільського району, виявлення основних закономірностей на території району.

Для досягнення мети були поставлені наступні завдання:

1. Дослідити теоретичну складову планування територій міст та її основну нормативну базу;
2. Виявити, які основні фактори та чинники впливають на планувальну структуру району;

3. Дослідити сучасний стан планувальної структури району, виявити проблеми та переваги існуючої структури.

Тема міських досліджень сьогодні стала дуже популярною. Нині даною та тісно пов'язаною тематикою з планувальної структури, якістю життя у місті займається велика кількість вітчизняних та зарубіжних фахівців у сферах безпосередньо урбаністики, архітектури, соціології, антропології тощо. Серед вітчизняних можна виокремити таких: К. Мезенцева, Н. Провотар, О. Дронову, Л. Апостолову-Соссу, А. Петренко-Лисак, М. Грищенко, Г. Бондар, Д. Беспалова, В. Чевганову, О. Григор'єву, Ю. Палеху, С. Шліпченко тощо. Серед зарубіжних можна виокремити наступних: Д. Джейкобз, Й. Гела, В. Глазичева, Д.М. Леві, Д. Гарві, М. Рейманна, Л. Корбюзье, Л. Мамфорда, К. Георге тощо.

При проведенні дослідження основними методами, які ми використовували стали такі:

- літературний – за даним методом складена джерельна база даної роботи, що підкріплює наведену інформацію;
- описовий та аналітичний методи – використовуються для опису певних явищ, територій, процесів та на основі опису аналізуються;
- історичний – використовується для вивчення історичних процесів та підходів та їх вплив на сьогоднішній день;
- статистичний – аналіз і робота з статистичною інформацією у різних сферах;
- соціологічний – за допомогою даного методу проведено та проаналізоване соціологічне опитування;
- картографічний та графічний методи – складення графічних та картографічних даних на основі інформації зібраної самостійно або за допомогою інших даних;
- порівняльно-географічний – порівняння характеристик різних зон та місцевостей району з виокремленням певних відмінностей;

- класифікації та типізації – за допомогою даного методу здійснено класифікацію містобудівних документів, функціональних зон, непривабливих територій та інших характеристик притаманних місцевості;
- ранжування – здійснено ранжування критеріїв якості життя в районі;
- ізохрон – за допомогою даного методу досліджена транспортна доступність району у часі;
- польових досліджень – за допомогою даного методу відбувся первинний збір інформації та попереднє мапування.

Магістерська робота складається з титульної сторінки, змісту, вступу, переліку умовних скорочень, 3 розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Кількість використаних джерел – 101. Основна текстова частина містить 31 рисунок та 2 таблиці, додатки містять 5 рисунків та 1 таблицю. Загальний обсяг роботи складає – 117 сторінок, з додатками – 127 сторінок.

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

ЗУ – Закон України

ГП – Генеральний план

ГІС – Геоінформаційні системи;

ДРВ – Державний реєстр виборців;

ДПТ – Детальний план території;

ДБН – Державні будівельні норми;

ПЗТ - План зонування території;

МУО – Містобудівні умови та обмеження;

МАФ – Мала архітектурна форма

КМР – Київська Міська Рада

КО – Комунальна організація

КАРЗ-12 – Київський авторемонтний завод №12

ЖК – Житловий комплекс

ПДР – Правила дорожнього руху

ГТ – Громадський транспорт

ЛПТ – Легкий персональний транспорт

ДТП – Дорожньо-транспортна пригода

GIZ - Німецьке товариство міжнародного співробітництва GmbH
(Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit)

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ПЛАНУВАННЯ ТЕРИТОРІЙМІСТ

1.1. Сутність та структура міського планування

Міське планування як термін прийшов до нас не так давно із США та Європи. До цього звичним у використанні було «містобудування» і сприймалось завжди, як техніко-архітектурний напрям. Сьогодні містобудування ми можемо розглядати під суспільно-географічним кутом, де міське планування є його частиною.

Для подальшого розгляду міського планування необхідно окреслити поняття «містобудування» та планувальної структури, що є результатом містобудування й відповідно міського планування. Під планувальною структурою ми розуміємо розміщення інфраструктурних об'єктів різного функціонального призначення, що поєднані між собою різними типами зв'язків та є структурно організовані певним планувальним рішенням[6].

Перше і головне трактування містобудування передбачено законодавством і визначається наступним чином: «Містобудування (містобудівна діяльність) - це цілеспрямована діяльність державних органів, органів місцевого самоврядування, підприємств, установ, організацій, громадян, об'єднань громадян по створенню та підтриманню повноцінного життєвого середовища, яка включає прогнозування розвитку населених пунктів і територій, планування, забудову та інше використання територій, проектування, будівництво об'єктів містобудування, спорудження інших об'єктів, реконструкцію історичних населених пунктів при збереженні традиційного характеру середовища, реставрацію та реабілітацію об'єктів

культурної спадщини, створення інженерної та транспортної інфраструктури»[66].

Містобудування складний процес, в якому задіяні різні учасники процесу. Серед таких можна визначити міську владу, девелоперів, фахівців та громаду. Міська влада представляє собою політичну та виконавчу складову. Девелопери – зацікавлені сторони, що представляють собою фінансову складову. Фахівці можуть бути представлені з сфери містобудування, архітектури, географії, урбаністики, інженерії, геодезії тощо. І власне громада – та складову, чії потреби намагаються забезпечити три попередні сторони. Головний критерій успіху – це повна взаємодія всіх сторін[9].

Законодавчо термін «міське планування» не описується, але описується як інший термін планування та забудова територій в Законах України «Про основи містобудування» та «Про регулювання містобудівної діяльності». Однак в науковій, академічній та фаховій сфері міське планування знайшло більш детальне висвітлення, оскільки це ціла низка процесів, які потребували детального вивчення.

Так В'ячеслав Глазичев у своїй праці «Урбаністика» стверджує, що процес міського планування має таку ж довгу історію, як і саме місто. Адже навіть звертаючись до історії Стародавнього Єгипту – виявляють, що вже тоді мали уявлення про місто, як окрему цілісну систему зі своїми правилами та законами. Однак міське планування розвивалось з часом і кожен період виділявся своїми особливостями – саме цю різницю в підходах та стратегіях намагався показати автор. Також він вказує на те, що за роки свого формування міське планування поділилось на три самостійні сфери. До першої він відносить територіальне планування на великих територіях, що виходить за межі самого міста; до другої – розбудова міської інфраструктури, що керується виключно законодавством та узгоджує інтереси зацікавлених сторін; до третьої сфери належить таке міське планування, що в змозі відповісти на нові виклики та практично вирішити конкретну проблему на певній території [82]. Певною мірою ми можемо розглядати кожну з цих сфер, навіть першу оскільки місто та

передмістя завжди тісно пов'язані. Однак в контексті об'єкту дослідження (Подільського району) ми не розглядаємо взаємозв'язки з передмістям, оскільки адміністративно район не має спільних кордонів з ним.

Йен Гел у власній праці «Міста для людей», що віднедавна видана в україномовному перекладі звертає увагу на проблеми міст, що розвивались під ідеологіями планування, які не брали до уваги якість життя людини і це поступово вбивало міста. Тож він наголошує на тому, що людський вимір у місті та міському плануванні має бути пріоритетним[88].

Серед сучасних зарубіжних фахівців, що описують процеси міського планування також можна виділити міського планувальника Джона М. Леві, який в своїй праці «Сучасне міське планування» описує міське планування, як суто політичний процес. Оскільки місто – це простір де завжди будуть присутні конфлікти між різними ідеологіями, а ефективність планувальної діяльності знижується, якщо не взаємодіяти з політичними силами. Звичайно, що розглядається це на прикладі американських міст, однак суть теорії не змінюється в залежності від територіальної приналежності [95].

Звертаючись до досвіду з українсько-німецької співпраці у Проекті «Інтегрований розвиток міст в Україні» слід додати, що під міським плануванням вони визначають розвиток міста, з урахуванням просторових та соціальних аспектів міста. Також вказано на те що, міське планування контролює розвиток міської інфраструктури та міське землекористування[91].

Сутність поняття «міське планування» трактується в міжнародній науковій літературі по різному. Однак найбільш чітке та узагальнене поняття міського планування можна подати, як поєднання технічного та політичного процесів, що характеризується розробкою та проектуванням міського середовища, його розвитком, а також має на меті забезпечення потреб жителів та гостей міста[101]. У вітчизняному аналітичному звіті 2018 року «Міста 2030. Модернізуйся або вмирай» Ганна Бондар вказує на те, що система міського планування складається з таких складових елементів, як робота з статистичними даними, аналітики статистичних даних, прогнозування,

планування, проектування, будівництва та експлуатації об'єктів будівництва [9, с.47]. Міське планування включає цілу низку об'єктів на які воно направлено. Серед них: вулично-дорожня мережа, міська інфраструктура, публічні та громадські простори та інша територія, що належить місту.

Щодо структури міського планування, то слід казати, що сучасні фахівці умовно (Ганна Бондар, Любов Апостолова-Сосса, Катаріна Георге та інші) розділяють міське планування на формальне та неформальне [19, 2, 9]. Для того щоб зрозуміти в чому різниця даних підходів та як вони взаємопов'язані – в даній магістерській роботі присвячений цій темі окремий підрозділ 1.3.. Порівняння зроблено на прикладі містобудівної документації, тому що в першу чергу міське планування (або законодавчою мовою «планування територій на місцевому рівні») базується саме на ній.

Досить довгий час Україна користувалась лише формальним підходом і поступово відходила від практик Радянського Союзу, що залишились у спадок. Такий підхід якісно себе не виправдовував, тому Україна прийняла рішення рухатись у напрямку успішних практик просторового планування Європейського Союзу, що якраз і включають неформальний підхід [53]. Тож за допомогою німецьких партнерів GIZ [90]. В Україні впроваджується дворівневий підхід у міському плануванні формальне та неформальне міське планування.

Міське планування, як і інші сфери діяльності базується на різних думках та ідеях і це сприяє його розвитку. Протягом багатьох років планування зазнавало різних викликів і відносно цього будувались та продовжують будуватись нові теорії та концепції, щодо того як має розвиватись місто і які виклики стоять перед планувальниками [98]. Наявна планувальна структура міст – це результат концепцій планування, що були популярними раніше. Саме тому є доречним коротко розглянути сучасні концепції, підходи та інструменти у міському плануванні аби визначити, як ця система має розвиватись надалі з огляду на виклики сьогодення. Відразу примітним є той факт, що сучасні

концепції та відповідні до них практичні підходи нині здійснюються відповідно до засад сталого розвитку.

Концепція нового урбанізму у плануванні на відміну від модернізму не фокусується на чіткому функціональному зонуванні до якого ми вже звикли. Основи даного підходу заклала Джейн Джейкобз, у своїх працях, зокрема у своїй найвідомішій праці «Смерть та життя великих американських міст». Вона стверджує, що підхід, який включає чіткий поділ міста на функції в кінцевому результаті може призвести до гетто, занедбаних територій, безмісцевостей тощо[92]. До концепції закладаються принципи безпеки, сталого розвитку, змішані функції територій, зручна пішохідна доступність до основних місць життєдіяльності, різноманітність міста, висока щільність тощо[27].

В концепції нового урбанізму закладається інтегрований підхід, що передбачає розвиток міста не за функціональним зонуванням, а використовуючи змішаний підхід, де передбачається багатофункціональність, без чіткого поділу. У цілому можна вважати даний підхід одним із підходів концепції вищенаведеного нового урбанізму. Інтегрований підхід – це про комплексний підхід до проблем, а не вирішення окремого галузевого питання. Передбачає собою партисипативне управління. Особливістю наведеного підходу полягає у тому, що при такому підході не існує універсальних рекомендацій для різних територій [79].

Ще однією популярною практикою став тактичний урбанізм, що передбачає інструмент планування на локальному рівні. Його сутність полягає у тому, що це головним чином є низовою ініціативою і на реалізацію/створення проектів цього типу закладається мінімальна кількість часу та затрат, як правило на невеликій території міста, району, двору тощо. Цей інструмент передбачає те, що результат такого планування буде видно відразу [100].

Також серед поширених існують концепції розумного міста [89], міста орієнтовані під громадський транспорт [99], тощо.

1.2.Методи дослідження планування міст

Для дослідження планувальної структури Подільського району використовувались різні методи.

Так серед загальнонаукових методів варто використовувати літературний метод. За допомогою методу можна проаналізувати різноманітні джерела, що мають відповідати тематиці наукової роботи або бути з нею пов'язані. До аналізу вартувключати, як друковані видання так і відкриті онлайн-джерела, як вітчизняні так і зарубіжні. Окрім цього також рекомендовано до використання описовий та аналітичний метод. Завдяки даним методам описуються та аналізуються різноманітні явища, що відбуваються на території району з власних спостережень чи з літературних/картографічних джерел тощо.

Міждисциплінарні, а також спеціальні методи зазвичай використовуються при проведенні дослідження найчастіше. Так серед таких можна виокремити наступні: історичний, статистичний, соціологічний (опитування), картографічний, порівняльно-географічний, ГІС, класифікації та типізації, ізохрон, а також польових досліджень тощо[77].

Так за допомогою збору історичних відомостей, є можливість виокремити окремі факти, події в історії. Це дало нам змогу проаналізувати, як був сформований район, за яких містопланувальних підходів і як це вплинуло на сучасну планувальну структуру. Зокрема був здійснений поділ району на структурні зони.

Статистичний метод використовується для аналізу соціально-економічних факторів та дослідження різних аспектів планувальної структури району. Окрему увагу хотілося б надати збору статистичних даних щодо кількості дорослого населення за допомогою ДРВ[37]. Даний ресурс був використаний як можливість проаналізувати розселення та щільність населення в межах різних зон, мікрорайонів, масивів тощо. Зокрема як допоміжні дані були враховані дані офіційної статистики. Однак такий метод має недолік – головним чином він полягає у тому, що виборчі ділянки мають кордони не житлових масивів та мікрорайонів, а об'єднані таким чином, щоб охоплювати приблизно однакову кількість людей.

Значну увагу в даній роботі надано якості планувальної структури району. Саме тому для даного аналізу був використаний один з методів соціологічного дослідження, а саме опитування. Так було створено анкету(Додаток А), в якій було закладено 15 питань, 3 з яких передбачали відкрити відповідь. Опитування проводилось за допомогою поширення гугл-форми в групі соціальної мережі Фейсбук, основна маса яких складається з місцевих жителів та активістів району. При цьому опитування було направлено на респондентів віком від 18 років, а отже генеральна сукупність респондентів склала 145,9 тис. осіб [37]. Так за 2 тижні було зібрано 359 відповідей. З них 71,9% відповіли жінки, а 28,1% відповіли чоловіки. За віковими групами був розподіл: 18-35 років – 51%, 36-60 років – 46,8%, 60+ років – 2,2%. Остання категорія набрала найменшу кількість відповідей по причині збору відповідей в онлайн-режимі, і через неможливість натурального опитування у зв'язку пандемію коронавірусу. Також була порахована репрезентативність проведеного опитування за формулою (1.1)[54].

$$[n] = \frac{1}{\left(\Delta^2 + \frac{1}{N}\right)} \leq n \quad (1.1)$$

де $[n]$ - мінімальний обсяг вибірки, Δ - похибка, N - обсяг генеральної сукупності. За формулою (1.1) з похибкою $\Delta = 0,06$ розраховуємо мінімальне значення обсягу вибірки:

$$[n] = \frac{1}{\left(0,06^2 + \frac{1}{145900}\right)} = 272,62 \sim 273 \quad (1.2)$$

З розрахунку (1.2) отримуємо мінімальне значення обсягу вибірки:

$$n \geq 273 \quad (1.3)$$

Під час проведення соціологічного дослідження було опитано 359 осіб, тому розрахуємо похибку опитування. З формули (1.1):

$$\Delta = \sqrt{\frac{1}{n} - \frac{1}{N}} = \sqrt{\frac{1}{359} - \frac{1}{145900}} = \sqrt{0,00277864} = 0,052 \quad (1.4)$$

Отже з формули (1.4) ми отримуємо значення похибки на рівні 5,2%, що доводить – опитування є репрезентативним. А отже ми можемо поширювати результати на всю генеральну сукупність [37].

Також ще одним методом, що відіграло значну роль стало польове дослідження. Так в рамках польових досліджень здійснювались виїзди в різні зони Подільського району. Таким чином проводилось мапування з метою визначення функціонального зонування, точок правопорушення, наявності певної інфраструктури тощо. В подальшому (камеральні дослідження) дана інформація картографувалась (картографічний метод) за допомогою ПС-технологій.

Заслуговує окремої уваги метод ізохрон. Його сутність полягає у тому, що відстань вимірюється не у звичних нам метричних системах відстані, а у часі. Таким чином ми можемо сформувати зону часової доступності. Головна різниця в тому, що в залежності від маршрутів та інших специфічних особливостей території/інфраструктури на ній – людина може подолати різну відстань за один проміжок часу[84]. Ми розробили карту зон доступності громадським транспортом та автомобілем за допомогою гугл-карт. Однак такий метод також має певні недоліки – не враховуються затори.

1.3. Види документації у міському плануванні

В основі містопланувальної діяльності лежить формальне та неформальне міське планування. В основі формального міського планування лежить

нормативно-законодавча база. А в основі неформального міського планування лежать ідеї, що продукують місцеві жителі та/або зацікавлені сторони.

Містобудівна документація регулює процес міського планування і згідно ЗУ – це «затверджені текстові та графічні матеріали з питань регулювання планування, забудови та іншого використання територій» [69].

Формальна документація. Серед основних нормативних документів, що регулюють містобудівну діяльність в Україні, в тому числі й на місцевому рівні належать наступні:

- ЗУ «Про основи містобудування» [66];
- ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності» [69];
- ЗУ «Про архітектурну діяльність» [61].;
- ЗУ «Про охорону культурної спадщини» [68];
- ЗУ «Про охорону археологічної діяльності» [67].;
- ЗУ «Про будівельні норми» [62].

Згідно ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності»: «Планування територій на місцевому рівні здійснюється шляхом розроблення та затвердження генеральних планів населених пунктів, планів зонування територій і детальних планів території, їх оновлення та внесення змін до них»[69].

Замовником міського планування є відповідний профільний орган. Таким органом може бути департамент або управління, що відповідає за містобудування та архітектуру та знаходиться у складі виконавчого комітету міської ради. Також саме міська рада затверджує всю необхідну документацію з міського планування [9].

Згідно ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності» планування на місцевому рівні (в тому числі й міське планування) включає розробку та затвердження генерального плану, зонування території та детального плану території. Зміст та наповнення відповідних документів визначається

державними будівельними нормами. Відповідно Закону ця документація визначається наступним чином:

- «Генеральний план населеного пункту - містобудівна документація, що визначає принципові рішення розвитку, планування, забудови та іншого використання території населеного пункту»[69];
- «Детальний план території - містобудівна документація, що визначає планувальну організацію та розвиток території»[69].;
- «ПЗТ (зонінг) - містобудівна документація, що визначає умови та обмеження використання території для містобудівних потреб у межах визначених зон»[69].

ДБН згідно ЗУ «Про будівельні норми» - це «нормативний акт, затверджений центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування державної політики у сфері будівництва» [62].

Тож ГП міста покликаний визначати функціональну структуру міста, її зміни. Загалом це дуже об'ємний документ, що відповідно визначенню містобудівної документації завжди включає текстову та графічну частину. Згідно ЗУ «Про регулювання містобудівної діяльності» даний документ не має необмежений строк дії (окремі зміни дозволені не частіше ніж 1 раз на 5 років) та складається у масштабі 1:10000 для міст з населенням більше 500 тисяч осіб. Для міст що мають значну історично-архітектурну спадщину – до Генерального плану також розробляється історико-архітектурний опорний план[69]. Проте враховуючи мінливість простору у часі, то навіть такий довгостроковий стратегічний документ має оновлюватись з урахуванням сучасних потреб та проблем міста.

ДПТ по суті це деталізація (уточнення) та укрупнення Генерального плану й складають їх вже у масштабі – 1:2000. Як правило, вони включають та регулюють функціональне призначення, щільність забудови тощо, окремих територій населеного пункту. Однак згідно з законодавством може

поєднуватись з генеральними планами населених пунктів не більше 50 тисяч чоловік [69].

В свою чергу зонінг або ж ПЗТ є регуляторним документом. Саме він встановлює чіткі правила використання та забудови населеного пункту [9]. Зонінг встановлює умови та обмеження використання території в конкретних територіальних зонах та підзонах, що також установлені цим же планом зонування [23]. Зонінг може розроблятися «як у складі генерального плану населеного пункту так і як окрема містобудівна документація після затвердження генерального плану населеного пункту» [63].

ГП, ДПТ та ПЗТ мають завжди бути обговорені з громадою на стадії планування (проекту), що передбачено законодавством. Інструментом для цього виступають громадські слухання [69].

Також з 2018 року має відбуватись обов'язкова стратегічна екологічна оцінка згідно ЗУ «Про стратегічну екологічну оцінку» [70].

На основі вище переліченої містобудівної документації складаються та інші містобудівні документи, що стосуються використання та функціонування територій населеного пункту та безпосередньо їм підпорядковуються. Наприклад: містобудівні умови та обмеження. Згідно законодавства МУО – це «документ, що містить комплекс планувальних та архітектурних вимог до проектування і будівництва щодо поверховості та щільності забудови земельної ділянки, відступів будинків і споруд від червоних ліній, меж земельної ділянки, її благоустрою та озеленення, інші вимоги до об'єктів будівництва, встановлені законодавством та містобудівною документацією» [69].

Системою з впорядкування містобудівної інформації є геоінформаційний містобудівний портал, а саме - містобудівний кадастр, який узгоджений з Державним земельним кадастром. Згідно законодавства містобудівним кадастром є: «державна або комунальна система зберігання і використання геопросторових даних про територію, адміністративно-територіальні одиниці, екологічні, інженерно-геологічні умови, будівельну діяльність, інформаційних ресурсів будівельних норм і правил для задоволення

інформаційних потреб у плануванні територій та будівництві, формування галузевої складової державних геоінформаційних ресурсів. Складовою частиною містобудівного кадастру є Єдина державна електронна система у сфері будівництва» [69].

Неформальна документація. Для українського простору неформальне планування є новизною, і тільки на початковій стадії впровадження в формальні планувальні процеси. Однак практично в Україні вже його активно використовують. Воно реалізується шляхом створення та реалізації ідей, щодо бачення розвитку міста в різних його аспектах. На відміну від формального планування, яке є обов'язковим до виконання, неформальне – не регулюється офіційно. Однак по суті є важливим для втілення, оскільки завдяки йому громадськість формує стратегію розвитку міста та закладає основи формального планування.

Неформальне планування описано в словнику фахових термінів з інтегрованого міського розвитку. Згідно їх твердження сильна сторона неформального планування полягає у його гнучкості, завдяки можливості «відкритого та ненормованого планування розробити та представити на обговорення концептуальні та архітектурно-художні рішення» [91, с.45]. Також [91] вказують на те що, такий вид міського планування може застерегти від загроз та передбачити альтернативні планувальні рішення.

Неформальне планування часто називають додатковим інструментом для формального планування. Тож ще одною перевагою цього виду планування є те, що в залежності від фокусних точок питань та областей задач у формі відкритого та нестандартизованого планування розробляються програмні, концептуальні та пов'язані з дизайном рішення, що включаються до формального міського планування [80, 91].

Якщо спиратись на успішний німецький досвід, то слід сказати, що діапазон документації неформального планування може варіюватись від проектів міського планування, генеральних планів міст, планів забудови, спеціальних звітів та міських будівельних проектів, архітектурних конкурсів,

планів дорожнього руху до архітектурних проектів тощо. Оскільки неформальне планування не є стандартизованим, то це лише зразковий перелік [80].

Беручи досвід з європейських країн, Україна також створює свої документи неформального міського планування. Розробляються наступні документи: стратегія розвитку міста, інтегрований розвиток міста/району, галузеві концепції, дизайн-код міста; статут міста, тощо.

Коли ми говоримо про неформальне планування, то завжди зазначаємо наступне: «метою неформального планування міста є досягнення інтегрованого розвитку» [9, с.50]. Даний підхід Україна почала розвивати після введення в Європейському Союзі документу Лейпцизька хартія «Міста Європи на шляху сталого розвитку» від 2007 року [78, 94]. Відповідно до хартії – інтегрований підхід має враховувати принципи сталого розвитку.

Інтегрований розвиток міста полягає у комплексній взаємодії різних секторів розвитку міста, наприклад: економічний, екологічний, соціальний тощо. По суті підхід інтегрованого розвитку має на меті вирішення задач, що були поставлені в стратегії міста з врахуванням суміжних сфер впливу та причинно-наслідкових зв'язків [79]. В документі з концепції інтегрованого розвитку розглядають певну територію міста чи місто цілком, що має визначені межі. Територія в такому документі проходить детальний аналіз сильних та слабких сторін та після надаються практичні рекомендації на основі узгоджених цілей, щодо покращення ситуації. Документ передбачає якомога повне залучення зацікавлених сторін до вирішення поставлених проблем, створення та реалізації концепції [9]. Слід зазначити, що оновлена Лейпцизька Хартія наголошує на тому, що інтегрований підхід має враховувати навіть ті інтереси, що протиставляються один одному - їх необхідно об'єднувати та врівноважувати між собою [94].

Значною перевагою використання інтегрованого підходу в плануванні є підтримка міжнародних інвесторів та партнерів як з боку методологічної бази для створення та реалізації так і з боку фінансування [15].

Також одним з головних документів на які опирається місто у неформальному плануванні – це перш за все стратегія розвитку міста. Даний документ має на меті показати головну ідею міста та в якому напрямку місто має рухатись. При розробці стратегії мають бути проаналізовані проблеми та перспективи міста у всіх сферах його життєдіяльності. Стратегія має врахувати всі думки мешканців, без упередженого ставлення до будь якого їх статусу, та дати необхідні відповіді на поставлені запитання [9]. При формуванні стратегії – треба розуміти в якому стані знаходиться місто, які темпи розвитку має, що влаштовує та не влаштовує містян, які цілі ставить перед собою і тільки після цього рухатись далі, адже стратегія – це завдання для проектування [75]. Навіть враховуючи те, що стратегія це неформальний документ – існує ЗУ «Про засади державної регіональної політики», і в ньому передбачено створення стратегій областей. Однак законодавство не виставляє обмеження та не врегульовує порядок створення стратегії [46].

Ще одним поширеним видом документації неформального планування є галузеві концепції. Цей вид планувальної документації розробляється для окремої галузі розвитку міста, наприклад: міська мобільність, інклюзивність та безбар'єрність в місті, розвиток громадського простору та інші. Розробка галузевої концепції має сенс лише в тому разі, якщо: «виклик зафіксований у стратегії розвитку міста, є занадто складний або стандартні підходи до розв'язання проблеми є застарілими» [9, с.50].

Також міська рада створює програми економічного та соціального розвитку міста, міські цільові програми та новим підходом є також впровадження міських проектів [9]. Всі ці документи також закладають основи та вектор розвитку міста.

Висновки до розділу 1

Отже, міське планування - це система формальної та неформальної взаємодії, де задіяні технічні, політичні процеси. Сучасне міське планування має розглядатись не тільки з точки зору кількісних розрахунків, а й

дослідження соціальної сфери, оскільки в містах мають панувати концепції, що орієнтовані в першу чергу на людей та їх потреби. Саме тому варто використовувати різні методи та підходи у вивченні міст та їх складових, що нами і було зроблено в даній роботі.

Формальне та неформальне міське планування має взаємодіяти, а не взаємо виключати один одного. Обидва види міського планування мають підтримувати принципи сталого розвитку. Головними відмінностями між формальним та неформальним міським плануванням є:

- обов'язковість виконання формальної містобудівної документації, на відміну від декларативного характеру неформальної документації;
- формальна документація є чітко структурованою та зрозумілою лише для вузького кола людей, на відміну від неформальної;
- до формальної містопланувальної документації складніше вносити правки, аніж до неформальної;
- неформальна документація охоплює ідеї широкого кола людей, що в подальшому декларує стратегію для формального планування. При формальному плануванні значно складніше залучити громаду до обговорення.

РОЗДІЛ 2. ФАКТОРИ, ЩО ВПЛИВАЮТЬ НА СУЧАСНИЙ СТАН ПЛАНУВАЛЬНОЇ СТРУКТУРИ ПОДІЛЬСЬКОГО РАЙОНУ

2.1. Природні та екологічні фактори

Природні та екологічні фактори є одними з найголовніших, що необхідно враховувати при плануванні. Вони є унікальними для кожної місцевості, що зумовлює подальші особливості планувальної структури.

Подільський район, що знаходиться у складі міста Києва розташований на його правобережній частині відносно річки Дніпро, яка також є частиною даного району. Фізико-географічно відноситься до зони мішаних лісів (які ми можемо спостерігати в Пуща-Водицькому лісі), а також Подільський район розташовується в межах Поліської низовини[28]. Територія Поліської низовини переважно рівнинний характер, однак часто зустрічаються і підвищення, горби, вали, що можуть досягати висоти 150-200 м над рівнем моря. Останнє прийнято вважати результатом зледеніння[31].

Разом з річкою Дніпро за даними в межах району знаходяться: «20 водних об'єктів загальнодержавного та місцевого значення, в т.ч.: річка Сирець; озера: Куренівське, Петровське, Синє, Сирецьке; джерела: у Фролівському монастирі, «Троянда» (вул.Вітряні гори)» [56, с.6].

При плануванні річкова сітка, що була наявна на території району була заведена в колектори частково або повністю, аби усунути проблеми з проектуванням вулично-дорожньої мережі. Так серед таких були Кирилівський струмок, Коноплянка, Курячий Брід, Глибочиця, Сирець тощо [14].

Що стосується зелених зон – сосни та листяні дерева є доміантними рослинами, а в результаті довготривалих антропологічних змін на території утворилось: «10 парків (173,5 га), 31 сквер (25,64 га), 1 бульвар (2,3 га), 4 проспекти (18,6 га), зелені насадження вздовж 74 вулиць (50,8 га), схили гір і захисні споруди (2 га) та інші впорядковані зелені насадження загального користування (563,53 га)»[56, с.6].

Згідно карти озеленення ЛУН Місто [36] за 2018 рік найгірший рівень озеленення (а саме 30%) в трикутнику вул. Набережно-Лугової, вул. Щекавицької та вул. Костянтинівської, а також в районі Подільської промислової зони від вул. Заводської до вул. Вікентія Хвойки; Показники від 30% до 40% притаманні для території Куренівки від вул. Вікентія Хвойки до вул. Олени Теліги; Показники від 40% до 50% притаманні для території Куренівки від вул. Олени Теліги до вул. Сирецької, а також для 1-го та 2-го мікрорайонів Виноградаря й між вул. Межовою та вул. Наталії Ужвій; Для іншої території Подільського району, що не була названа притаманні показники від 50% до 65%. Частка озеленення вище 65% на території Подільського району відсутня. Необхідно враховувати, що чим менша частка озеленення – тим більше прогривається територія і утворює теплові острови. Якщо проаналізувати карту теплових островів від ЛУН Місто[36] за 2018 рік, то можна зробити висновок, що ця теза підтверджується.

Також значний вплив має якість повітря, яка дуже залежить від рівня автомобілізації в місті. Результатом радянського планування є широкі проспекти, вулиці, бульвари тощо, а це лише збільшує кількість автомобілів на дорогах, відповідно і шкідливих викидів у повітря. Тож є необхідність у перегляді пріоритетів та розвитку екологічного електротранспорту [73].

При плануванні важливо враховувати фізико-географічні умови, оскільки в результаті вищенаведеного на території можуть траплятись зсуви, що при недотриманні технічних вимог будівництва може бути небезпечно. Зазвичай такі обмеження вказуються при формальному плануванні. Однак кожна ділянка під забудову має проходити геологічний аналіз.

2.2. Соціально-економічні фактори

Подільський район – адміністративний район міста Києва, що межує на півночі з Оболонським районом, на заході та південному заході з Святошинським районом, на півдні з Шевченківським та Печерським районами, на сході з Дніпровським районом. Його площа складає 34,04 км², що складає 4,1% від загальної площі території міста Києва[56].

Відповідно відкритих до картографічних джерел, [56], [52]та інших джерел район має наступні складові частини (житлові масиви): Поділ, Виноградар, Куренівка, Вітряні Гори, Мостицький, частина Нивок, Рибальський півострів.

Для зручності дослідження ми об'єднали вище наведені житлові масиви в більш крупні структурні частини. Тожми пропонуємо авторське бачення меж місцевостей у Подільському районі з огляду на виразні особливості у морфотипах забудови.(Додаток Б):

- Зона Виноградару, включно з іншими житловими масивами виокремлюється фізично адміністративними межами району та коліями міської електрички;
- Зона Куренівки виокремлюється коліями міської електрички, адміністративними межами району та вулицею Вікентія Хвойки;
- Зона Подолу виокремлюється вулицею Вікентія Хвойки та адміністративними межами району.

Головний вплив на розвиток та зміни в планувальній структурі спричиняє саме демографічний чинник. Тож слід вказати, що згідно [20] чисельність

населення протягом років змінювалась. Фактично з 2011 р. по 2021 р. чисельність населення поступово зростала – *рис. 2.1.*

Так у 2011 р. в межах району проживало 190,1 тис. осіб, а станом на 1 січня 2021 року район налічує 209,1 тис. осіб - 7% від загальної чисельності населення Києва. З зростанням населення – зростала щільність району на початок 2021 р. вона становить 6143 осіб/км².

Відповідно до зростаючої кількості населення – відбувався приріст населення, як міграційний так і природний–2.2. Загальний приріст населення склав 19,1 тис. осіб, що співпадає з даними чисельності населення за період з 2011 по 2021 рр..

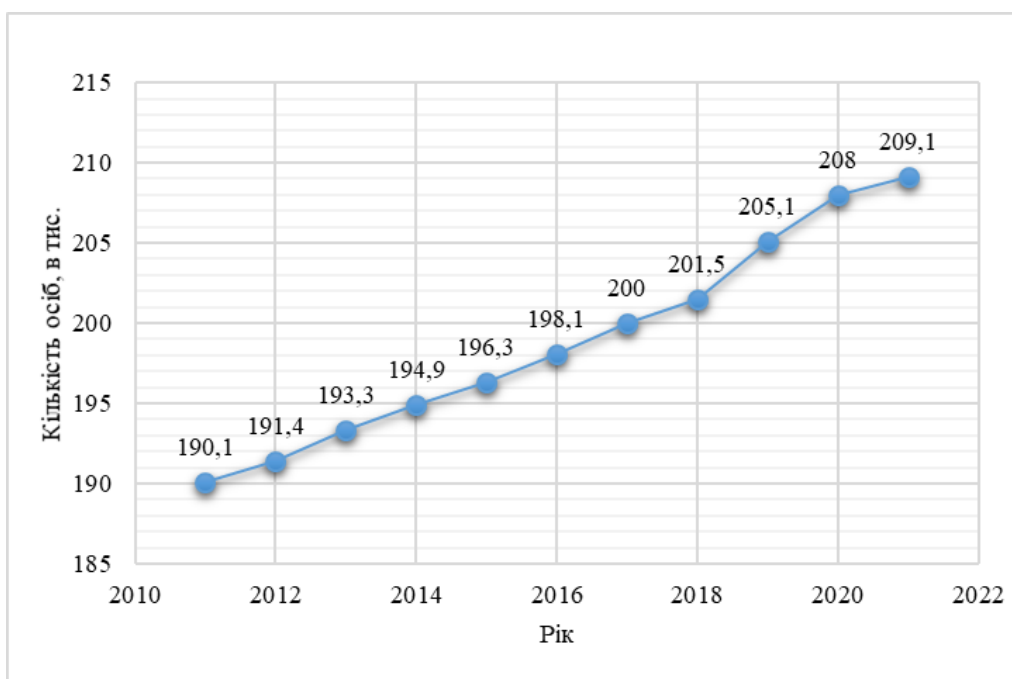


Рис.2.1. Динаміка чисельності населення з 2011 по 2020 рр.

Складено за даними[20]

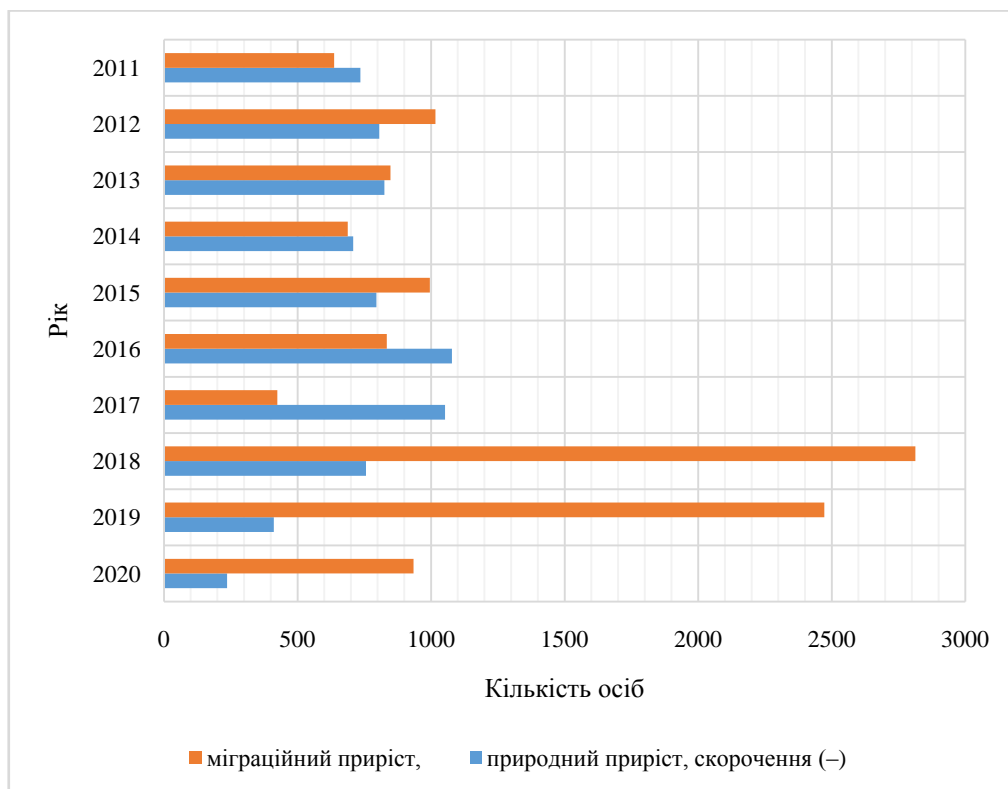


Рис.2.2. Міграційний та природний приріст з 2011 по 2020 рр.

Складено за даними [20]

З наведеного *рис.2.2.* очевидно, що зростання населення головним чином відбувається за рахунок міграційних процесів, особливо виражається це в період з 2018 по 2020 рр.. Така тенденція буде продовжуватись і надалі у зв'язку з численним житловим будівництвом.

На жаль дані щодо вікової структури населення в розрізі адміністративних районів Києва не надаються державною службою статистики. Однак згідно дослідження [34] у 2019 році населення Подільського району схильне до старіння і згідно прогнозів буде лише поглиблюватись. Також було виявлено, що на території об'єкту нашого дослідження мешкає не менше ніж 12% населення, що незареєстроване офіційно в межах району а отже не входить до числа офіційної статистики, що надається Головним управлінням статистики в місті Києві [20]. Дана інформація надана станом на 2019 рік, але є найактуальнішою серед доступних. Можна зробити висновок, що населення району складає більшу частку, аніж доступна за офіційними даними і станом на

сьогодні – частка цього населення не зменшується, адже новозбудовані площі лише збільшуються, а оренда квартир не відслідковуються.

Також на планувальну структуру має вплив статевий розподіл населення. Оскільки «день» з життя жінки та з життя чоловіка часто можуть відрізнятись. Вперше про це почали задумуватись у австрійському Відні: робити дослідження та впроваджувати комплексні заходи аби зробити міста рівними для всіх [87]. Тож нам також варто розуміти розподіл жіночого та чоловічого населення, а в районі таке співвідношення складає 46,3% чоловіків та 53,7% жінок станом на 1 січня 2020 року. Проаналізувавши дані за 10 років, слід сказати, що відсоткове співвідношення не змінювалось [20].

Зважаючи на форму адміністративних меж районів – район є неоднорідним і як вже вказувалось вище – ділиться на структурні частини. Саме тому ми не можемо говорити про рівномірне розселення в межах району, однакову чисельність та щільність населення.

Щоб дізнатись розподіл та щільність населення за мікрорайонами ми проаналізували державний реєстр виборців. Подільський район знаходиться в 220 виборчому окрузі, що нараховує 77 виборчих діляниць, 8 з них закріплені за медичними закладами. Враховуючи останнє – виборці, що були закріплені за цими 8 діляницями, а саме 2346 осіб – не були враховані в розрахунок населення, оскільки не проживають в межах даної території. З цього слідує, що всі інші 69 діляниць розраховані саме на населення, що проживає (зареєстроване) в межах адміністративного району. Згідно інформації, що була зібрана за допомогою [37] – в районі зареєстровано 145,9 тис. осіб віком старше 18 років станом на лютий 2021 року.

Враховуючи дані надані [20] та [37] ми розрахували, що розміщення населення є нерівномірним. Більше половини населення Подільського району проживає саме на території Виноградару, а саме 72%. В свою чергу Поділ нараховує 17% і Куренівка лише 11% населення району.

З першого погляду такий розподіл є закономірним, оскільки де є більша площа – там більше людей, але ситуація не є такою однозначною. Саме тому

була складена більш детальна карта концентрації населення в межах мікрорайонів – *рис.2.3.*, за допомогою об'єднаних виборчих дільниць.

З наведеного рисунку можна зробити наступні висновки:

- Основна частина населення Виноградару зосереджується в північній його частині. Найбільша кількість населення припадає на 1-й та 2-й мікрорайони Виноградаря, Вітряні Гори та Мостицький масив. Вся інша площа припадає на садибну забудову та інші функціональні зони;
- Основна частина населення Куренівки проживає в межах від залізничних колій до вулиці Олени Теліги, і це не дивно, оскільки саме в цій частині Куренівки розташовується саме житлова забудова;

Основна частина проживаючих на Подолі згенерувалась на території історичної місцевості Плоське, що знаходиться за межами вулиць Верхнього та Нижнього Валів на північний захід. А також поступово почав заселятись Рибальський острів. Вся інша територія даної зони припадає на інші функції, а житлова – мінімізована.

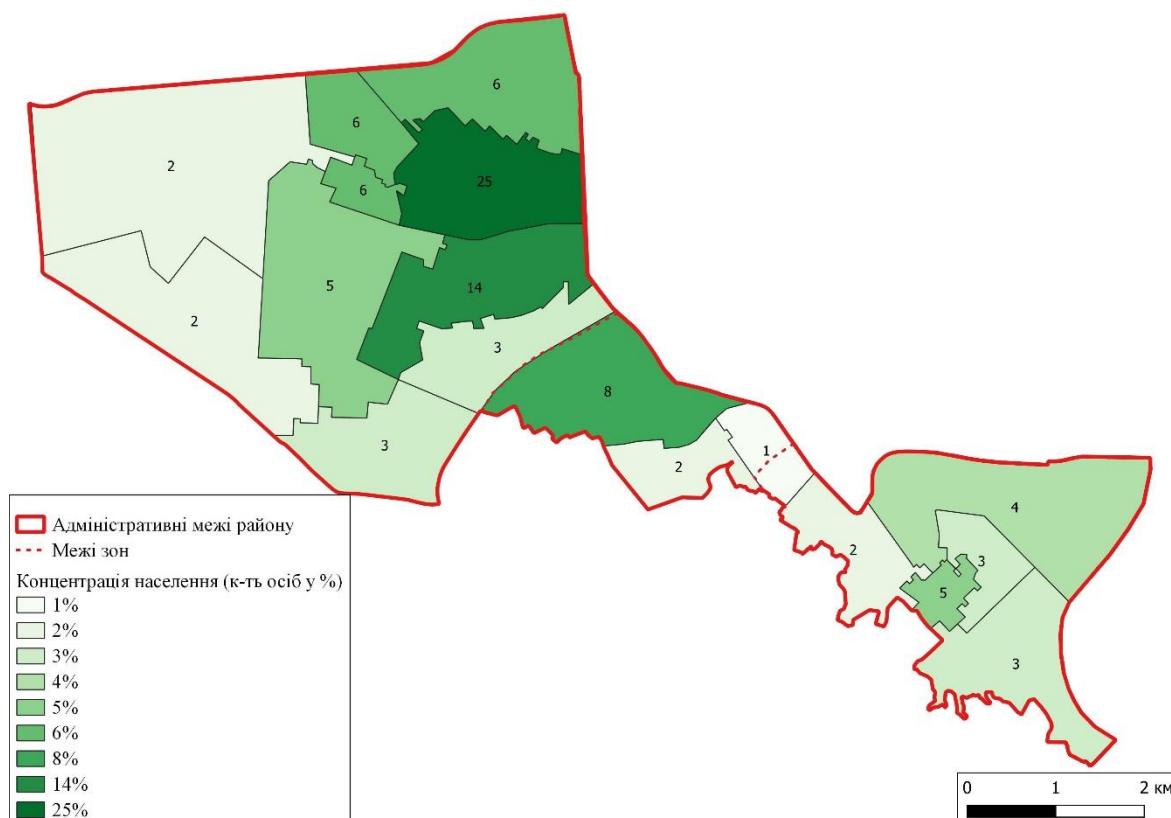


Рис.2.3. Концентрація населення Подільського району, 2021 рік

Складено автором за даними [37]

Враховуючи дані надані [20] та [37] також вдалось проаналізувати щільність населення в Подільському районі – *рис. 2.4.*:

- Найвища щільність населення району була зафіксована в межах зони Виноградаря, а саме 1-го мікрорайону Виноградаря та житлового масиву – Вітряні Гори, де на їх площу припадає 31912 осіб/км² та 23619 осіб/км² відповідно. В загальному розрізі щільність зони Виноградаря складає 6527 осіб/км²;
- Висока щільність також була зафіксована в зоні Подолу, а саме в межах Плоського 24856 осіб/км² та 8691 осіб/км² відповідно до різних виборчих діляниць. Однак загальному розрізі щільність зони Подолу складає 4630 осіб/км²;
- Щільність населення в зоні Куренівки складає 5935 осіб/км².

У цілому, якщо слідувати засадам нового урбанізму, то за ними висока щільність це не так вже й погано. А навіть навпаки позиціонується, як позитивна риса планувальної структури. Висока щільність населення зазвичай забезпечується висотною забудовою і якщо ми будемо сильно обмежувати висотність – міста будуть розповзатись. Однак все одно необхідно відслідковувати умови та обмеження.

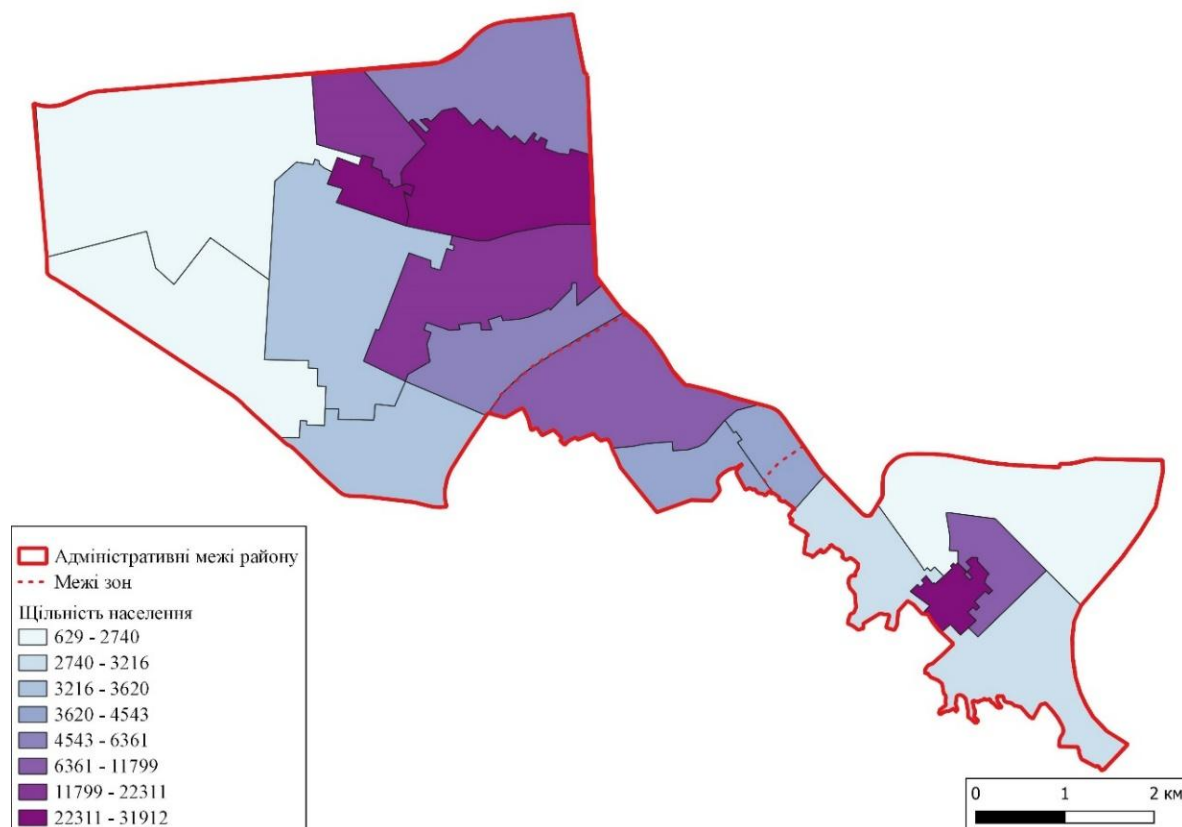


Рис.2.4. Щільність населення Подільського району (осіб/км²), 2021 рік

Складено автором за даними [20, 37]

Також було проаналізовано первинний та вторинний ринок житла в різних зонах району за допомогою сервісів з пошуку житла ЛУН та Flatfy – *табл. 2.1.*.. Оцінка всіх показників проводилась в межах фіксованого часу.

Наведена таблиця дає змогу частково проаналізувати на скільки кожна з зон є затребуваною (оскільки ціни на житло складаються з багатьох факторів, зокрема з тих, що нас цікавлять – це місця розташування відносно центру міста і відносно близькості до метрополітену)

Таблиця 2.1. Ціни на нерухомість в \$/м², 2021

	Первинний ринок			Вторинний ринок					
				Продаж			Оренда		
	min	max	Сер.	min	max	Сер.	min	max	Сер.
Поділ	830	4180	2202	747	6923	2833	6	1300	49
Куренівка	-	-	-	724	3148	1609	5	12	8

Виноградар	610	1350	986	440	4583	1394	5	164	13
------------	-----	------	-----	-----	------	------	---	-----	----

Складено на основі[48, 71]

Згідно *табл. 2.1.* можна сказати, що Куренівка є єдиною зоною, де відсутній первинний ринок з продажу житла, це пов'язано з тим, що житловий масив має щільну планувальну структуру, що згідно ДБН та інших норм і документів – нову багатоповерхівку не збудуєш. Однак зона Виноградару є «ласим» шматком землі, де можна розгортати будівництво, оскільки більша частина даної зони не забудована. Тут в середньому вартість квадратного метру в новобудові буде коштувати менше, ніж в зоні Подолу, оскільки знаходиться в периферійній зоні міста, а Поділ в історичній.

Також *табл. 2.1.* оцінює ситуацію на вторинному ринку житлової забудови. Так у розрізі продажу між Подолом та Виноградарем ціна за квадратний метр відрізняється між собою більше ніж у два рази, Куренівка знаходиться в проміжній зоні. Тенденція зменшення ціни по мірі віддаленості – зберігається, а причина більш застарілого житлового фонду тут не має впливу. Цікавою є ситуація з орендою житла, адже тут раніше приведені закономірності не спрацювали: мінімальна ціна майже збігається у всіх зонах, а середня ціна квадратного метру на Куренівці менше ніж на Виноградарі. Якраз тут це можна прив'язати до більш застарілого житлового фонду (роки побудови вказані в п.2.3.).

Відповідно проведеного опитування (див. п.1.2.), з 312 опитаних, що саме проживають в районі лише 30,4% в ньому ж і працюють. Ці 30,4% відсотків склали наступний розподіл за сферою діяльності згідно *рис.2.5.:*

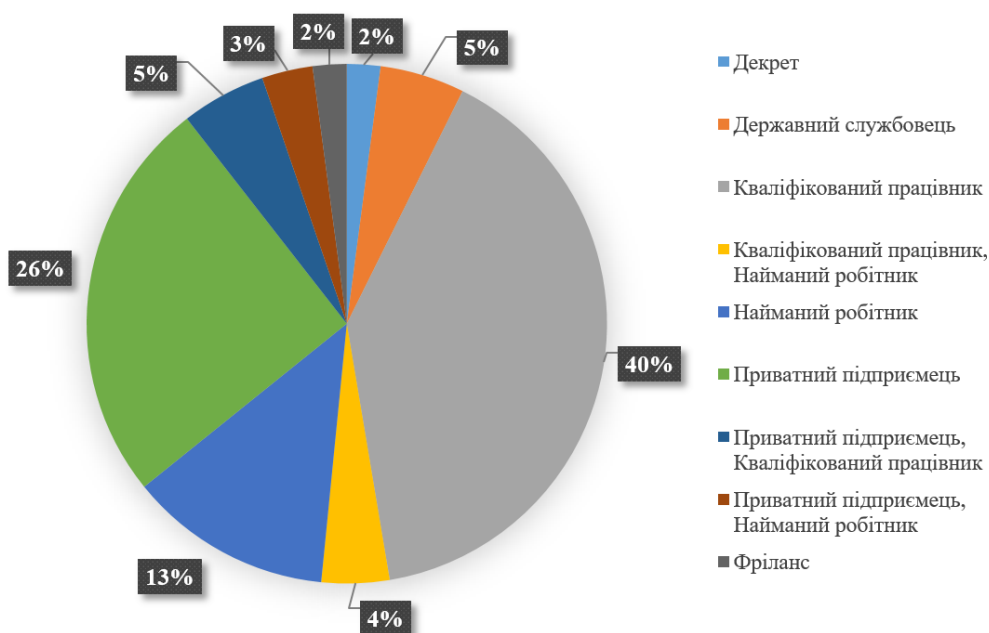


Рис.2.5. Розподіл сфер діяльності відповідно до категорій населення, що проживають та працюють в Подільському районі, 2021 рік

Складено автором за даними опитування

Відповідно серед категорії населення, що проживає на території району за даними опитування 9,6% є безробітними, 2,6% - знаходяться в декретній відпустці – хоч і місце прикладання праці знаходиться за межами району, але основне місцезнаходження наразі в його межах.

Окрім місцевих жителів Подільський район місце прикладання праці і для інших мешканців міста Києва та його передмістя. За даними загальної вибірки серед тих, для кого район місце для роботи, але не проживання – лише 3,9% від загальної кількості респондентів. Саме тому ми не можемо говорити про репрезентативність серед результатів цієї категорії. Однак слід сказати, що частка підприємців та кваліфікованих працівників займають по 28,6% кожен, а категорія державного службовця – 21,4%.

Загалом в Подільському районі налічується наступна кількість середньооблікової кількості штатних працівників: 80,4 тис. осіб у 2019 р. та 93,5 тис. осіб у 2020 р.[20]. З них станом на 2019 у виконавчих органах влади налічувалось – 326 осіб, у промисловій діяльності – 9,4 тис. осіб, в закладах

освіти – 4,2 тис. осіб (враховуючи лише викладачів)[56]. Слід зауважити, що до цієї кількості входять і ті хто проживають на території району і ті хто суто працює. Однак ці статистичні дані не враховують кількість людей, що офіційно не працевлаштовані, тож ця кількість може бути ще більшою.

Ми визначили сфери діяльності в яких працює населення в межах району та яка кількість штатних працівників в ньому зосереджена. Місця прикладання праці всіх цих людей може відрізнятись за видами діяльності. Для того, щоб оцінити було обрано наступні категорії місць прикладання праці (вказана частка кожного з них):

- Транспорт та зв'язок – 3,5%;
- Промисловість – 6,9%;
- Офіси, в тому числі заклади державного управління – 8,6%;
- Торгівля та заклади громадського харчування – 60,2%;
- Мистецтво та культура – 1,9%;
- Заклади науки та освіти – 5,9%;
- Медичні заклади – 2,2%;
- Аптеки – 4,3%;
- Фінансові установи – 6,4%.

Відповідно вищенаведених категорій ми також можемо оцінити розміщення та концентрацію відповідних місць прикладання праці на *рис.2.5.*

Якщо переглянути *рис.2.5.* можна однозначно сказати, що скупчення місць прикладання праці знаходиться саме в зоні Подолу. Переважну частину в цій зоні складають категорії торгівлі та закладів громадського харчування. Також на території Подолу формується значний осередок офісів (різних професійних напрямлень, в тому числі й таких, що безпосередньо надають послуги), частина з яких розташовується в межах бізнес-центрів. Також присутні заклади державного управління. Концентрація промислової діяльності також зосереджена в даній зоні.

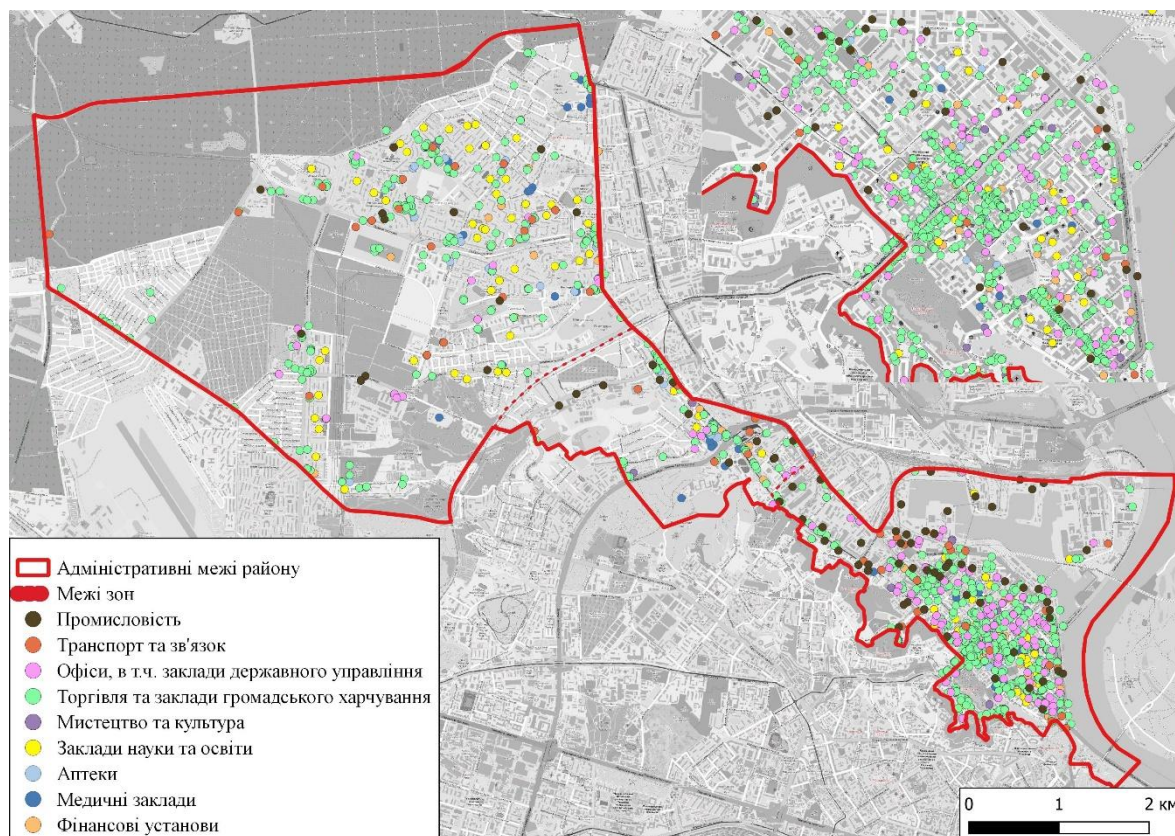


Рис.2.6. Місця прикладання праці в Подільському районі, 2021 рік

Складено автором за відкритими картографічними даними

Зона Виноградару та масиви, що входять в цю зону надають переважно житлову функцію. Тож основними видами діяльності в цій зоні є робота в закладах освіти чи сфері торгівлі (громадського харчування в меншій мірі, хоч ці два пункти і об'єднані). Переважно точками торгівлі є саме роздрібна торгівля у вигляді ятокта МАФів. Також наявні вкраплення місць прикладання праці в сфері промисловості, однак згідно даних Подільської РДА – переважно це дрібні підприємства. Типовою є ситуація з переважного розміщення цих точок в північній та північно-східній частині відповідної зони.

В зоні Куренівки зосереджена найменша частка місць прикладання праці. Це зумовлено меншими розмірами зони, а також тим, що Куренівка є проміжною частиною між Виноградарем та Подолом. Основна частина Куренівки – це житлова забудова, а всі робочі місця зосереджені вздовж вулиці Кирилівської, яка має загальноміське значення. Переважаючим видом

діяльності є торгівля та заклади громадського харчування (також в меншій мірі).

Згідно опитуванню та проведеного аналізу значна частина проживаючих та працюючих в межах району – здійснюють трудові міграції саме в сторону Подолу, що зумовлено історичною складовою та «центральною» зони. Також аналіз дозволяє нам говорити про те, що в зонах Виноградару та Куренівки є необхідність в створенні більшої кількості робочих місць аби зменшити навантаження на «центральну» частину району, розвантажити громадський транспорт та зменшити кількість приватного автотранспорту, що особливо актуально в умовах пандемії коронавірусу. Також це сприятиме більш активному розвитку цих зон.

2.3. Історичні фактори

Історично район, як окрема адміністративно-територіальна одиниця був створений в 1921 році. Дане утворення якраз припало на часи активного розширення меж Києва в радянський період[3]. З 1921 до 1925 район іменувався Подільським, однак були часи з 1925 до 1943 року включно – район іменувався, як Петрівський, відповідно після цього знову - Подільський [13]. Однак як змінювалась назва – так змінювались час від часу територіальні межі району, та це було притаманно не тільки Подільському району, а й узагалі адміністративно-територіальному устрою Києва. Активні зміни відбувались до проголошення незалежності України в 1991 році [4]. Тож сучасних меж в місті Києві район набув лише в 2001 році згідно рішення КМР [64].

Однак, якщо повернутись в часі ще раніше, то про існування Подільського району згадувалось ще в дорадянські віхи історії. Однак не як про окрему адміністративну одиницю, а як про окремі його частини. Так назва Подільського району має походження від історичної місцевості, яка має назву Поділ, або «Подольє» - за літописними згадками. По суті з цієї місцевості і почалось довге та поступове формування Подільського району, оскільки є складовою частиною старого Києва. Так перші згадки в літописах, наявних

картографічних джерелах та археологічні розкопки свідчать, що Поділ існував вже з VIII століття. Основна функція, яка була сформована впродовж віків належала торгівлі. Однак історичний Поділ зазнавав руйнацій або частих пожеж. Так однією з найвизначніших, стала пожежа 1811 року, що стерла всю сформовану до того часу планувальну структуру. До 1811 року вона визначалась характерними рисами середньовічних міст з вузькими, хаотичними вулицями, що були сформовані головним чином рельєфом та природою. Однак після цього часу Нижнє місто (ще одна назва Подолу) набуло зовсім іншого вигляду. Відтоді почали прокладатись вулиці з характерною квартальною забудовою, що збереглась і донині: вулиці були вирівняні та прокладені під прямим кутом. Назви головних вулиць залишились, однак тепер мають зовсім інакший вигляд [58].

Північна частина Подолу іменувалась, як Плоське і було околицями Києва в час існування Київської Русі. Після 1811 року перестало існувати як окреме поселення і стало існувати в планувальній структурі, як частина Подолу, і мала відтоді характерні риси «після пожежного» Подолу. Наприкінці 1910 рр. існував Плоський район, він включав безпосередньо Плоське, а також Куренівку й Пріорку, що нині входить до складу Оболонського району[60].

Нинішня Київська Гавань сформувалась, як окрема планувальна структура штучно, оскільки до початку XVIII століття Гаванню слугував природний берег річки Почайни, яку з часом поглинуло Дніпро внаслідок інженерних прорахунків [85]. В свою чергу Рибальський острів сформувався між Київською Гаванню та районом Оболоні, а отже є результатом людської діяльності. В часи Російської імперії через близькість до води цю місцевість також почали використовувати під потреби промисловості [60]. Наразі території Рибальського острова почали знаходити і інше призначення під забудову житловим масивом, що можна побачити переглядаючи різноманітні відкриті інтерактивні картографічні джерела, такі як відкриті вуличні мапи, гугл-карти.

Виділяють окремо таку місцевість як Подільська промзона, її виділяють як частину Плосьького (не житлову, хоча з часом поглинула і її невелику частину), а також логічно до неї можна віднести і Київську Гавань, і Рибальський острів. Утворення та розвиток даної території, що займає значну частку Подільського району пов'язаний з укладанням Генерального плану Києва від 1837 року [60]. Складські та промислові приміщення і досі простягаються аж до самої Куренівки, однак більшість заводів сьогодні знаходяться в стані занепаду та деградації. Нині територія Подільської промислової зони потребує переосмислення та рішучих дій, оскільки є потенційно цінною. В діючому Генеральному плані до 2020 року пропонується додати житлову та комерційно-розважальну функцію на прибережних територіях даної зони, однак є доцільним звернути увагу також на рекреаційну функцію з відновленням набережних для відпочинку [8].

Куренівка також є історичною місцевістю, що до XVIII століття належала до околиць Києва. Сама назва «Куренівка» вже говорить про її колишнє призначення. Однак розбудовуватись Куренівка почала ще з XVII століття. А з кінця XIX і на початок XX століття частина Куренівки також підпала під промислову розбудову Києва [60]. Тож основне населення, що заселило свого часу Куренівку належало до робітничого класу, забудова здійснювалась також для представництва робітничих. Це поклало відбиток на сучасне населення району, однак цю тему більш доцільно розглядати з точки зору соціального виміру та впливу, що воно здійснює нині на планувальну структуру району та його життєдіяльність.

У зв'язку з тим, що Куренівка певний період населяли міщани (до того, як Куренівка стала домівкою для робітничих заводів) – на території була велика частка садибної забудови. Нині на території даної зони збереглась немала частка індивідуальної 1-2 поверхової забудови кінця XIX ст. - початку XX ст.. Свого часу знищенню великої кількості садибної забудови посприяла техногенна катастрофа, яку називають «Куренівська трагедія», що сталась у березні 1961 року [50]. Сталась дана трагедія внаслідок прориву великої

кількості пульпи, що зливалась у Бабин Яр з Петрівського цегляного заводу. Як стверджують науковці та спеціалісти – сталась трагедія через недотримання технічних та інженерних вимог. Внаслідок трагедії загинуло більше сотні осіб, а також було знищено 68 приватних будинків та 13 адміністративних будівель, а 298 квартир – стали непридатними для проживання [45]. Після цього в межах Куренівки були в швидкому темпі збудовані нові житлові будинки, зокрема на місці знищених приватних будинків, про що свідчать роки їх побудови. На відміну від сусідніх масивів на території Куренівки зберігаються лише близько 15 типових серійних проектів житлової забудови, однак наявні і несерійні будинки. Тож Куренівку складно назвати типовим житловим масивом [50].

У зоні Виноградару знаходяться декілька житлових масивів, що в свою чергу є також історичними місцевостями Києва: частина Нивок, Мостицький масив, Виноградар, Вітряні Гори. Якщо переглянути картографічні матеріали, то неозброєним оком видно типову радянську мікрорайонну забудову. Дана зона забудовувалась за певними принципами, що були взяті за основу в архітектурно-планувальному рішенні. Серед них: чітке функціональне зонування з максимально вигідним використанням наявного рельєфу [86].

Виноградар почав з'являтися на картах з 1907 року, коли ці землі надали в оренду для садівництва, зокрема для вирощування винограду, відповідно за радянських часів також землі слугували колгоспом. Дещо пізніше за радянських часів (70-ті – 80-ті рр. ХХст.) ця місцевість почала забудовуватись житловими масивами, а під сільськогосподарські функції було відведено на частину Нивок у Подільському районі. Масив Вітряні Гори на відміну від сусідніх масивів почав зазнавати змін ще раніше (60-ті – 70-ті рр. ХХст.). Саме через те, що перевага віддалась не садівництву, а забудові - південна частина даної зони є незабудованою, або забудованою приватним сектором. Також залишились приватні будинки в районі селища Шевченка [60]. Якщо переглянути відкриті історичні картографічні джерела [83], то можна зробити висновок, частка збереженої садибної забудови бере свій початок ще з 1890-х років. Тож можна зробити висновок, що переважно історична забудова, що

була до Радянського Союзу – знищена задля мікрорайонної забудови, яка слугувала місцем для масового заселення людей в той період.

Наочно проаналізувати зміни в кожній з зон нам допоможе *рис. 2.6.*, який відображає періоди історичної забудови на прикладі багатоквартирної житлової забудови.

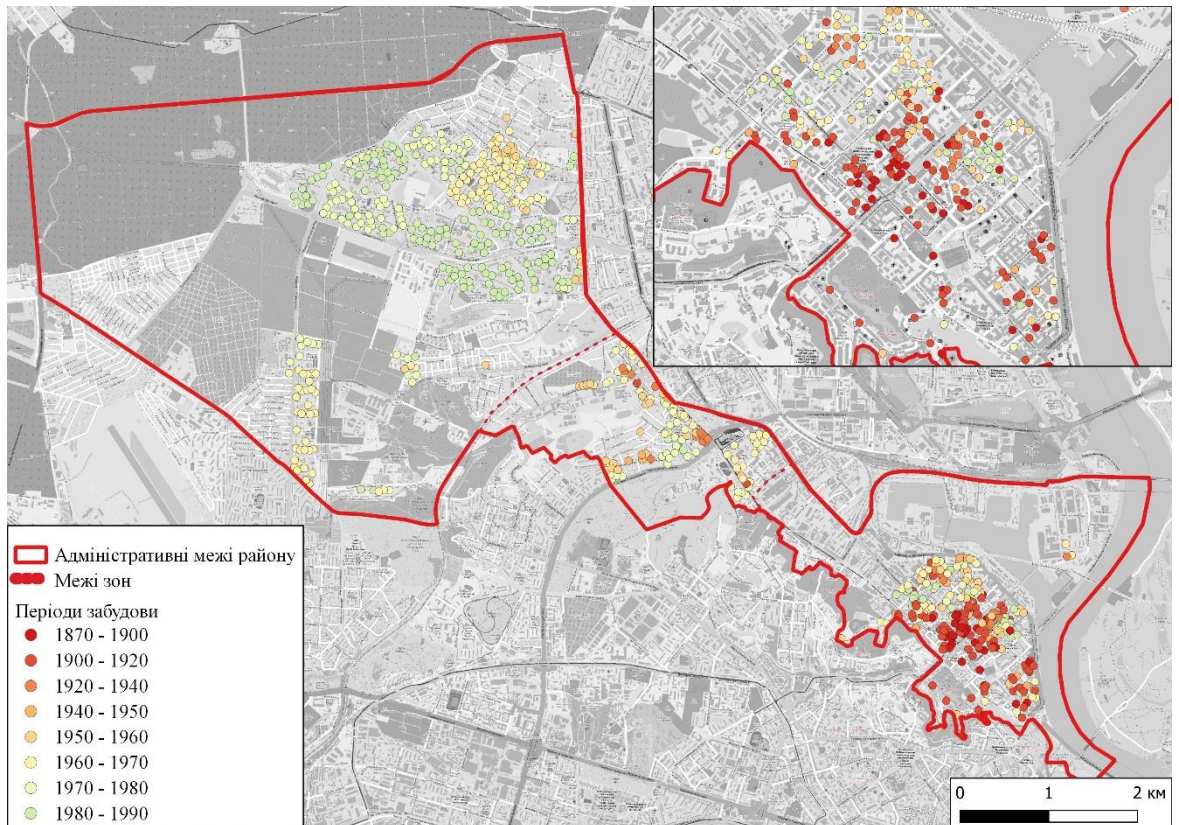


Рис.2.7. Етапи побудови багатоквартирної житлової забудови у Подільському районі, 1870-1990 рр.

Складено автором за даними [71]

Відповідно *рис. 2.7.* дорадянська забудова в значній кількості присутня на території зони Подолу, невеликі вкраплення є на Куренівці. Однак у відповідності до загальної кількості будинків ця частка складає 16,5%. Наочно видно, що переважна частина Виноградару забудована в період з 1980-1990 рр., раніше в цій зоні будувався масив Вітряні гори та в частині Нивок. В свою чергу район Куренівки включає забудову різних років, що говорить про цікаву його історію, однак період 1980-1990 рр. тут є відсутнім. Ще одним цікавим

аспектом, що може розповісти нам про житлову забудову - це типи будинків за проектами. Так згідно *рис. 2.8.* очевидним є той, факт, що найпоширенішими типами забудови у Подільському районі є хрущовки, дореволюційні будинки та сталінки. Всі інші типи будинків на території району займають 10% і менше.

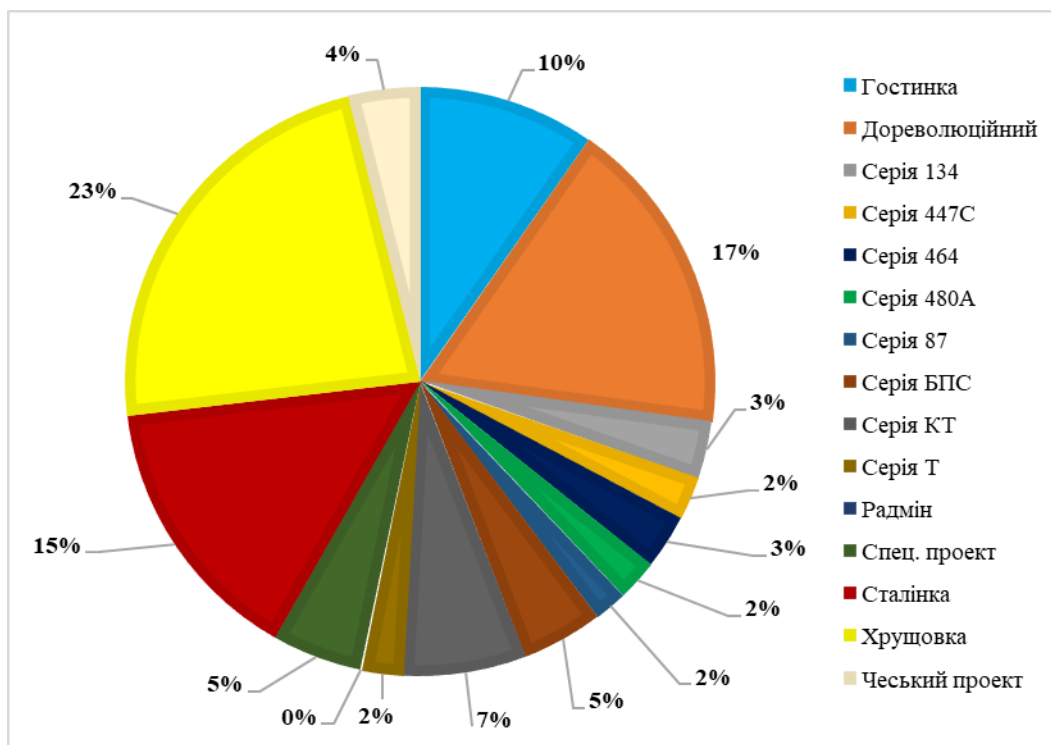


Рис.2.8. Типи багатоквартирної забудови у Подільському районі, 1870-1990 рр.

Складено автором за даними [71]

Важливим фактором у розбудові Києва й включно Подільського району з його житловими масивами був громадський транспорт. Місто поступово розширювалось, виникали нові місця прикладання праці та життя, тож потреба у комфортній мобільності зростала. Для Подільського району першим громадським транспортом стало відкриття трамвайної лінії по вулиці Кирилівській в 1895 році, що на той момент простягалась від Контрактової площі до нинішнього Подільського трамвайного депо. У зв'язку з потребою поєднати північні дачні поселення, було відкрито у 1900 році лінію Дачну, що була електрифікована в 1904 році [7]. Відповідно зростаючого попиту 1909 року завершилось прокладання другої колії по маршруту. Саме з того часу

маршрут з Подолу у напрямку Пущі-Водиці набув сучасного вигляду (нині маршрут №12) [41]. Час від часу на території Подолу з'являлись і зникали нові маршрути, в результаті цього з Контрактової площі курсують трамваї до Пущі-Водиці, Оболоні, Вокзалу, Відрадного. Фунікулер, що пов'язав Поділ з Верхнім містом був відкритий у 1905 році[7]. Також через район проходить залізнична дорога, що фактично поділяє нині Подільський район на дві різні зони. Відрізок залізниці, що перетинає район, був прокладений на початку ХХ століття про що свідчить схематичний план Києва від 1935 року [50]. Станції метрополітену були прокладені у 1976 році – Поштова площа, Контрактова площа, 1980 року – Тараса Шевченка[49].

Всі вищенаведені зміни завжди підкріплювались відповідними планувальними документами, головним чином згідно Генерального плану. Так Київ, і в тому числі і Подільський район налічували впродовж історичних періодів наступні плани[74]:

- ГП Катерини ІІ від 1787 року;
- ГП 1808 року;
- ГП 1833 року, зі змінами в 1837 році;
- ГП 1861 року, з уточненнями в 1888 році;
- ГП 1936 року;
- ГП 1947 року;
- ГП 1966 року;
- ГП 1986 року;
- Нині діючий ГП 2002 року.

Ю. Стеблецька також відносить кожен з вище перелічених Генеральних планів до певного періоду в міському плануванні Києва. Так планувальному етапу відповідає описана планувальна структура Подолу до 1811 року, де характер вулиць визначався головним чином рельєфом. Нині ми не маємо залишків цього планування. За наступного періоду було укладено 4 плани – часи панування Російської імперії. Так відповідно нашого району план 1787

року знецінював роль Подолу та не враховував його при плануванні. План від 1808 року розроблявся архітектором А. Меленським, відповідно його планувальним рішенням було перебудовано Поділ після пожежі 1811 року, саме по цим вулицям ми пересуваємось і сьогодні. План 1833 року мав на меті об'єднати місто в одне ціле, так як до цього існували три окремі структурні частини міста. План 1861 року заклав планувальну структуру Куренівки та мав на меті подальше поєднання міста в єдину цілісну структуру. Цей план частково заклав у цілі розвитку промисловість, тож Подільська промзона бере свій початок з цієї планувальної віхи в історії Києва[74].

Наступним є радянський період, що відзначився на території Подільського району чи не найбільше і робив значний акцент на розвитку промислового виробництва. Так згідно плану 1936 року відбувається перебудова Куренівки, а саме змінюється планувальна структура – знищуються звивисті вулиці, що були характерні в дорадянський період. Результатом плану 1947 року став початок розбудови Вітряних Гір, однак більший вплив на розбудову мікрорайонів став ГП 1966 року, оскільки стояло завдання житлового будівництва для робітників заводів, так як індустріалізація лише набирала обертів. А деякі історичні будинки по Подолі були знищені внаслідок будівництва метрополітену відкритим способом. Останній план, що був створений Радянським Союзом 1986 року, суттєво не вплинув на розвиток Подільського району [74].

ГП Києва до 2020 року, що наразі є діючим документом – значно позначилась на планувальній структурі району, однак про це детальніше в Розділі 3.

Історія Подолу впливає на сучасну розбудову міста. Для особливо цінних територій складається історико-архітектурний опорний план міста аби вберегти архітектурні пам'ятки та території міста. Як зазначає Подільська РДА: «На території Подільського району розташовано понад 70% об'єктів культурної спадщини міста Києва, у складі житлового фонду біля 100 будинків, яким 100 і більше років» [56, с.6]. Так Поділ зберіг деякі пам'ятки XVII, XVIII, XIX століть,

серед них як і церковні пам'ятки так і споруди, що не мають сакрального значення. Подекуди збереглись житлові будинки, що в них мешкали видатні особи, міщани, однак переважно такі будинки не використовуються як житлові, переважно – офісні з статусом пам'ятки архітектури, або музеї [58].

Висновки до розділу 2

З вищевикладеного можна зробити висновок, що на стан та розвиток сучасної планувальної структури впливає велика кількість факторів. Безліч з цих факторів важко охопити лише в розрізі магістерської роботи, однак об'єднавши їх в комплексні блоки ми змогли їх проаналізувати. Так найбільшу вагу у формуванні планувальної структури є природньо-екологічні, соціально-економічні та історичні фактори.

Так природні фактори зазвичай грають визначальну роль при початковому плануванні, однак при переплануванні вулично-дорожньої мережі, спорудження нових будівель – ми маємо їх враховувати, оскільки йдеться мова, як і про екологію так і про безпеку. Так ми вже бачимо екологічні наслідки планування, тож неодмінно при подальших планувальних рішеннях треба дотримуватись принципів сталого розвитку.

Соціально-економічні фактори мають активне навантаження, та мінливі в часі. Так було визначено демографічний вплив та навантаження, зокрема які тенденції притаманні району у цьому розрізі та ситуацію з ринком праці, дозволяє зрозуміти подальший вектор розвитку району. Подальші планувальні дії мають передбачати, що є необхідність в розвитку субцентрів в зонах Куренівки та Виноградару (бізнес-центри, рекреація, активність, дозвілля тощо). Так аналіз ринку житла в районі дає нам побачити, як змінюються тенденції: відповідно можна поділити район на центр-напівпериферію-периферію відповідно Поділ-Куренівка-Виноградар.

Історичні фактори вплинули на те, яким ми бачимо Подільським район сьогодні. Так проаналізувавши основні віхи історії, ми розуміємо, як формувались ті чи інші структури в межах виділених зон. А Подільський район

зазнавав безліч змін, як в часи Київської Русі, як в імперські часи, так і в радянські. Кожна зона та історична місцевість має свої особливості, і з ними варто працювати окремо, а не централізовано (однакові зміни для всього району, чи навіть міста).

РОЗДІЛ 3. СУЧАСНИЙ СТАН ПЛАНУВАЛЬНОЇ СТРУКТУРИ ПОДІЛЬСЬКОГО РАЙОНУ

3.1. Містобудівна документація району

У ДБН 360-92[21] викладено рекомендації, щодо оцінки цінності території. За даними рекомендаціями ми можемо скласти орієнтовну картосхему радіусів цінності території і визначити в які із зон потрапляє Подільський район (Додаток В). Так на адміністративний район припадають всі 7 зон. Так зона Подолу знаходиться в 1-3 зонах, де 1 – ядро міського центру, 2 – центральна зона, 3 – перша середня зона. На зону Куренівки припадає в меншій мірі 3 зона, в основному 4 – середня зона. Відповідно на зону Виноградаря припадають всі інші зони, де 5 і 6 – 1-ша та 2-га периферійні зони відповідно, 7 – зона агломераційного розселення[21].

Основною формальною містобудівною документацією, що використовується в Подільському районі міста Києва є:

- ГП міста Києва до 2020 року (діючий);
- ПЗТ(у складі ГП Києва);
- Детальні плани територій, а саме:
 1. ДПТ в межах вул. Електриків, вул. Набережнорибальська (Рішення КМР від 29.09.2016 №96/110) [25];
 2. ДПТ, що прилягає до вул. Маршала Гречка та просп. Правди (Рішення КМР від 22.05.2013 №398/9455) [26];

Основною неформальною містобудівною документацією, що використовується в Подільському районі міста Києва є:

- Концепція Інтегрованого розвитку Подільського району міста Києва;
- Стратегія розвитку міста Києва до 2025 року;
- Інші галузеві концепції.

3.1.1. Генеральний план міста

Отже головним містобудівним документом, як вже зазначалось є ГП міста. Нині в Києві діючим є ГП до 2020 року[16]. Також є розроблений проект Генерального плану Києва до 2040.

Слід сказати, що діючий ГП Києва з огляду на роки коли він створювався – є застарілим. Розрахунки соціально-економічних показників, що були закладені в основу цього плану вже є неактуальними та потребують оновлення. Саме для цього і був створений проект ГП в 2019 році[17]. Однак і цей проект має свої проблеми, саме через що він є досі прийнятим. Якщо розібратись глибше, то фахівці у галузі міського планування стверджують, що ці два плани не мають суттєвих відмінностей в принципах та методології їх укладання[1].

Діючий ГП до 2020 року був затверджений рішенням КМР від 28.03.2002 р.. Документ складається з текстової та графічної частин, де перша налічує 14 розділів – Том «Основні положення» (невідомо загальна кількість томів, через відсутність у загальному доступі), а друга 33 графічні матеріали. Даний план в першу чергу передбачав значне розширення територіальних меж Києва, однак на сьогодні це не має значення, оскільки Подільський район не передбачався для розширення та тому, що цього не відбулось. Однак значний вплив на район здійснив вектор на житлове будівництво. Зокрема в планах було забудувати вільні ділянки або ущільнити наявні на наступних територіях: вул. Вишгородська-Автозаводська, вул. Замковецька, просп. Правди, Виноградар, мікрорайон Троянда, селище Шевченко, вул. Петропавлівська-Олени Теліги [16]. І якщо про реконструкцію будинків говорити важко, то результати будівництва на сьогодні вже є. Звісно не всі плани були реалізовані в запланованому вигляді.

Діючим ГП визначено цінні території. Серед тих, що знаходяться в межах району наступні[16]:

- Андріївський узвіз - найцінніші території;

- Урочище Гончари-Кожум'яки з горою Замковою квартал, де розташована Іллінська церква та бурса, Контрактова площа та КМА - високо цінні території;
- Історичне ядро Подолу, вулиці Верхній та Нижній Вал – цінні території;
- Вулиці Верхній та Нижній Вал в південній частині Подолу – території середньої цінності;
- Куренівсько-Пріорська частина: цінні території розташовуються в межах Вітряних Гір та в парку під назвою «Кинь-Грусть». Об'єктами, що внесені в природно-заповідний фонд є парк «Березовий Гай»;
- Подільсько-Оболонська частина: цінні території розташовуються в межах гавані та вул. Кирилівською (на час укладання плану – вул. Фрунзе).

Оскільки діючий ГП втратив свою актуальність та по факту не може працювати – був розроблений проект нового Генерального плану Києва, що складається з 17 томів, брошури та 22 графічних матеріалів. По факту він суттєво не відрізняється від свого попередника. Звісно, розширення меж Києва цього разу не передбачається, однак лобіювання інтересів забудовників – так[18].

КО «Київгенплан» дає нам змогу проаналізувати план в розрізі адміністративного району. Що не дається можливим в графічних матеріалах діючого Генерального плану. Даним документом передбачено будівництво нових житлових комплексів з будівлями громадського призначення, зокрема в зоні Виноградаря, а також Рибальського острова. Відповідно для новозбудованих житлових комплексів передбачено будівництво магістралей. Ще одним з важливих моментів про який необхідно зазначити – це закінчення будівництва Подільсько-Воскресенського мосту, з'їзд якого потенційно виходитиме на вул. Верхній та Нижній Вал. Також передбачено будівництво нових розв'язок в Подільській частині Нивок і станції метро на Виноградар, які потенційно мають «вивезти» масив, однак фактично передбачені лише для новозбудованих житлових комплексів[18].

Звісно новим Генеральним планом також передбачено історико-архітектурний опорний план, яким визначено цінні території міста з режимами їх забудови. Об'єкти, що перелічувались для діючого Генерального плану – збереглися і в проектному. Однак нині в Подільському районі розташовується два історичні ареали: Центральний та Північний [18].

3.1.2. План зонування території

Зонування території Києва визначається Генеральним планом міста Києва. Так як по факту ми розглядаємо відразу два Генеральних плани, то відповідно розглядатимемо і два плани зонування території.

Згідно діючого Генерального плану в Києві мало сформуватись 8 планувальних зон, однак розширення меж Києва не відбулось, то ж нині місто налічує 7 планувальних зон. Відповідно [32], територія Подільського району поділяється на 2 планувальні зони, межа яких проходить по вул. Олени Теліги та коліями залізничної дороги: 1 – Центральна планувальна зона та 4 – Північна планувальна зона.

Оскільки зонінг був розроблений лише після 2012 року, то нині ми маємо лише розроблений план зонування центральної планувальної зони. Отже його можна розглянути більш детально, аніж Північну планувальну зону. Так з 1 зони нас цікавлять три планувальні утворення[32]:

- 1.1.016. Поділ (історичний ареал Поділ);
- 1.1.015. Рибальський острів;
- 1.2.018. Промрайон «Петрівсько-Куренівський».

Планувальне утворення Поділ. Плоська частина даного утворення переважно складається з таких територіальних підзон, як змішана громадсько-житлова забудова (малоповерхова та середньоповерхова – відповідно до 3 поверхів включно та 4-5 поверхів включно). Знаходиться в зоні регулювання забудови 1-ї та 2-ї категорій. Між Гаванню та вул. Набережно-Луговою знаходиться територія перспективної забудови. Між вулицею Набережно-

Хрещатицька та Гаванню знаходяться територіальні перспективні підзони під забудову адміністративних, ділових тощо установ. Останнє стосується кварталів між вул. Оленівською та межею даного планувального утворення та на північ від вул. Електриків. Межуючи вул. Щекавицькою та історична частина Подолу відноситься до територій пам'яток культурної спадщини та історико-культурних заповідників, а також обидві частини знаходяться на території археологічних пам'яток. Історична частина Подолу складається переважно зі змішаної громадсько-житлової забудови при цьому громадська забудова переважає, а поверховість також до 3 та до 4-5 поверхів включно. Навколо Андріївського узвозу та на Контрактовій площі знаходяться зони озеленених територій громадського призначення. Урочище Гончари-Кожум'яки також призначено для змішаної громадсько-житлової забудови. Загалом на території даного утворення знаходиться 44 пам'ятки національного значення та більше 60 місцевого. Знаходиться в зоні регулювання забудови 1-ї категорії[32].

Планувальне утворення Рибальський острів. Загалом дане планувальне утворення передбачене для перспективної громадської забудови. А саме для адміністративних будівель органів управління різних рівнів та адміністративно-ділової забудови. По окраїнах підзон громадської забудови передбачене озеленення для загального користування – також в перспективі. На півдні даного утворення знаходиться об'єкт спеціального призначення. А також є вже існуюча зона озеленення, яка підпадає під категорію земель, що пам'яток культурної спадщини, а також історико-культурних заповідників (знаходяться 3 пам'ятки, об'єкти культурної спадщини) і одна пам'ятка розташовується за межами даної підзони. В межах даного утворення розташовується міст, що будується – Подільсько-Воскресенський. Знаходиться в зоні регулювання забудови 3-ї категорії [32].

Планувальне утворення Промрайон «Петрівсько-Куренівський». Переважно дана територія використовується під виробничі та комунально-складські потреби. Про це свідчить зонування даного утворення, де знаходяться територіальні підзони виробничих підприємств, які мають V клас

шкідливості, один квартал підзони виробничого підприємства, що відповідає Шта IV класам шкідливості та підзони комунально-складських об'єктів. Також наявні на території даного утворення підзони громадської забудови, головним чином для адміністративно-ділової забудови. Перспективним є озеленення території Гавані. Також на території Гавані та між вул. Терьохіна та вул. Тульчинською розташована підзона магістральних мереж та об'єктів критичної інфраструктури міста. В межах даного утворення розташовується 10 об'єктів цінної історичної фонові забудови та 4 пам'ятки, об'єкти культурної спадщини. Знаходиться в зоні регулювання забудови 3-ї категорії[32].

Всі вищенаведені підзони в наявних утвореннях чітко регламентуються певними обмеженнями, які вказані у кожному томі окремо відповідно до кожного утворення планувальної зони.

Північна планувальна зона (Подільський район). Більша частина даної території призначена для житлової забудови про, що свідчать наведені зони у схемі зонування території міста Києва. На території знаходиться 9 об'єктів природно-заповідного фонду. Тут сформувались наступні планувальні утворення[43]:

- 4.1.006 Куренівка;
- 4.1.007 Мостицький;
- 4.1.006 Вітряні Гори;
- 4.1.009 Виноградар;
- 4.1.010 Район вул. М. Гречка;
- 4.1.011 Агровиробничний район «Пуща-Водиця»;
- 4.3.021 Сирецький Гай;
- 4.2.018 Комунальний район «Берковці»;
- 4.3.023 Берковецькі сади-1;
- 4.3.024 б/н;
- 4.3.022 б/н.

План зонування території відповідно проекту Генерального плану. По суті дана схема зонування не відрізняється від наявної. Подільський район відноситься до тих же планувальних зон, які і діляться теж так само. Так Центральна планувальна зона поділяється на такі ж три планувальні утворення, де Поділ визначається як ядро загальноміського центру, Рибальський острів вже визначається як територія житлового району, а утворення Промрайон «Петрівсько-Куренівський» залишається промисловою територією. Тут ми можемо вже побачити наступні планувальні утворення Північної планувальної зони[17]:

- 4.064. Сирецько-Куренівське;
- 4.066. Квітництво, Мостицький, Біличе Поле;
- 4.067. Виноградар, Вітряні Гори;
- 4.068. Берковецькі Сади.

Відповідно перші три планувальні утворення призначення переважно під житлову забудову, а утворення Берковецькі Сади для ландшафтно-рекреаційних районів.

3.1.3. Детальні плани територій

Як вже було зазначено вище на території Подільського району затвердженими є лише два ДПТ. Один з них на території Рибальського Острову, інший – на території зони Виноградару.

ДПТ в межах вул. Електриків, Набережно-Рибальська. Даний ДПТ укладено для території Рибальського острова у 2016 році, складається з текстової частини – 3 томи та графічних матеріалів. Даним ДПТ передбачена повна ревіталізація промислових підприємств. Планувальна ділянка передбачена під багатофункціональне використання, зокрема під житлову та громадську забудову, зони озеленення та транспорту. Передбачена основна висота забудови – 21 метр. Головним чином планувальна структура, представлена в цьому містобудівному документі у вигляді квартальної забудови, однак вже в ДПТ вказано про закриту ізольовану територію житлових

кварталів. Будівництво за планами даного документу буде здійснюватися у декілька етапів [25].

ДПТ району, що прилягає до вул. М. Гречка та просп. Правди. Даний ДПТ укладено для наявної території у 2013 році, складається з текстової частини – 2 томи та графічних матеріалів. Переважно на території визначеної даним документом розташовуються сільськогосподарські землі, що наразі ще не всі є забудованими. Згідно даного ДПТ вже збудований торгово-розважальний центр. Згідно даного ДПТ на наведеній ділянці планується та вже здійснюється житлова багатоповерхова забудова, громадська забудова, зона, що має ландшафтно-рекреаційну функцію, комунальну та транспортну функцію. Фактично передбачається забудова території зі знищенням сільськогосподарських земель. Планувальна структура також складається з житлових кварталів за принципом мікрорайонної забудови. Житлова забудова передбачена до 16 поверхів, з окремими будинками до 23 поверхів. Передбачена також і громадська забудова, що має відповідати потребам мешканців[26].

3.1.4. Неформальні документи

В першу чергу є необхідність розглянути стратегію розвитку Києва, яка наразі є діючою до 2025 року, що була складена в 2011 році та оновлена у 2016 році. В основу даної Стратегії закладені принципи регіональної політики України. Відповідно до стратегічних цілей у документі виносять: «Підвищення рівня конкурентоспроможності економіки м. Києва, підвищення комфорту життя мешканців м. Києва, збереження історичної самобутності та розвиток культури у м. Києві» [76, с.15].

Якщо ми говоримо про документи неформального характеру, що стосуються виключно Подільського району, то таким є один основоположний документ: Концепція інтегрованого розвитку Подільського району міста Києва. По суті є офіційним, однак юридично не закріпленим до виконання КМР. Дана концепція розроблялась у партнерстві з Німеччиною та була презентована у

2019 році. В ній викладений план дій розвитку Подільського району у різних сферах до 2030 року. В концепцію закладені принципи сталого розвитку території, оскільки під час розробки використовувався саме міждисциплінарний підхід та були залучені все можливі зацікавлені сторони. Так результат роботи був представлений у таких ключових сферах розвитку району[34]:

- Міське планування;
- Ландшафт та екологія;
- Демографічний розвиток;
- Економіка;
- Соціологія міста;
- Освіта;
- Культура та туризм;
- Громадське здоров'я;
- Мобільність;
- Технічна інфраструктура.

Кожна з вищенаведених сфер були детально проаналізовані та відповідно кожної були запропоновані комплексні рішення, щодо покращення ситуації в районі в його проблемних місцях. Зокрема було запропоновано переглянути наявні ДПТ, відновлення озеленення, модернізація житлового фонду, розвиток субцентрів в кожній з зон, збільшення кількості соціальної інфраструктури (школи, дитячі садочки, громадські центр, медичні заклади тощо) – попит на дану інфраструктуру перевищує пропозицію, забезпечення рівних прав та можливостей, щодо різних активностей району, трансформація Валів, розвиток веломережі, розвиток публічних просторів, реорганізація вулично-дорожньої мережі Подолу, відновлення мереж критичної інфраструктури тощо[34].

Як вже зазначалось – для питань, що потребують детального вивчення та комплексного вирішення із загальної Стратегії розвитку міста Києва до 2025 року, розробляються галузеві концепції. Одною з таких концепцій для Києва і для Подільського району включно є «Велоконцепція Києва», що була ухвалена

КМР у 2018 році, однак, до повної реалізації, на жаль, ще далеко. Розроблена дана концепція була ГО «Асоціація велосипедистів Києва». Враховуючи, що у Подільському районі майже відсутня веломережа, громадська організація запропонувала створити веломаршрути на наступних вулицях[35]:

- 1 категорії (магістральні): вул. Кирилівська, вул. Вишгородська, вул. Новокостянтинівська, вул. Набережно-Хрещатицька, вул. Набережно-Лугова, вул. Набережно-Рибальська, Набережне шосе, вул. Верхній Вал, вул. Нижній Вал, вул. Олени Теліги, просп. Правди, вул. Стеценка, просп. Свободи;
- 2 категорії (другорядні): вул. Івана Виговського (вул. Маршала Гречка), вул. Наталії Ужвій, вул. Газопровідна, просп. Правди, просп. Георгія Гонгадзе, вул. Василя Порика, вул. Мостицька, вул. Північно-Сирецька, вул. Вавилова, вул. Юрківська, вул. Ярославська.

Відповідно складаються цілісні магістральні веломаршрути: Виноградар-Центр (16,7 км), Оболонь-Поділ-Центр (13,1 км), Куренівка-Центр (9,7 км). Також частково потрапляє на територію району рекреаційний маршрут Пущі-Водиці [35].

Дана велоконцепція має важливе значення, оскільки створення належної велоінфраструктури сприятиме підвищенню попиту на даний вид транспорту і як наслідок поліпшення екологічної ситуації.

3.2. Функціональне зонування та характеристика використання території району

3.2.1. Функціональне зонування

Планувальна структура району визначається також функціями, які він виконує. Звідси ми маємо функціональне зонування території. Воно визначається містобудівною документацією, головним чином Генеральним планом та планом зонування території. Однак в результаті недосконалої

системи містобудівної документації та законодавства в цілому – ми маємо інакше функціональне зонування, аніж було зазначене у вищезазначеній документації. У результаті поєднання методу польових досліджень та збору інформації з відкритих даних, зокрема картографічних – було здійснено аналіз функціонального призначення території Подільського району – *рис. 3.1.*

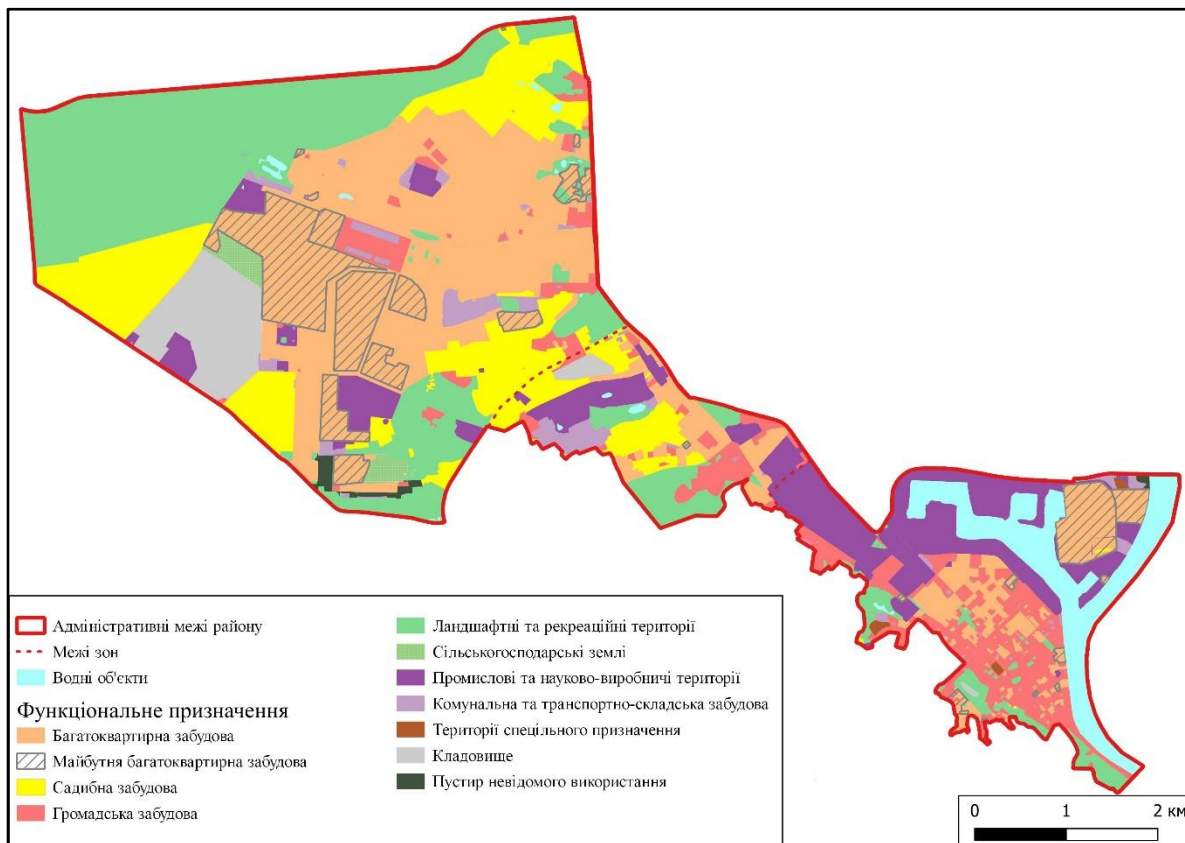


Рис. 3.1. Функціональні відмінності територій Подільського району, 2021 рік

Складено автором за даними польових досліджень та відкритих картографічних джерел

Згідно *рис. 3.1.* було визначено, що функціональне призначення території має наступний розподіл:

- Багатоквартирна забудова – 31%;
- Ландшафтні та рекреаційні території – 25,9%;
- Садібна забудова – 14,2%;
- Промислові та науково-виробничі території – 11,2%;

- Громадська забудова – 8,8%;
- Кладовища – 4,5%;
- Комунальна та транспортно-складська забудова – 2,8%;
- Сільськогосподарські землі – 0,9%;
- Невідомого призначення – 0,4%;
- Території спеціального призначення – 0,3%.

Якщо порівнювати з Генеральним планом та зонуванням, то в загальних речах функції співпадають, однак, якщо розглядати більш детально, то можна знайти ділянки, що не відповідають документації. І це не дивно, оскільки по факту ГП вже давно не працює.

Так одною з таких ділянок є територія Рибальського острова, яка в Генеральному плані позначена як промислова територія, в плані зонування – територія громадського призначення і лише в ДПТ визначається як багатофункціональна територія. Нині на території розміщений клаптик садибної забудови, все ще наявні промислові та комунально-складські приміщення, однак більша частина даного півострову виділена під житлову забудову на що вказує ДПТ та будівництво житлового району - Rybalsky, яке вже наразі активно ведеться. Також на веб-сайті з продажу новобудов «ЛУН» вказано ЖК LipkiIslandCityResort, щоправда його будівництво ще не ведеться, а лише зазначена стадія проекту. Із зазначеної інформації на сайті планується зведення 1420 та 6155 квартир, відповідно. Так для житлового району Rybalsky на 1420 квартир передбачено 987 паркомісць в підземному паркінгу[48]. Якщо звернутись до затвердженого ДПТ, то за даним документом кількість квартир, що планується збудувати – 8365 шт., а це означає лише те, що ще не всі житлові комплекси на території району оголошені. Тож в найближчі роки буде введено в експлуатацію лише на самому півострові 1401,0 тис. м² житла, а кількість населення зросте на 21,5 тис. осіб, а це близько 4,8% всього населення району. Передбачувана щільність населення на даній території становитиме 49000 осіб/км² (490 осіб/га). Передбачається знесення існуючої житлової

багатоквартирної та садибної забудови та на її місці створення багатофункціонального комплексу[25].

Цікавим є приклад Подільсько-Куренівської промзони. На даній ділянці існують складнощі з визначенням функціонального призначення. Це пов'язано з тим, що деякі промислові підприємства все ще працюють, частина будівель використовуються під комунально-складські приміщення і вже деякі споруди почали ревіталізовуватись та використовуватись як культурні та ділові центри. Яскравим прикладом такого використання є територія КАРЗ-12, де нині процвітає своєрідний урбаністичний хаб, де зібрались такі організації, як Хмарочос, А+С Україна, Агенти Змін, Урбан куратори[33]. А частина Гавані згідно кадастрової карти передбачена під адміністративні будівлі, що передбачені для підприємницької діяльності. Однак нині, це все ще територія під промислово-виробничі потреби.

Якщо ми повернемося назад до Подолу, то побачимо там наступну ситуацію: більшість території виконує функцію громадської забудови різного характеру, житлову функцію більшою мірою виконує Плоська частина Подолу. Однак варто зауважити, що досить складно визначити справжню функцію багатьох будівель на Подолі, оскільки навіть житлові квартири часто здаються в оренду під офісні приміщення або часто просто активними є перші поверхи житлової забудови. На території Подолу також і наявні нові ЖК, що лише будується. Серед них [48]:

- ЖК SAGACitySpace. Розрахований на 21 квартиру з кількістю паркомісць – 15 одиниць;
- ANDRIYIVSKY City Space. В проекті;
- ЖК IllinskyHouse. Розрахований на 125 квартир з кількістю паркомісць – 143 одиниці;
- Клубний будинок LAMANCHE. Розрахована кількість квартир 231 одиниця. Кількість паркомісць не оголошена;

- ЖК Oasis. Розрахована кількість квартир на 1 секцію будинку на 32 поверхи – 377 одиниць;
- ЖК 044. Розрахована кількість квартир 173 одиниці з кількістю паркомісць 73 одиниці;
- Вул. Кирилівська / Вул. Нижньоюрківська. В проєкті.

Загалом лише з оголошених даних на території зони Подолу буде будовано щонайменше 12860 квартир. В ході аналізу було виявлено, що в більшості ЖК зазначені закриті чи напівзакриті території.

Також на території Подолу є вкраплення скверів – зелених зон, але по факту з багатьма з них необхідно працювати: оновлювати, висаджувати нові зелені насадження та доглядати.

Для території Воздвиженки (урочище Гончари-Кожум'яки)також характерною є ситуація, як і з територією Подолу, де змішана громадсько-житлова-багатоквартирна забудова. Однак згідно Генерального плану та плану зонування – територія садибної забудови та відноситься до земель історико-культурного призначення. На даній території будується ЖК Воздвиженка, де передбачено 14 будинків, однак кількість квартир та скільки на них розраховано паркомісць наразі не вказується [48].

Якщо розглядати зону Куренівки, то ми можемо спостерігати на її території зовсім різноманітне функціональне призначення. Зумовлено це більшою мірою історичними факторами, однак є і інші складові, що впливають на виникнення чи зникнення окремої функції. Багатоквартирна житлова та садибна забудова займають приблизно однаковий відсоток на території Куренівки. Велика кількість садибної забудови зумовлює невисоку щільність на даній території та загалом невелику кількість людей, що на ній проживають. Дана зона має три значні ландшафтно-рекреаційні території:

- Одна з них – Кирилівський Гай, розташовується на території Територіального медичного об'єднання «Психіатрія», а вона в свою чергу займає немалу площу в 22,7 га та поруч з нею[51]. Дана територія цілком

придатна для прогулянок, активного та пасивного відпочинку, хоча потребує певного облагородження території, оскільки в деяких місцях даного Гаю безпека знаходиться під питанням. Озеленена ділянка, що розташовується в межах Подільського району – займає не менше 35 га, однак насправді вона є неперервною та продовжується і в іншому районі, що означає лише більшу її площу [72];

- Ділянка – Кирилівський парк. Займає площу близько 8 га [72]. По факту найбільша частина людей приходить відпочивати та проводити дозвілля саме до цього парку, про це свідчить результат опитування, де більшість жителів Куренівки вказали даний парк, як місце найчастішого відвідування (він був згаданий щонайменше 40 разів);
- Озеленена ділянка біля кар'єрного озера «Пінгвін» - ландшафтний заказник місцевого значення «Зелене озеро» [65], що займає ділянку близько 5,5 га [72]. На даній ділянці також відпочивають місцеві жителі, однак варто зазначити, що вона потребує повного облагородження та постійного прибирання, оскільки не придатна для повноцінного відпочинку.

Північніше над озером знаходиться територія, що відповідає промисловій території. На ній розміщується Куренівське тролейбусне депо №4, Київський завод шампанських вин та виробнича база ТОВ «Граніт», однак на території останньої вже розміщуються інші комерційні підприємства. Також поруч розташовується немала територія комунально-складських приміщень, зокрема гаражів, які також частково підпадають під категорію місць, де надаються комерційні послуги різного характеру (найчастіше станції технічного обслуговування для автомобілів, шиномонтажі, магазини з продажу автозапчастин). Також на території Куренівки розташовується Подільське трамвайне депо, а між вул. Сирецькою та залізничним коліями знаходиться Куренівське кладовище.

Зона Виноградару. На даній території знаходяться значні території зелених зон. Так велику частку займає ліс, який називають Виноградарським або Пуща-Водицьким (лише на території Подільського району територія займає площу близько 537 га) [72], а також серед зелених зон:

- Рогозів Яр;
- Сирецький Гай;
- Сирецький дендрологічний парк;
- Березовий Гай;
- Юннатський дендрологічний парк (закритий для вільного відвідування);
- Лісове урочище Крістерів;
- Парк Кинь-Грусть;

На півночі, заході та півдні розташовуються значні зони садибної забудови. Так садибна забудова селища Шевченка займає територію близько 116 га, садибна забудова на півдні в районі вул. Білицької – близько 77 га і на заході в районі Нивок – близько 168 га. Однак попри такі значення, неозброєним оком видно, що все ж багатоквартирна житлова забудова займає найбільшу частку у функціональному призначенні в даній зоні. Однак варто враховувати те, що багато житлової забудови в даній зоні знаходиться або лише в стадії проектування або будівництва. Хоча деякі житлові квартали вже є заселеними. Про будівництво нових житлових комплексів свідчить наявне ДПТ, містобудівний кадастр та сайт з пошуку новобудов «ЛУН».

Значна частина новобудов знаходиться/буде знаходитись на території «Науково-дослідного виробничого агрокомбінату «Пуща-Водиця», що є державним підприємством. Що відповідає ДПТ описаному в п.3.1.. Так в межах даного ДПТ знаходяться наступні житлові комплекси[48]:

- ЖК Варшавський Плюс. Передбачено 2292 квартири на 6 будинків в 23-26 поверхи, однак запланована кількість будинків – 10 одиниць. Кількість для даного ЖК паркомісць не вказано. Будується;
- Проспект Правди. Знаходиться в стадії проекту;

- Варшавський мікрорайон. Налічується 2265 квартир на 3600 паркомісць. Всі квартири продані, останні декілька будинки будуть введені в експлуатацію в 4 кварталі 2021 року;
- ЖК Варшавський-2. Вказана 671 квартирна на 5 будинків, заплановано 13 будинків на 9-25 поверхів. Кількість паркомісць не оголошена. Будується;
- ЖК DibrovaPark. Заявлено 784 квартири на 2 будинки на 23, 26 поверхи, заплановано 10 будинків. Кількість паркомісць – 1787 одиниць. Будується.

Згідно ДПТ заплановано на даній території збільшити населення на 62,9 тис. осіб, що складає 30,1% від загальної кількості населення в Подільському адміністративному районі. Загальна площа квартир має скласти 1858,7 тис. м², а їх кількість може досягти відмітки 33 тис. одиниць проти 6012 вже заявлених по факту. Розрахункова кількість населення в межах даної ділянки може складати від 142 до 490 осіб/га, в середньому 400 осіб/га[26].

Однак є ще житлові квартали, що будуються на території Подільського району, зокрема в зоні Виноградаря [48]:

- ЖК Сирецькі сади. Передбачена кількість квартир – 3030 одиниць. Кількість паркомісць не заявлена;
- Місто Квітів. Парковий квартал. Завлено лише кількість квартир на 2 будинки з 17 на 16 поверхів, а це 760 одиниць. Передбачена кількість паркомісць – 1000 одиниць;
- Вул. Тираспільська. В проекті;
- ЖК Новомостицький-Замковецький. Запланована кількість квартир 2464 одиниці. Кількість паркомісць не заявлена;
- ЖК Паркове місто. Запланована кількість квартир 3355 одиниць. Передбачена кількість паркомісць – 2500 одиниць;
- Вул. Вишгородська, 47ж. Запланована кількість квартир – 440 одиниць. Кількість паркомісць не заявлена;
- Вул. Лісозахисна, 17. В проекті;

- Проспект Георгія Гонгадзе, 96. В проекті.

Так сумарно в Зоні Виноградаря планується збудувати як мінімум 13,7 тис. квартир. Так переважна більшість даних житлових кварталів мають закриту або напівзакриту житлову територію чи територію стоянки.

Сумарно в Подільському адміністративному районі планується зведення 26,7 тис. квартир і це лише ті, що оголошені, оскільки є будинки лише в стадії проектування, а є новобудови, які вже були здані в експлуатацію в останні декілька років.

Так за період Незалежності України з 1991 по 2020 роки було побудовано 25,2% багатоквартирних житлових будинків у Подільському районі. Завдяки даним, що були надані Flatfy ми маємо розподіл даних будинків на території району відповідно до років побудови – *рис. 3.2.*

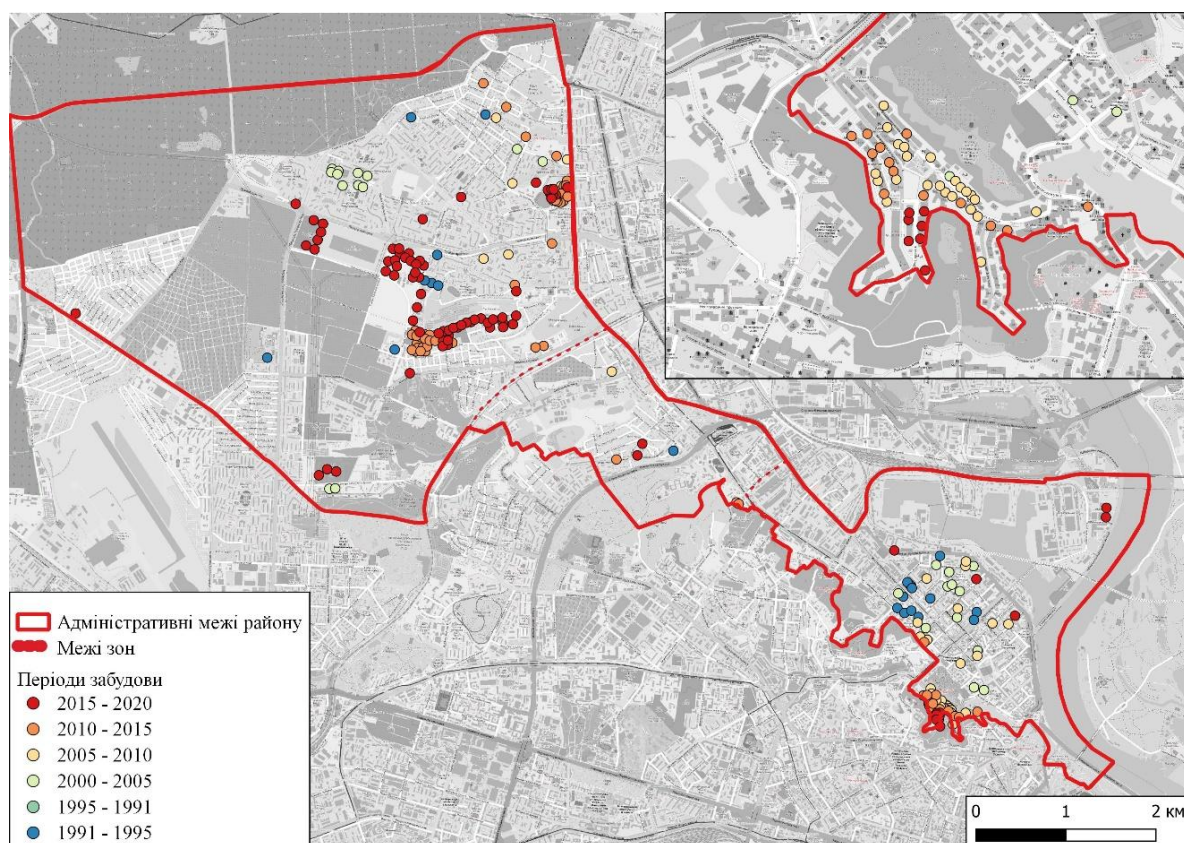


Рис. 3.2. Етапи багатоквартирної житлової забудови Подільського району, 1991-2020 рр.

Складено автором за даними [71]

Таким чином, згідно *рис. 3.2.* видно, що найменше забудови було здійснено на території Куренівки, оскільки збудовано в період Незалежності лише п'ять будинків: один будинок в період з 1991 по 1995 рр., один будинок в період з 2005 по 2010 рр., ще один будинок в період з 2010 по 2015 рр., та два будинки в період з 2015 по 2020 рр..

Найбільше будинків розмістилось в зоні Виноградаря. Загалом тут було збудовано найбільше будинків за останні п'ять років у період 2016 року по 2020 рік включно. Були збудовані ЖК Варшавський мікрорайон, ЖК Ліпінка (з 2010 по 2020 рр.), ЖК Крістер Град, ЖК Варшавський Плюс, ЖК Паркове місто (будується з 2005 рр. по сьогоднішній день, однак більшість будинків уже введені в експлуатацію), ЖК Парковий квартал. Місто квітів.

У зоні Подолу за останні п'ять років було збудовано 11 будинків 2 з яких знаходяться на Рибальському острові, 1 в межах історичного Подолу, 2 в межах Плоської частини Подолу, та 6 в межах Воздвиженки. Загалом територія Воздвиженки почала «оновлюватись» починаючи з 2005 року і це поступово відбувається і зараз. Однак варто врахувати, що від історичного урочища гончарів та інших ремісничих крім назв майже нічого не залишилось.

В загальному ситуація по району наведена на *рис. 3.3.* Відповідно даного рисунку, ми маємо змогу побачити, що найбільша кількість багатоквартирної житлової забудови у районі була зведена саме у останні десять років, коли почався «бум» на будівництво у періоди мерства Києвом Олександра Попова, а потім Віталія Кличка відповідно. І це не дивно, будівельна індустрія вважається однією з найприбутковіших галузей в економіці. Так у 2010-2015 рр. та 2015-2020 рр. було зведено 25,3% та 28,6% будинків відповідно. В свою чергу найменша кількість забудови за період Незалежності України у 1991-1995 рр. та 1995-2000 рр., а це складає 9,1% та 4,6% відповідно.

Ще однією складовою по якій варто оцінювати планувальну структуру, зокрема житлову забудову, оскільки вона складає основну частку в ній – це висотність забудови. Так існує наступний розподіл поверховості, згідно ДБН [24]:

- Малоповерхова забудова. Має бути до 3 поверхів включно, при цьому мансардний поверх не береться до врахування;

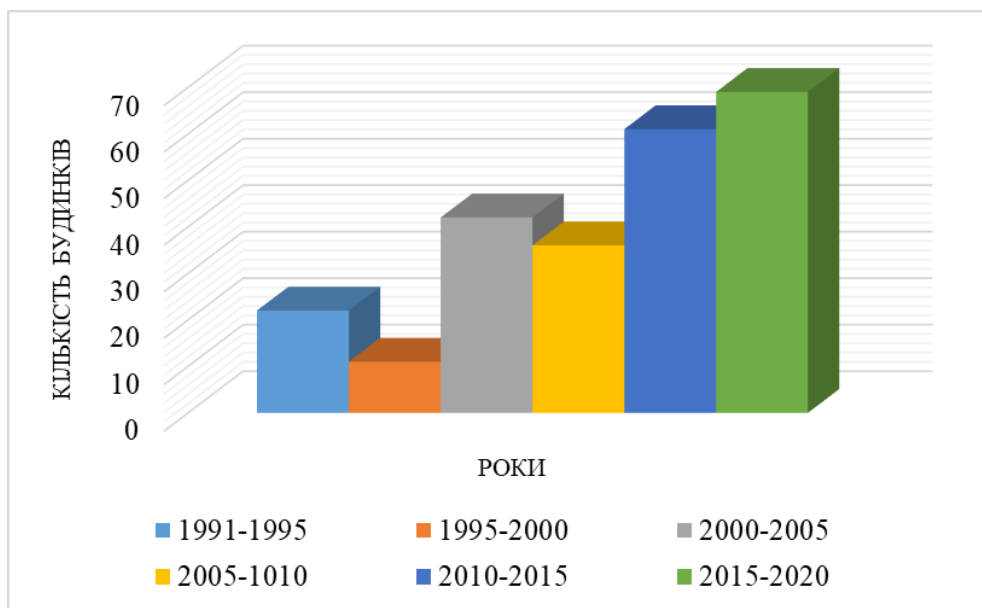


Рис. 3.3. Кількість багатоквартирної житлової забудови у Подільському районі, 1991-2020 рр.

Складено автором за даними [71]

- Середньоповерхова забудова. Має бути від 4 до 5 поверхів включно;
- Багатоповерхова забудова. Має бути від 6 до 9 поверхів включно;
- Забудова підвищеної поверховості. Має бути від 10 до 16 поверхів включно;
- Висотна забудова. Даний тип багатоквартирної забудови може складати більше 16 поверхів – 17 і вище.

Для того, щоб розуміти розподіл висотної забудови на території Подільського району та його структурних зон була розроблена наступна карта – *рис. 3.4.*

З наведеного *рис. 3.4.* можна сказати наступне:

Висотна забудова зосереджена в межах зони Виноградаря, лише одна будівля знаходиться за його межами, а саме ЖК Науковий на вулиці Петропавлівській 40, що має висоту 29 поверхів і по факту є найвищою

житловою будівлею загалом в Подільському районі. Якщо говорити про зону Виноградаря, то висотна забудова характерна тут, як правило для ЖК, що були збудовані в останні роки, так наприклад для ЖК Варшавський плюс (що ще будується), деякі будинки ЖК Паркове місто, ЖК Варшавський мікрорайон та інші.

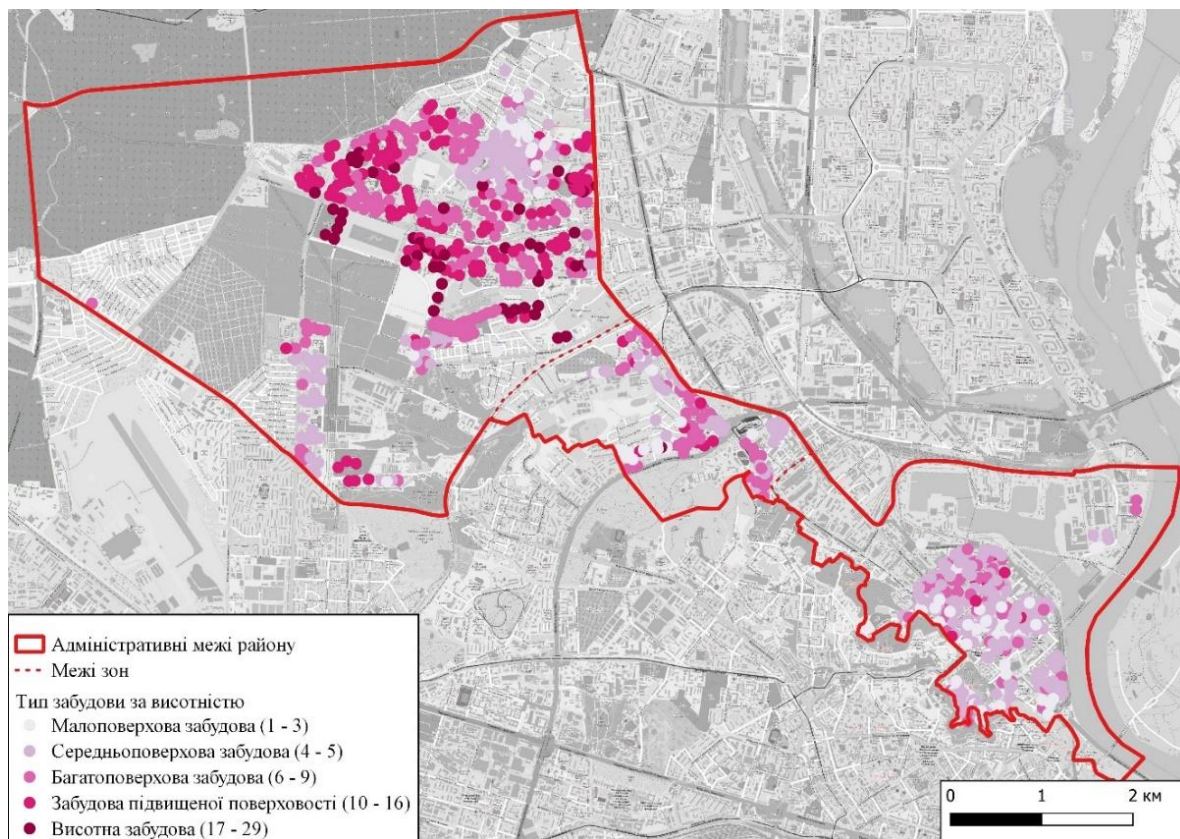


Рис. 3.4. Розподіл висотності багатоквартирної забудови у Подільському районі, 2021 р.

Складено автором за даними [71]

Також є поодинокі будинки, не в складі ЖК, що мають висоту 17 поверхів і вище. Та все ж в зоні Виноградаря переважає багатоповерхова забудова та забудова підвищеної поверховості. Винятком є мікрорайон Вітряні Гори та Нивки вздовж вул. Маршала Гречка та вул. Івана Виговського – тут переважає середньоповерхова забудова з вкрапленнями малоповерхової в межах мікрорайону Вітряних Гір.

Домінантною в зоні Куренівки є багатоповерхова та середньоповерхова забудова. Це пов'язано з практично відсутністю будинків, що будувались в останні роки, коли стало популярно будувати висотну забудову. Так на південний схід (нижче вул. Рилєєва) територія Куренівки знаходиться в зоні регулювання забудови третьої категорії.

Для території Подолу характерна переважно середньоповерхова забудова для історичної зони та Воздвиженки, для Плоського додається ще багатоповерхова забудова. На території Рибальського острова зберігається ще середньоповерхова, однак в найближчі декілька років це зміниться, оскільки як вже зазначалось – передбачена повна реновація даної території.

Найбільше будинків, що зустрічаються мають 4, 5 та 9 поверхів. Загальна картина висотності в Подільському районі виглядає наступним чином:

- Малоповерхова забудова – 11,6%;
- Середньоповерхова забудова – 40,3%;
- Багатоповерхова забудова – 30,4%;
- Забудова підвищеної поверховості – 11,6%;
- Висотна забудова – 6,1%.
-

3.2.2. Якість планувальної структури та життєдіяльності району

Також окрім стану житлового господарства було проведене опитування, та досліджено задоволеність мешканців та частих відвідувачів Подільського району різними аспектами життєдіяльності району, щоб зрозуміти їх стан, якість, доступність. По суті питання яке ми будемо розглядати оцінює вплив планувальної структури на якість життя в даному адміністративному районі.

Отже перший критерій оцінювання життєдіяльності це задоволеність/незадоволеність кількістю та пішохідної доступністю зон відпочинку та дозвілля, що не розраховані для дітей та окремо ті, що розраховані для дітей – *рис. 3.5.* Це важливий критерій аби ми могли розуміти на скільки є необхідними є зміни в даній сфері.

Згідно вищенаведеного рисунку можна сказати, що в районі склалась неоднозначна ситуація з зонами відпочинку та дозвілля. Якщо розглядати зони, що не розраховані для дітей, то респонденти розділились на два «табори», при чому їх відповіді не є однозначними, а це говорить про різні потреби респондентів. Якщо розглядати зони, що розраховані на потреби дітей, то тут теж респонденти розділились на два неоднозначних табори, однак тут велика кількість людей вагалась у відповіді, а це означає те, що їх не цікавить дана інфраструктура.

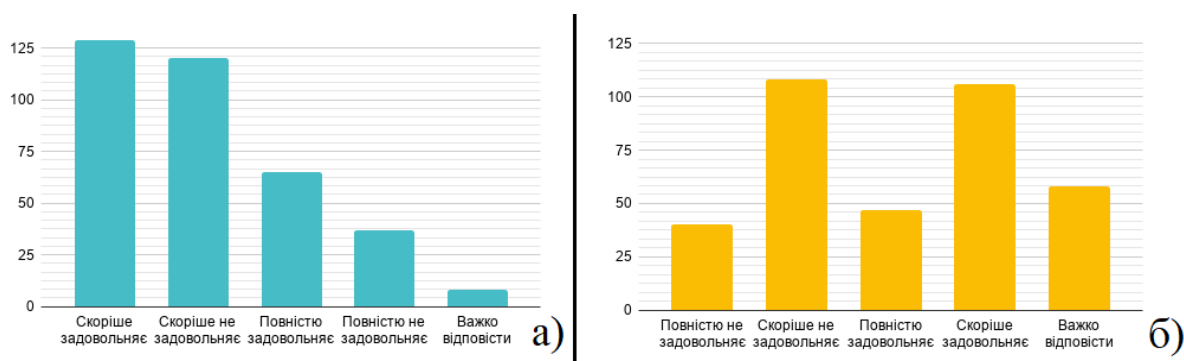


Рис. 3.5. Оцінка задоволеності кількістю та пішохідної доступністю зон відпочинку та дозвілля – а) не розрахованих на дітей, б) розрахованих для дітей, 2021 р.

Складено автором за даними опитування

Дані відповіді можуть говорити про те, що кількість та пішохідна доступність зон відпочинку та дозвілля є недостатньою на території району. На нашу експертну думку це так і є, однак у варіанті «а» наша відповідь – повністю не задовольняє, у варіанті «б» - повністю задовольняє. Це пов'язано з тим, що більшість публічних просторів та зон відпочинку обладнанні інфраструктурою для дітей (дитячі, дитячі спортивні майданчики тощо), при цьому окремих місць відпочинку для дорослих – не передбачено, в т.ч. зон де не має дітей. Яскравим прикладом такого місця є Куренівський парк, що знаходиться в зоні Куренівки, де на всій території парку знаходяться майданчики призначені для дітей і по факту місць з відсутністю дітей немає, окрім ресторану на території парку та концертного холу поруч.

Наступним критерієм оцінки є наявність та пішохідна доступність пішохідних зон – *рис. 3.6.* Частково це пов'язано з минулим аспектом, що розглядався, однак зелені зони є більш звуженим місцем для відпочинку чи дозвілля і їх також можна використовувати, як рекреаційні зони. Окрім цього вони слугують природним «покращувачем» екологічної ситуації в місті, що впливає на якість повітря, теплові зони.

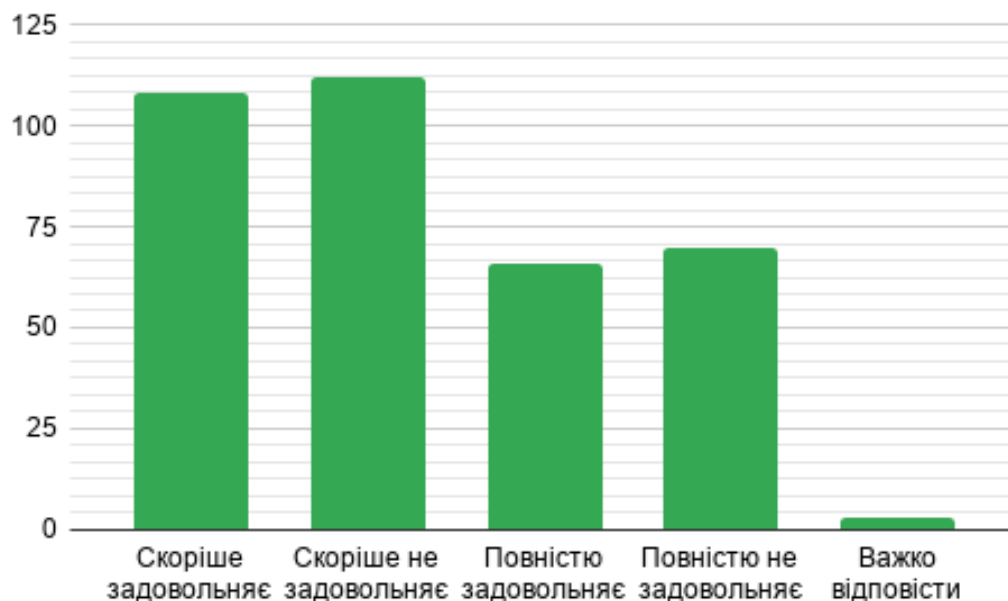


Рис. 3.6. Оцінка задоволеності кількістю та пішохідної доступністю зелених зон, 2021 р.

Складено автором за даними опитування

Однак по суті результат оцінювання даного критерія виявився схожим на минулі відповіді, де респонденти поділені на два «табори». Тут причини розширюються та додається фактор розміщення. Якщо ми розглядаємо зону Виноградаря, то тут не все однозначно: з одного боку на території налічується велика кількість зелених зон, однак всі вони розташовані по периметру даної зони і не всі знаходяться в зручній пішохідній доступності для деяких будинків. Якщо говорити про зону Куренівки, то ми вже згадували її проблеми в цій сфері вище. По суті тут налічується лише 3 зелені зони, однак найбільш зручним для відвідування мешканцями є саме Куренівський парк, оскільки дві інші зони ще більш віддалені від основної маси житлових будинків. А на

території Подолу зелені зони представлені переважно у вигляді невеличких сквериків, а цього для мешканців недостатньо, оскільки відсутня повноцінна зелена зона для відпочинку та прогулянок.

Наступний критерій оцінювання якості життя в Подільському районі є оцінка задоволеності кількості та пішохідної доступності громадських закладів, а саме закладів громадського харчування, магазини, коворгінги тощо—*рис. 3.7.* Важливим даний критерій через те, що це можуть бути як місця прикладання праці, так і місця для дозвілля.

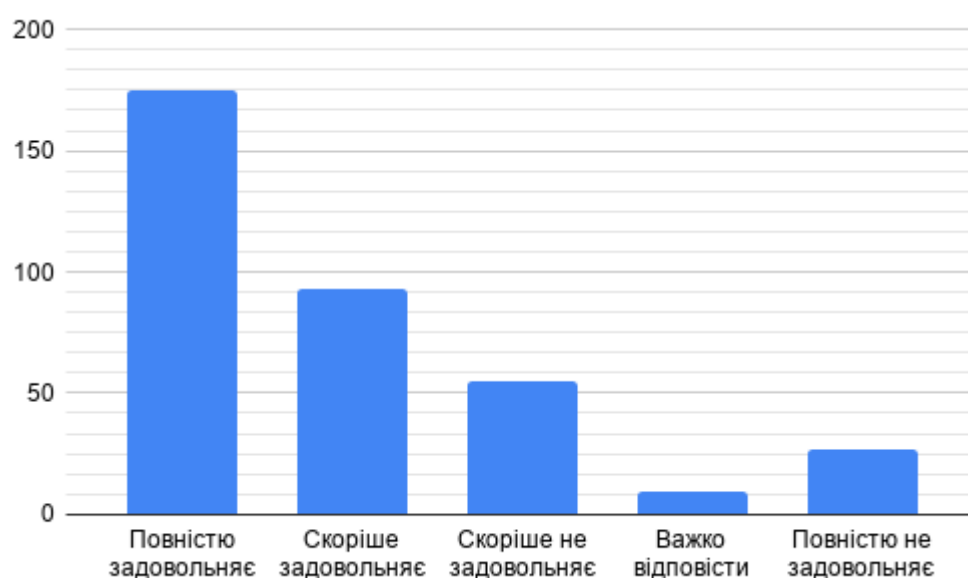


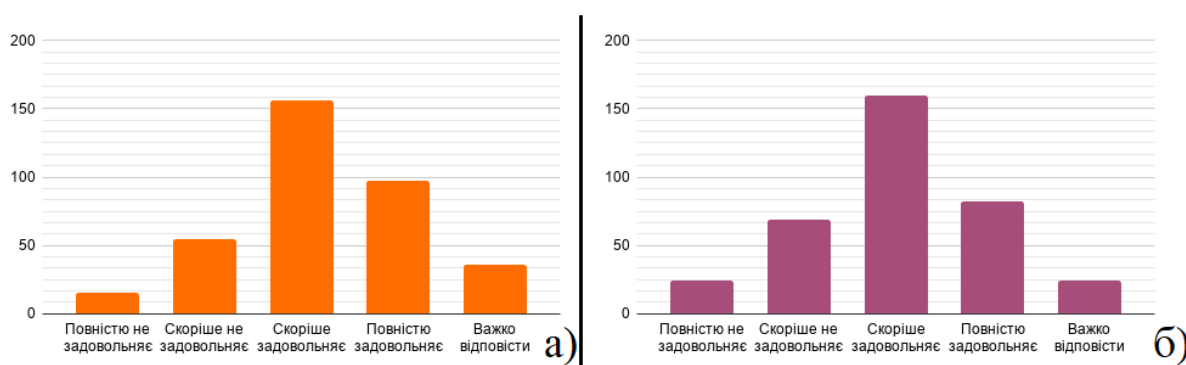
Рис. 3.7. Оцінка задоволеності кількістю та пішохідної доступністю громадських закладів, 2021 р.

Складено автором за даними опитування

Що стосується громадських закладів, то тут складається наступна ситуація: загалом більшість респондентів задовольняє кількість та пішохідна доступність різноманітних громадських центрів, оскільки 175 та 93 людини відповіли «Повністю задовольняє» та «Скоріше задовольняє» відповідно, а це 74,7% від загальної респондентів. У цілому ситуація сприятлива, особливо з огляду з рис. 2.5., який вказує на достатню кількість таких місць. Єдиним винятком є зона Куренівки, де найбільша кількість людей відповіли «Скоріше

не задовольняє» і дійсно в даній зоні є така проблема, яку необхідно вирішувати шляхом створення громадських закладів такого типу.

Наступним критерієм оцінки є задоволеність кількістю та пішохідною доступністю медичних закладів та закладів освіти – *рис. 3.8.* Пішохідна доступність до цих закладів соціальної інфраструктури є дуже важливою, особливо для неповнолітніх здобувачів освіти. А медичні заклади є об'єктом критичної інфраструктури і є надзвичайна необхідність в тому, щоб будь-який громадянин/ка могли дістатись туди в якомога коротший час (для середньостатистичної людини за 15 хвилин).



**Рис. 3.8. Оцінка задоволеності кількістю та пішохідної доступністю
а) закладів освіти, б) медичних закладів, 2021 р.**

Складено автором за даними опитування

Загалом, якщо оцінювати доступність вищенаведених об'єктів соціальної інфраструктури, то більшість респондентів задоволені цією сферою життєдіяльності району. У цілому, що стосується медичної сфери, то такі заклади доступні у більшості мікрорайонів за 15 хвилин ходьби. Так тільки амбулаторій загальної практики на території району налічується 18 одиниць[56]. Винятком є приватний сектор на Нивках. Що стосується шкіл та інших начальних закладів, то вони також в комфортній пішохідній доступності. Однак з ними є інша проблема, на яку мешканці поки не так сильно звертають уваги, але в найближчі декілька років вона загостриться ще більше. А проблема полягає саме в тому, кількості місць у навчальних закладах не вистачає. Так в концепції інтегрованого розвитку Подільського району досліджувалось дане

питання, і там вказувалось, що станом на 2019 рік на 13,6 тис. дітей припадає 5,4 тис. місць у закладах дошкільної освіти, а в закладах середньої освіти на 27,9 тис. осіб припадає 25,3 тис. місць [34]. За даними Міністерства освіти та науки характеризується наступними показниками: на кінець 2020 року в районі нараховувалось 10,4 тис. дітей віком від 0 до 6 років, а вже станом на 1 січня 2021 року нараховувалось 7,5 тис. дітей віком від 1 до 6(7) років, що навчаються у дошкільних навчальних закладах. Що стосується середніх навчальних закладів, то на кінець 2020 року в Подільському районі нараховувалось 21,3 тис. дітей віком від 6 до 18 років, при цьому кількість дітей, що навчаються в закладах середньої освіти складало 21,0 тис. дітей [44]. Враховуючи кількість населення, що зростає з введенням в експлуатацію новобудов – то ситуація, як з освітніми так і з медичними закладами у району може погіршитись.

Наступним критерієм оцінювання якості життя в Подільському районі – це задоволеність кількістю та пішохідною доступністю громадських вбиралень – *рис. 3.9.* Чомусь при плануванні дуже часто забувають про цей аспект, але він прямо впливає на якість життя, оскільки має функцію задовольняти первинні фізіологічні потреби людини. Згідно ДБН «Благоустрій територій» громадські вбиральні мають облаштовуватись в місцях, де завжди відбувається великі скупчення людей. Зокрема передбачаються в таких місцях, як вокзали різного типу, автозаправних станціях, в зонах відпочинку різного характеру, в місцях, що передбачені для рекреаційного відпочинку [22].

Ситуація з громадськими вбиральнями на території району досить однозначна. Переважна більшість респондентів не задоволені кількістю, а тим більше їх пішохідною доступністю. Це пов'язано з тим, що на території Подільського району така інфраструктура майже ніде не встановлена [29]. Про це свідчать польові спостереження та карта громадських вбиралень з відкритих інтернет-ресурсів. Так декілька громадських вбиралень наявні на території зони Подолу, і одна громадська вбиральня помічена в Куренівському парку, однак в зимовий період вона не працювала, а в літній час працює з 7 ранку до 16

вечора, що не є зручним для тих, хто перебуває в парку (оскільки переважна активність тут увечері). Тож даний аспект потребує доопрацювання.

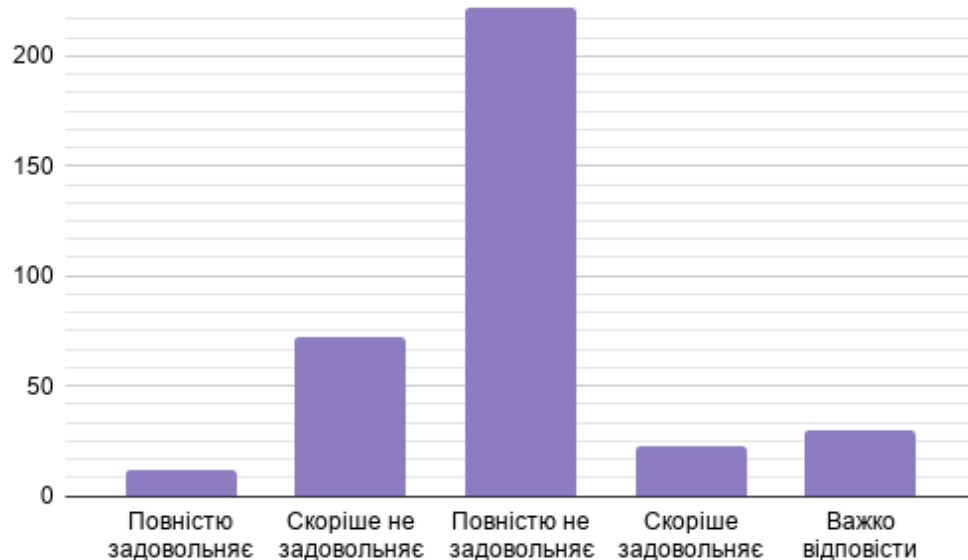


Рис. 3.9. Оцінка задоволеності кількістю та пішохідної доступністю громадських виборень, 2021 р.

Складено автором за даними опитування

Наступний аспект, що потребував оцінки – це задоволеність кількістю паркінгів – *рис. 3.10.* У сучасному світі багато людей не уявляють своє життя без автомобіля. Однак крім індивідуальної зручності авто може спричиняти багато неприємностей для екології та суспільства. Тут ми враховуємо саме суспільний аспект. За останніми актуальними даними – станом на початок 2021 рік в Києві на 1000 мешканців нараховувалось 407 авто [81]. Окрім трафіку, що автомобілі створюють, вони часто утворюють на вулицях Києва незаконні парковки порушуючи правила ПДР. Тож наразі є доцільним зрозуміти чи вистачає мешканцям та гостям району місць для паркування власного автотранспорту.

З наведеного *рис. 3.10.* можна сказати, що мешканців не задовольняє кількість парковок, що знаходяться в межах району. Однак, щоб реально судити про їх нестачу була розроблена відповідна карта – *рис. 3.11.*

Якщо порівняти два вищенаведені рисунки, то ми зможемо зрозуміти причинно-наслідковий зв'язок.

Так згідно *рис. 3.11.* ми бачимо, що на території Подільського району розташовується як мінімум 190 паркінгів та ще 16 гаражних кооперативів, що передбачені переважно для довготривалої оренди паркувальних місць або взагалі використовуються за іншим призначенням (зокрема в комерційних цілях).

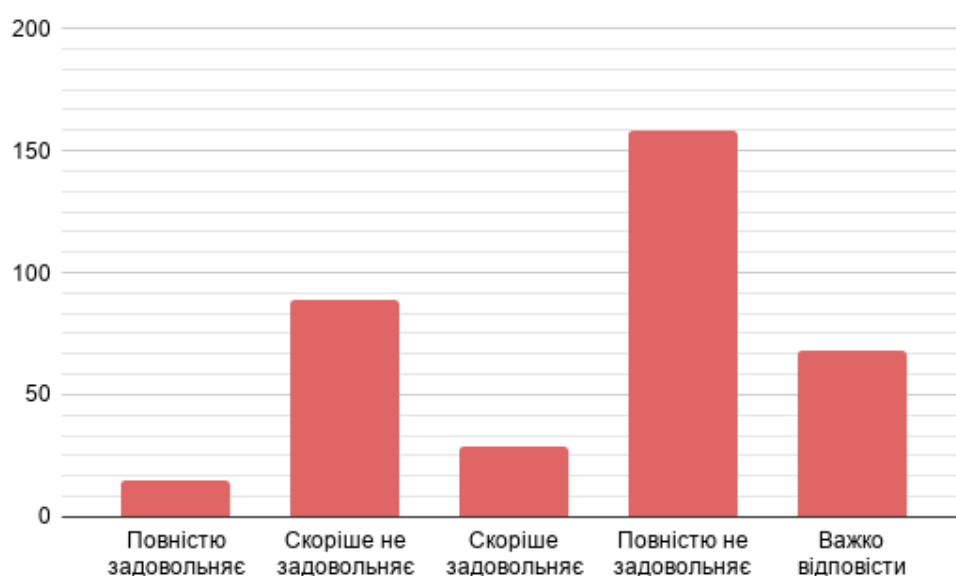


Рис. 3.10. Оцінка задоволеності кількістю паркінгів, 2021 р.

Складено автором за даними опитування

Отже паркінги є муніципальні та комерційні, що знаходяться в межах торгових, торгово-розважальних, бізнес – центрів. Останні можуть бути як безкоштовні так і за окрему плату. Також в Києві присутні перехоплюючі паркінги, однак в нашому адміністративному районі вони відсутні [55]. Так в межах зони Подолу нараховується 68 паркінгів, в зоні Куренівки 20 паркінгів, в зоні Виноградаря – 102 паркінги. На вищенаведеній карті проілюстрована концентрація даних паркінгів в певних точках мікрорайонів. Так мало забезпечений є Рибальський острів, деякі частини Подолу, Подільсько-Куренівська промзона та сама Куренівка, Нивки, селище Шевченка,

Синьоозерний масив, 1-й та 2-1 мікрорайони Виноградаря. Незважаючи на велику кількість паркінгів, більшість з них розраховані на малу кількість паркомісць, що і зумовлює невдоволення. Однак, варто зауважити, що замість того, щоб збільшувати кількість паркомісць, треба створювати таку міську систему, де люди неохоче використовують автомобіль.

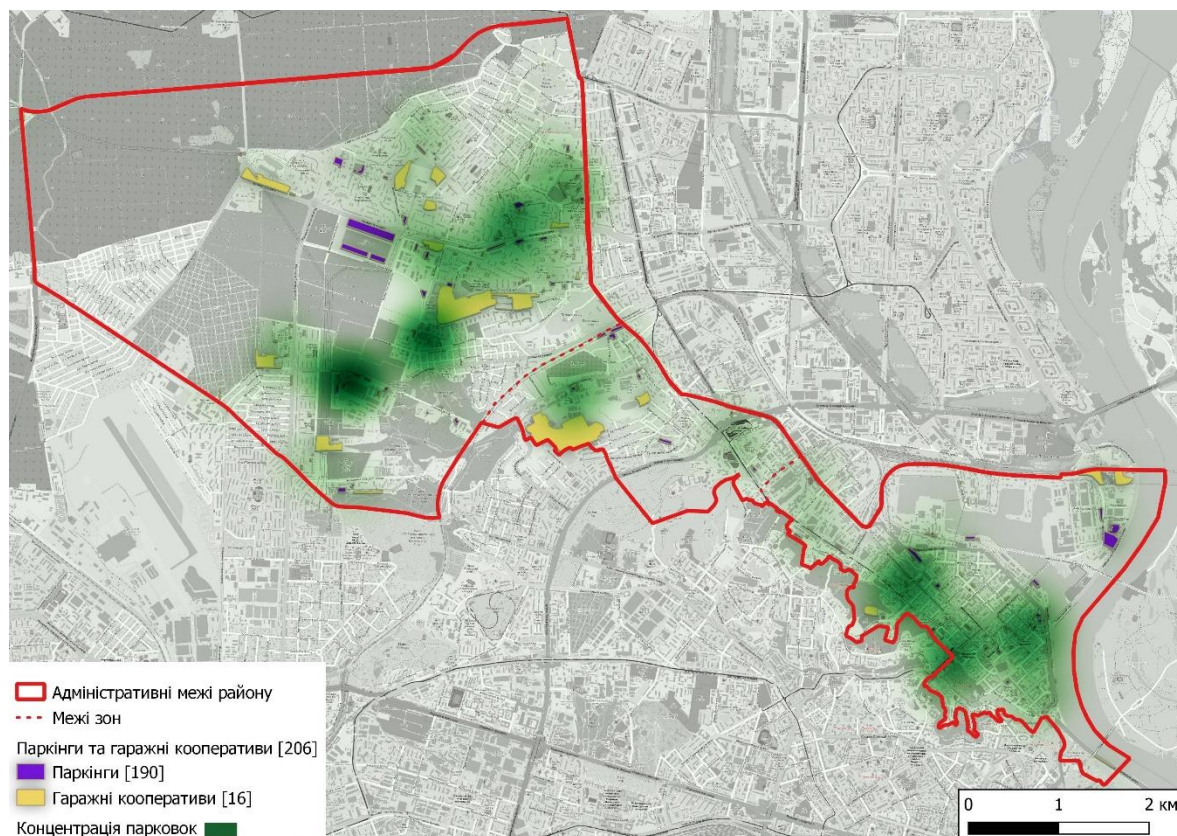


Рис. 3.11. Розміщення та концентрація парковок у Подільському районі, 2021 р.

Складено автором за відкритими картографічними даними

Така планувальна система має бути зручна в першу чергу пішоходам, а не автомобілістам. Бо нажаль, в Києві є така тенденція, що навіть незважаючи на наявні паркомісця – люди все одно паркуються з порушеннями ПДР [40] (Додаток Г).

Наступним критерієм оцінки є наявність та якість велоінфраструктури – *рис.3.12.* Враховуючи тенденції з погіршення екологічної ситуації, основну

масу яких створює автомобіль – є оптимальним рішенням стимулювати людей «пересадити» частку автомобілістів на велосипед, що зменшить шкідливі викиди в атмосферу. Однак для цього має бути облаштована цілісна велоінфраструктура в місті, яка буде постійно обслуговуватись.

Оцінюючи велоінфраструктуру більшість респондентів відповіли, що їх категорично та частково не задовольняє наявність та якість даного виду транспортної інфраструктури. Однак значна кількість людей відповіла, що їм важко відповісти. І одразу на все це є чітка відповідь: на території Подільського району відсутня веломережа, за виключенням двох обірваних доріжок по проспекту Правди в зоні Виноградаря. Так на території району, зокрема в зоні Подолу розташовано безліч велопарковок. Однак паркувальна інфраструктура втрачає сенс, коли відсутня повноцінна веломережа [12]. Враховуючи дві проблеми – хаотичне паркування та відсутність веломережі маємо часту ситуацію, що велосипедисти пересуваються по пішохідним зонам, бо на дорозі не почувуються в безпеці.

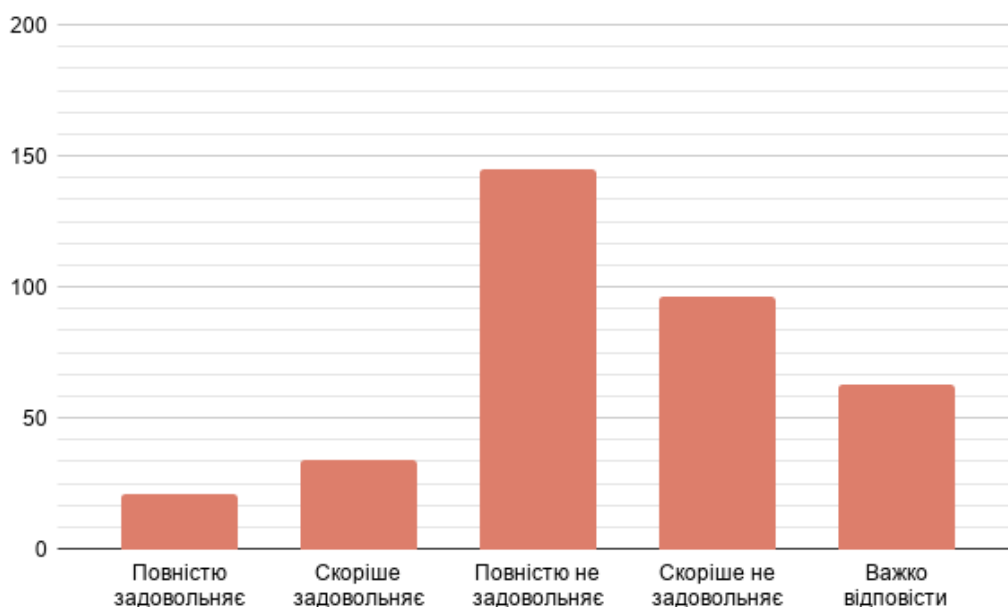


Рис. 3.12. Оцінка задоволеності наявністю та якістю велоінфраструктури, 2021 р.

Складено автором за даними опитування

І останнім надзвичайно важливим критерієм оцінювання якості планувальної структури та життєдіяльності Подільського району є оцінка інклюзивності та безбар'єрності середовища – *рис. 3.13.*

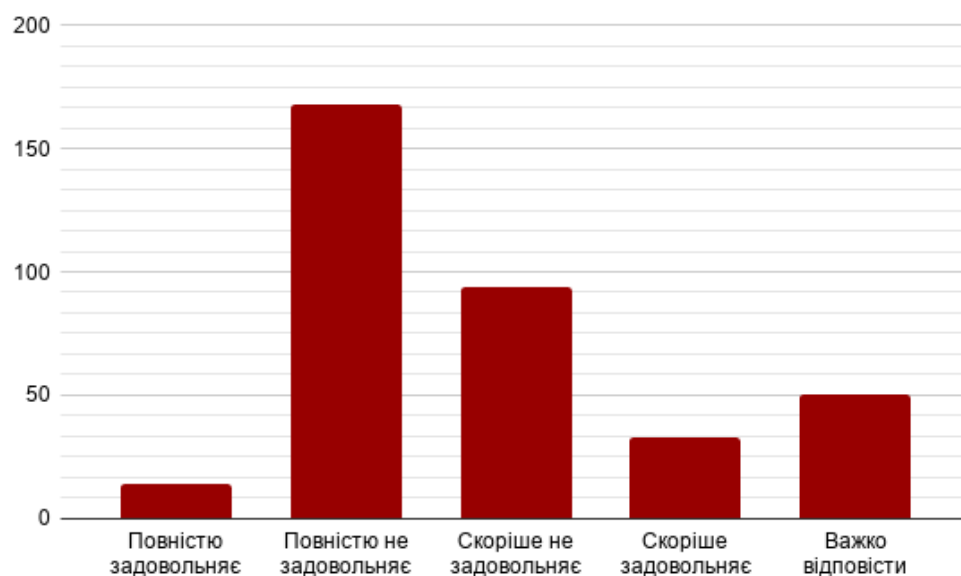


Рис. 3.13. Оцінка задоволеності інклюзивності та безбар'єрності, 2021 р.

Складено автором за даними опитування

Так згідно оцінювання інклюзивності та безбар'єрності простору, більшість респондентів відповіли, що останні їх не задовольняють. Ще деякій частці респондентів було важко відповісти на дане питання, оскільки в повсякденному житті вони мало звертають на це увагу і це не заважає їх повноцінній життєдіяльності. Незадоволеність даним аспектом життя району пов'язано з тим, що простір має багато перепон на своєму шляху, починаючи від відсутності пандусів і закінчуючи підземними переходами (які переважно сконцентровані в зоні Виноградару).

Подолання проблем інклюзивності, поза сумнівом, має бути частиною політики міського розвитку, щона сьгодні вже відображено в положеннях державних будівельних норм та планувальних документах окремих міст України, серед яких і Київ. Чималим для покращення ситуації є і внесок

міжнародних проєктів, спрямованих на запровадження сучасних стандартів та інновацій у процес планування інтегрованого розвитку українських міст[38].

Для комплексної оцінки всі вищенаведені відповіді були переведені в оцінку, де: «0 – важко відповісти, 1 – 4 (від найбільш негативної до найбільш позитивної відповіді)». Так ми змогли здійснити ранжування наведених категорій – *рис. 3.14*.

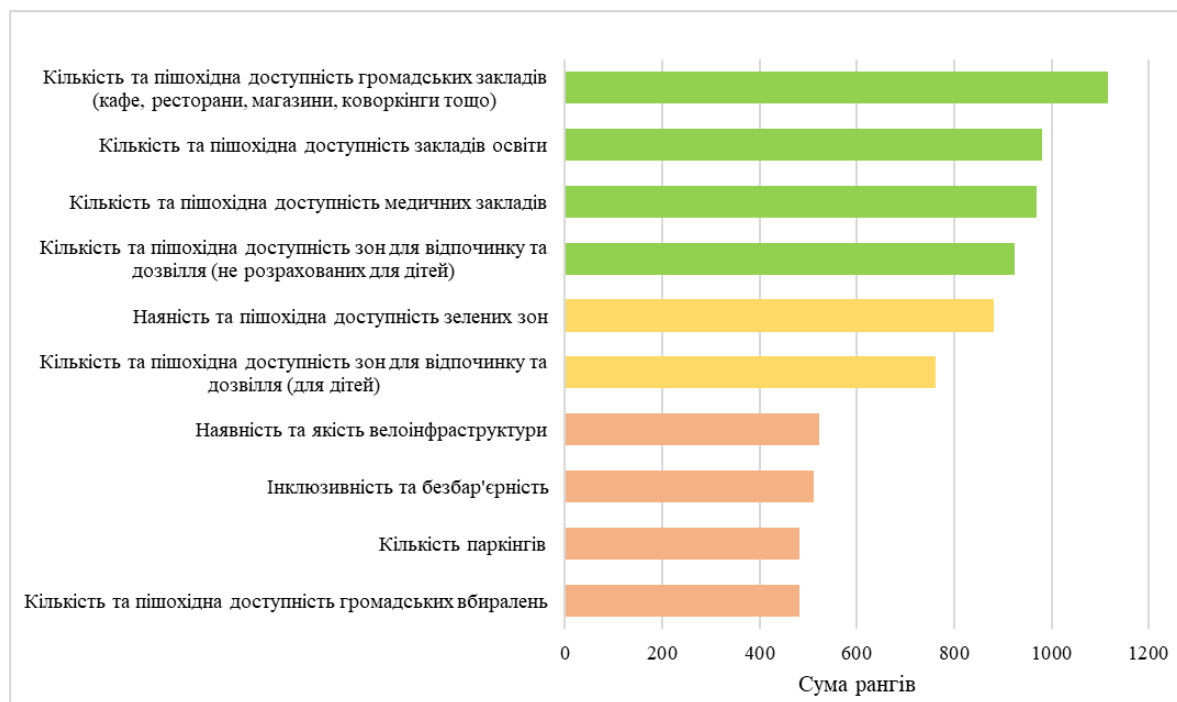


Рис. 3.14. Ранжування категорій задоволеності/незадоволеності, 2021 р.

Складено автором за даними опитування

Так ми маємо 4 категорії з найбільш позитивними оцінками, та 4 категорій з найменш позитивними оцінками, 2 – в середній між ними зоні.

Також в рамках даного пункту, щодо оцінювання якості планувальної структури та життєдіяльності Подільського району в опитування були закладені питання, в яких респондентів попросили написати місця в районі, які є для них найбільш некомфортні та які вони відвідують найчастіше. Це було зроблено для того аби ми мали змогу порівняти чи співпадають дані місця між собою – *рис. 3. 15.* Головним чином ми виокремили об'єкти вулично-дорожньої мережі, щоб зрозуміти, які є для мешканців та відвідувачів району найбільш

незручними з огляду на різноманітні суб'єктивні бачення. І окремо виокремлені місця, що є найбільш незручними і згадувались не менше 10 разів. Такий самий підхід було використано для вулиць та конкретних місць, що найчастіше відвідуються опитаними респондентами. Саме завдяки такому підходу ми зможемо порівняти чи співпадають ці дві вищенаведені категорії місць на території Подільського адміністративного району.

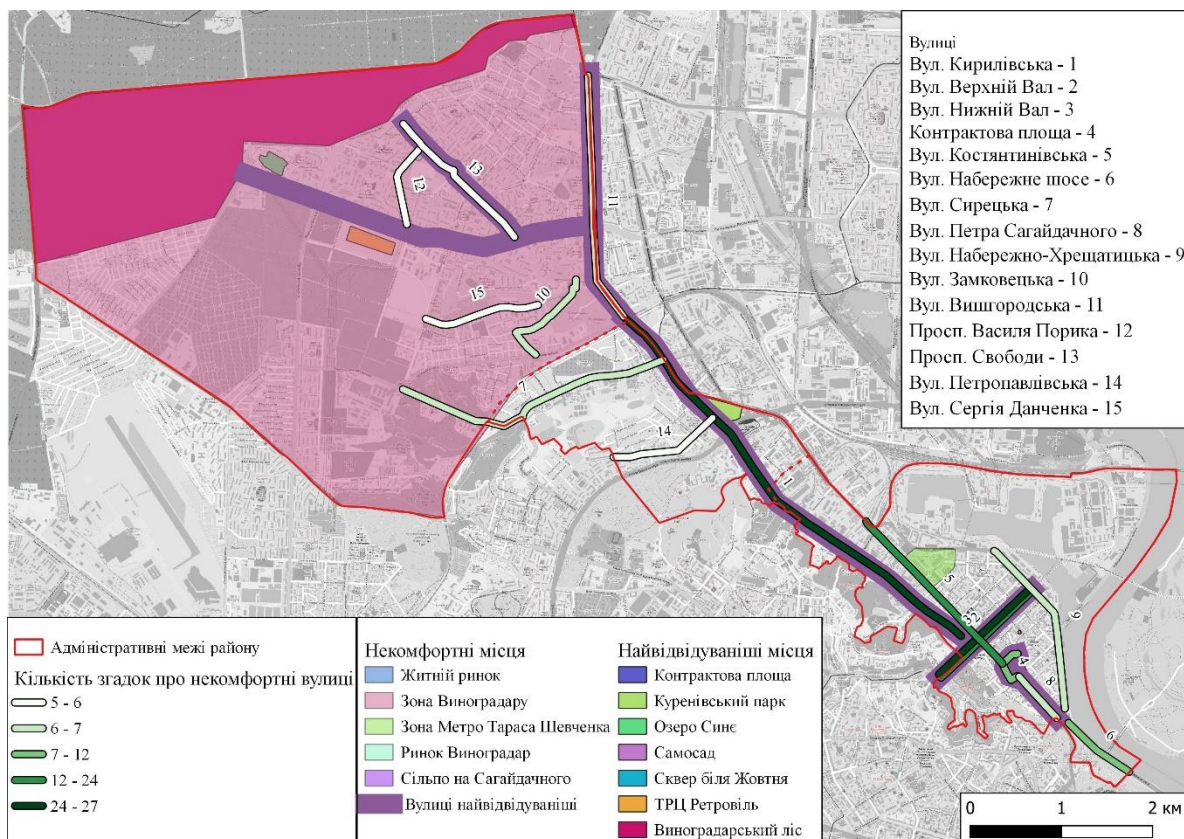


Рис. 3.15. Розміщення найвідвідуваніших та некомфортних місць

Подільського району, 2021 р.

Складено автором за даними опитування

Згідно проведеного аналізу опитування найбільш некомфортними місцями для респондентів є (пряма згадка – названа лише вулиця, а не конкретна ділянка):

- Вул. Кирилівська. Пряма згадка не менше 27 разів;
- Вул. Верхній та вул. Нижній Вал. Прямі згадки не менше 25 разів;
- Контрактова площа. Пряма згадка не менше 12 разів;

- Вул. Костянтинівська. Пряма згадка не менше 12 разів;
- Набережне шосе. Пряма згадка не менше 10 разів;
- Вул. Сирецька. Пряма згадка не менше 7 разів;
- Вул. Сагайдачного. Пряма згадка не менше 7 разів;
- Вул. Набережно-Хрещатицька. Пряма згадка не менше 7 разів;
- Вул. Замковецька. Пряма згадка не менше 7 разів;
- Вул. Вишгородська. Пряма згадка не менше 7 разів;
- Просп. Василя Порика. Пряма згадка не менше 6 разів;
- Просп. Свободи. Пряма згадка не менше 5 разів;
- Вул. Петропавлівська. Пряма згадка не менше 5 разів;
- Вул. Данченко. Пряма згадка не менше 5 разів;
- Інші. Згадані менше 5 разів або не згадані взагалі.

Якщо порівнювати наведені вулиці з вулицями, що зазначені як найвідвідуваніші, то буде знайдено 5 співпадінь. А співпали вони на вул. Кирилівській, вул. Вишгородській, вул. Верхній Вал, вул. Нижній Вал, просп. Свободи. Одним з найвідвідуваніших також виявився проспект Правди, однак респонденти не зазначили його як некомфортний. Говорячи про місця та об'єкти, слід сказати, що вони не співпали між собою, це пов'язано з тим, що люди прагнуть уникати некомфортних місцевостей за будь якої можливості. Цікавим фактом є те, що велика кількість людей відмічали зону Виноградаря як некомфортну. Причиною може бути віддаленість житлового масиву від інших місць Києва або взагалі респонденти мають мало відомостей про дану зону. А місцями найчастішого відвідування став Виноградарський ліс, Куренівський парк та Самосад.

Серед аспектів, що не увійшли на карту можна відзначити те, що некомфортним респонденти часто вказували розбиті дороги та запарковані тротуари, дороги, провулки.

3.2.3. Транспорт та мобільність

Ще одним з важливих аспектів, що є результатом планувальної структури і тим, що може впливати та змінюватись – це є транспортний аспект та мобільність. Саме тому важливо розуміти його в рамках стану сучасної планувальної структури.

Так в рамках опитування було проведено оцінку того, який транспорт пріоритетно використовує населення району та населення міста Києва, що часто відвідує район з різними цілями. Так було проаналізовано, який транспорт використовують респонденти, пересуваючись в межах Подільського адміністративного району та за його межами – *рис. 3.16.*

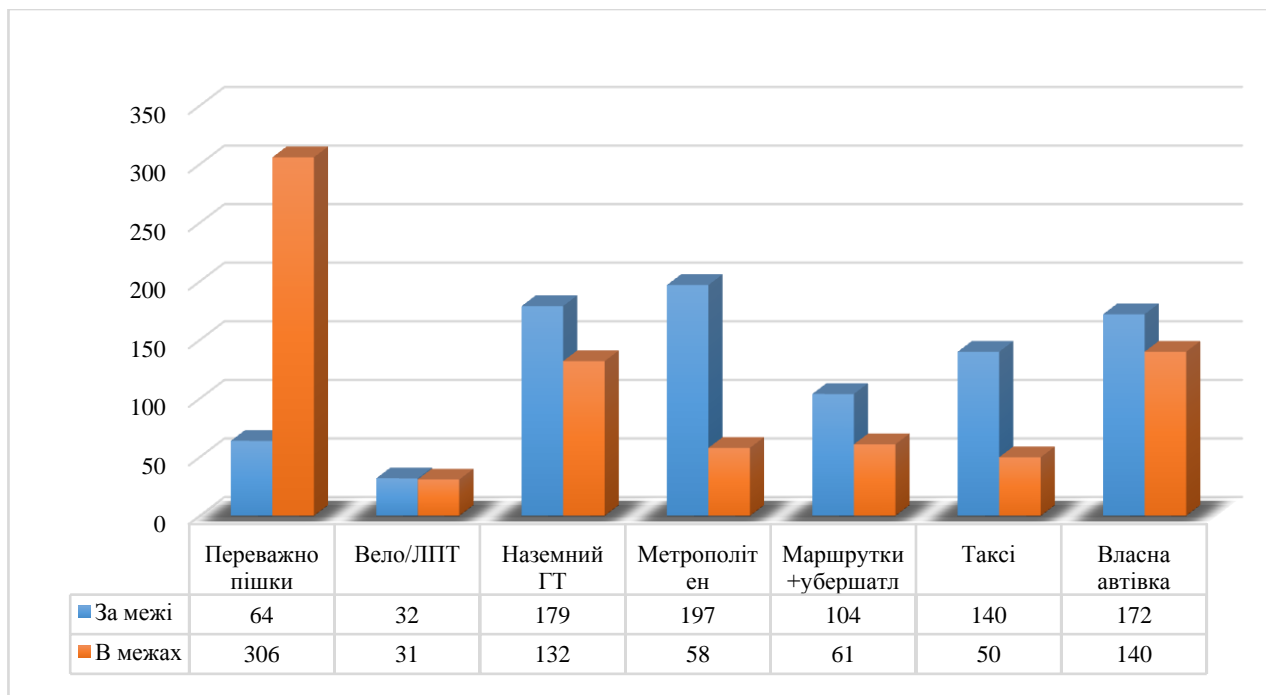


Рис. 3.16. Вибір виду транспорту в залежності від напрямку переміщень, 2021 р.

Складено автором за даними опитування

Обираючи вид громадського транспорту, яким переміщаються респонденти, вони могли обрати декілька варіантів. Це пов'язано з тим, що людина переважно користується декількома видами транспорту. Так по

пересуванню в межах Подільського району стала позиція пересування переважно пішки. Це пов'язано з тим, що в межах району людина пересувається з метою забезпечення базових потреб, а такі зазвичай розташовується в межах комфортної пішохідної доступності. Це хороша ознака. Однак на другому місці після пішої прогулянки, стоїть відразу автомобіль і це враховуючи навіть те, що це лише в межа району. Однак цьому є логічне пояснення – район має досить витягнуту форму, і якщо з Виноградаря треба дістатись Куренівки, чи Подолу, то їм зручніше це зробити на власній автівці. І лише після власної автівки респонденти обирають громадський транспорт. Логічним є зробити припущення, що насправді ті хто мають власну автівку обирають її, а ті хто не мають – використовують наземний громадський транспорт. Тож по суті ці дві категорії в межах району посідають друге місце за використанням.

Якщо говорити про пересування населення за межі району, то тут ми вже бачимо дещо іншу ситуацію. В трійці лідерів метрополітен, наземний ГТ та з невеликим відривом власна автівка. Це відбувається тому, що побутує думка: «метрополітен – без заторів», і це дійсно так, оскільки часто навіть смуга для громадського транспорту не працює. Деякі автовласники залишають автівки біля метро за умови наявності паркінгу та рушають далі на метрополітені. І це є позитивною рисою, оскільки зменшує трафік по місту. Але нажаль кількість таких людей ще недостатньо велика, щоб докорінно змінити ситуацію.

Не може не радувати тенденція зі зменшеним попитом на такий вид транспорту як маршрутне таксі. Однак, як ми можемо бачити, кількість активних користувачів велотранспорту та ЛПТ є ще досі малою. Більшою мірою це пов'язано з відсутністю необхідної велоінфраструктури для комфортного та безпечного пересування містом.

Виходячи з вищенаведеної інформації є сенс дослідити транспортну доступність. Для даної мети було обрано зону Куренівки, як проміжну між Подолом та Виноградарем. Доступність ми вимірювали методом ізохрон, від транспортно-пресадкового вузла Куренівський парк – Кирилівська церква –

рис. 3.17.. На жаль, в реаліях відсутності велоінфраструктури та значних ухилів доріг в межах даної зони – порахувати доступність на велосипеді видається складною задачею, тож була досліджена доступність громадського транспорту та автомобілем (не в залежності від того таксі, каршеринг чи власна автівка).

Так, якщо не брати до уваги затори, які є досить частим явищем в місті Києві, то можна зробити наступні висновки. Дістатись автівкою з транспортно-пересадкового вузла Куренівський парк – Кирилівська церква можна протягом 20 хвилин в усі точки Подільського адміністративного району. Також 20-хвилинна доступність автомобілем охоплює всю житлову забудову Оболонського району, житловий масив Троєщина, Райдужний масив, масив Воскресенка, весь Шевченківський район, невелику частину Святошинського району,

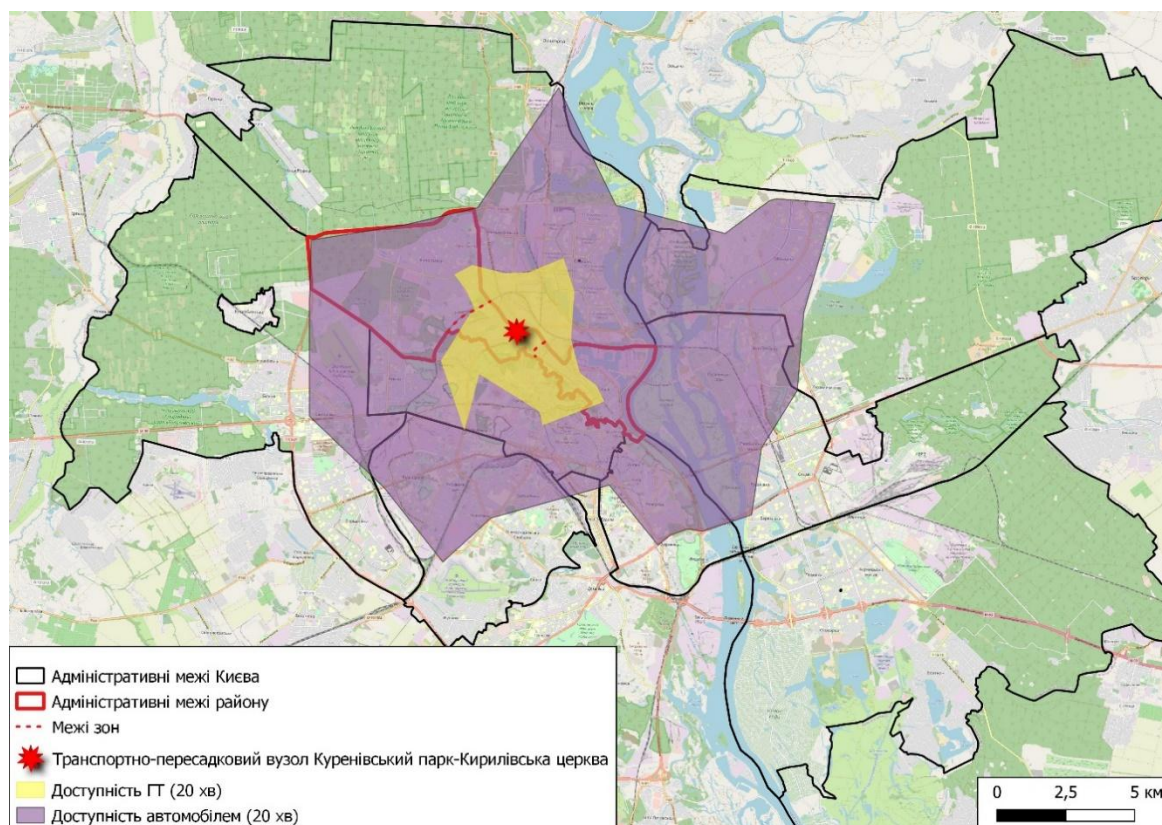


Рис. 3.17. Транспортна доступність за видами транспорту, 2021 р.

Складено автором за відкритими картографічними джерелами

у Солом'янському районі охоплює Шулявку, Відрадний, Чоколівку, Солом'янку. Голосіївського району майже не торкається.

Що стосується 20-хвилинного доступу громадським транспортом, то тут складається зовсім інакша ситуація. Громадський транспорт повністю охоплює зону Куренівки. А також лише частково Мостицький масив, в Оболонському районі обмежується вул. Луговою, частково охоплює 6-й та 5-й мікрорайони і Оболонським проспектом, ще в Подільському районі охоплює Подільсько-Куренівську промзону, частково Плосььке, менше половини Шевченківського району в межах Шулявки, Дорогожичів, Львівської площі.

В результаті даного аналізу стає цілком зрозуміло, чому респонденти так часто обирають автомобіль, щоб пересуватись в межах та за межами Подільського району. Така ситуація складається через ряд причин, зокрема ГТ не ставиться в Києві, як пріоритет, а в результаті останнього виникають проблеми з графіком руху даного виду транспорту, іноді причиною навіть є зavelика густота зупинок цього ж громадського транспорту [47]. Є місця, де дістатись можна лише на автомобілі. Очевидним є той факт, що в інших зонах Подільського адміністративного району загальна ситуація суттєво не зміниться.

3.3. Проблеми та перспективи розвитку планувальної структури

Згідно вищевикладеної інформації можна сказати однозначно, що Подільський район має як і свої переваги, так і недоліки планувальної структури. Полягають всі вони в найрізноманітніших аспектах та впливають на якість життя, роботи, навчання, відпочинку та інших видів життєдіяльності у даному районі.

Головною проблемою нині є недосконалість містобудівної документації. Вона полягає в самій структурі та наповненості даних документів. Це не тільки проблема суто Подільського району, а проблема міста Києва загалом. Так в Києві діє застарілий ГП міста, розрахунки та пропозиції якого вже давно застаріли. Саме через це часто виникають проблематичні ситуації, наприклад з відведенням ділянок під певні функції. ГП відрізняється з планом зонування території, в деяких місцях закладене різне функціональне призначення (наприклад на Рибальському острові). Чинна влада визнає той факт, що даний

документ вже втратив свою актуальність, саме тому був розроблений проект нового Генерального плану міста Києва. Однак, по факту цей документ має ряд проблем. Головним чином вони полягають у тому, що методологія закладена в даний документ не відповідає новим містопланувальним тенденціям, та використовує інструменти, що закладались в радянські та пострадянські генплани. Так в наявний проект закладено багато різнопланової роботи з містом, однак не розраховано яким чином буде відбуватись реалізація даних планів і головне за який кошт. Останнє є актуально бо пропонувані пропозиції виходять за рамки бюджету даного міста. Зокрема закладено масштабне будівництво без врахування наслідків яке воно понесе, зокрема навантаженість на наявну планувальну структуру міста та його життєдіяльність. Це пов'язано безпосередньо з тим, що в основу плану, як і раніше не закладаються в пріоритет потреби людини та суспільства, а як і раніше – пріоритету ринку та капіталу [39]. Окрім цього даний проект ігнорує принципи сталого розвитку та є відірваним від реальності, оскільки в ньому не прораховані плани подолання наявних міських проблем, таких як зростаючий рівень автомобілізації, відсутність пріоритету розвитку громадського транспорту (вже не кажучи про сторону екології в даному аспекті), неузгодженість зв'язків. Та й взагалі питання екології в місті майже не згадане, а план реалізації поліпшення екологічної ситуації не є таким, що вирішить проблеми. Також проігнорована Лейпцизька Хартія і головне Інтегровані та галузеві концепції. Зокрема проігнорована Концепція Інтегрованого розвитку Подільського району міста Києва та Велоконцепція Києва. Також не буди враховані думки громадськості, оскільки громадські слухання відбувались вже по факту розробленого проекту. Також при розробці були відсутні фахівці з суміжних галузей планування, що головним чином могли б надати даному проекту вектор людиноцентричності [1].

Окрім цього в проведеному опитуванні було закладено два питання, щодо проекту Генерального плану міста Києва. Це було зроблено для того, щоб ми могли розуміти на скільки дійсно вплинула відсутність змістовних громадських

слухань на початку проектування та відсутність якісного діалогу між владою, проектними структурами та громадою міста. Так одним з питань було про те, чи влаштовує респондентів проект Генерального плану Києва – *рис. 3.18.*

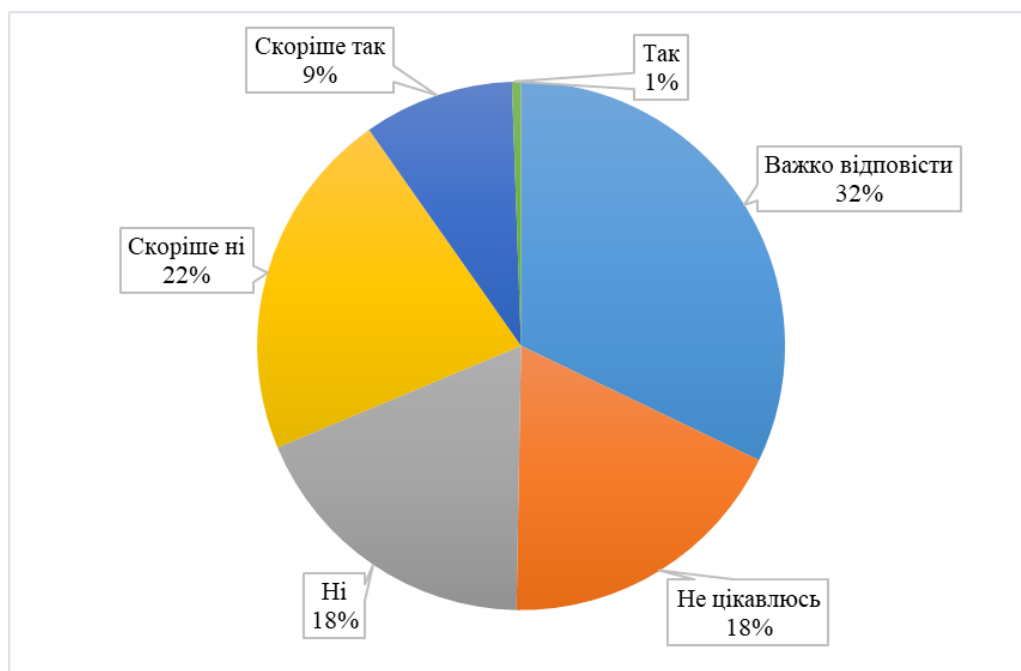


Рис. 3.18. Оцінка проекту Генерального плану, 2021 р.

Складено автором за даними опитування

Так згідно опитування видно, що відповіді респондентів повністю розділились і немає чіткого поділу. Однак ми можемо точно сказати, що 50% людей обрали варіанти «Важко відповісти» та «Не цікавлюсь», з них 32% та 18% відповідно. Це пов'язано з тим, що насправді даний містобудівний документ є досить складним для розуміння, навіть враховуючи непересічних громадян та спеціалістів в областях пов'язаних з урбаністикою. І це не дивно, оскільки він є директивним і глибоким документом, і часто «прочитати» його можуть лише спеціалісти у галузі міського планування. Однак є ще інших 50%, які обрали більш конкретні відповіді. Серед них відповіли «Так» і «Скоріше так» - 1% та 9% відповідно. Тож більшість у цих 50% отримали відповіді «Ні» та «Скоріше ні» - 18% та 22% відповідно. Останнє пов'язано з тим, що існує значна кількість активної громади, яка зацікавлена в розвитку Подільського району, зокрема бореться з незаконною забудовою. А враховуючи те, що

проект Генерального плану розрахований на велику кількість нової забудови, то і проект громаду не влаштовує.

Цікавим є той факт, що категорія державних службовців (а відповідати могли як і особи пов'язані з містобудуванням, так і спеціалісти з зовсім інших питань) більше негативні варіанти відповідей. Так «Ні» та «Скоріше ні» відповіли 42% респондентів. А відповідь «Так» взагалі відсутня в межах даної категорії. Дещо менша частка людей вагалась у відповіді.

Також було вирішено підійти до даного питання з іншої сторони і уточнити думку респондентів що до того чи на їх думку Подільський район виконує всі необхідні функції для комфортного проживання – *рис. 3.19.* Це досить важливо для розуміння ситуації, оскільки ГП може подобатись чи не подобатись в різних аспектах для кожної людини. Однак більшість судить саме по функціональному зонуванню, а відповідно які функції надає район для мешканців (оскільки вони є найчастішими та найактивнішими користувачами).

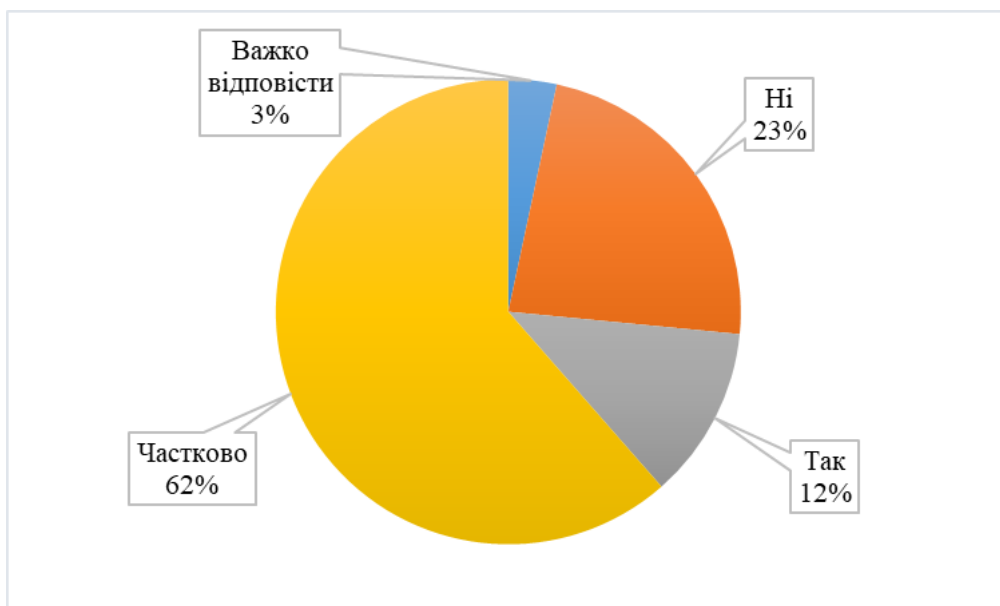


Рис. 3.19. Оцінка функцій, які виконує Подільський район для комфортного проживання, 2021 р.

Складено автором за даними опитування

Згідно *рис. 3.19.* можна сказати, що більше половини людей частково задоволені функціями, які надає район для комфортного проживання. В кожній

з зон, що досліджуються різні проблеми та переваги у даному розрізі. Так Виноградар мало забезпечений інфраструктурою громадського призначення, зокрема розважального ухилу. Зона Куренівки має таку ж саму проблему, а ще недостатньо представлений вибір місця прикладання праці. Проблемою мешканці Куренівки та Подолу часто бачать промислову зону, яка не є привабливою та комфортною. А мешканці Подолу часто «жаліються» на недостатню кількість зелених зон призначених безпосередньо для відпочинку.

Окрім вищенаведених закритих питань стосовно проекту Генерального плану міста Києва було задане ще одне питання, яке передбачало відкрити відповідь. Дане питання було необов'язковим, тож відповідали на нього дійсно зацікавлені люди. Дане питання не стосувалось безпосередньо Генерального плану чи інших містобудівних документів, однак мало до нього опосередковане відношення: «Якщо у Вас є проблеми або пропозиції щодо благоустрою/планування району, про які Ви хотіли б розповісти – можете зробити це тут». У результаті було отримано 141 відповідь, що склало 39,3% від загальної кількості опитаних респондентів. Проаналізувавши отримані відповіді, проблеми та пропозиції були поділені на декілька змістовних категорій, а саме:

- Озеленення (згадано 31 раз);
- Транспорт, за виключенням проблем паркування (згадано 30 разів);
- Інклюзія (згадано 25 разів);
- Публічні простори та розваги (згадано 24 рази);
- Хаотичний паркінг (згадано 20 разів);
- Висотна забудова (згадано 17 разів);
- Застарілий житловий фонд та комунікації (згадано 17 разів);
- Зони вихову тварин (згадано 8 разів);
- Громадські вбиральні (згадано 8 разів);
- Інші.

Почнемо з проблем, про які згадали найбільше, а саме про проблеми озеленення. Основні нарікання мешканців зосереджуються на тому, що озера на Виноградарі та Куренівці потребують очищення та благоустрою, щоб там можна було проводити вільний час з комфортом. Мешканці Подолу потребують у створенні належних озелених територій парків та висадці дерев вздовж доріг, оскільки на їх думку влітку дуже спекотно і це допоможе вирішити проблему. І це дійсно є так, про дану ситуацію ми описували у Розділі 2. Позитивною ознакою є те, що мешканців та відвідувачів усіх зон Подільського району хвилює тема знищення зелених насаджень (часто аби побудувати щось на даному місці) або неналежна санітарна обрізка дерев. В останньому випадку дерева залишаються «голі» або є необхідність висаджувати нові дерева, оскільки дерева гинуть. Загалом така проблема притаманна не лише Подільському району [5].

Ще одна категорія проблем та пропозицій, в яку респонденти вклали велике емоційне навантаження є «Транспорт». Серед позитивних пропозицій даній категорії однозначно можна виокремити прохання мешканців про організацію комплексної веломережі та велоінфраструктури. Це свідчить про певну екологічну свідомість населення. Велика кількість респондентів наголошувала на трамвайній лінії. А саме було сказано про реконструкцію шляхів та забезпечення безперебійного руху транспорту (Додаток Д). Останнє можна забезпечити за допомогою фізичного виділення трамвайних колій та заміною рухомого складу трамваїв. Також часто згадувалось про посилений автотрафік через Поділ і зокрема мешканців турбує вихід автомобільного потоку на Вали з побудовою Подільсько-Воскресенського мосту, що тільки його підвищить. Багато коментарів з приводу організації дорожнього руху, зокрема на вул. Верхній та вул. Нижній Вали, пішохідної зони Контрактової (є суперечливі між собою прохання, очевидно погляд з боку автомобілістів та з боку пішоходів кардинально відрізняється). І важко не зачепити тему будівництва станцій метрополітену на Виноградарі: досить багато їх очікує, однак станції будуть охоплювати загалом лише новобудови, а для інших

мікрорайонів Виноградаря воно буде не в комфортній зоні пішохідної доступності про це можна стверджувати переглянувши карту розселення, карту новобудов та схеми метробуду – [10].

Наступною проблемною категорією є «Інклюзія». В більшості людей турбує «розбита» дорога та тротуари, через що неможливо пересуватись. Однак це більше не планувальна проблема, а проблема за доглядом створеної інфраструктури. Друге питання, що стояло – це недостатньо освітлення на вулицях району, через що люди не відчувають себе в безпеці, ну і лише після цього респонденти згадували про пандуси, ліфти, сходи. Як не дивно – людей влаштовують підземні переходи, так як нарікань на них не було. Насправді проблема інклюзивності та безбар'єрності набагато серйозніша і глибша. Є необхідність переглядати деякі аспекти планувальної структури, а нове планувати з урахуванням даного аспекту (чого нажаль майже не роблять).

Категорія «Публічні простори та розваги» сформувалась також не спроста. Немала нарікань на відсутність закладів культури та розваг (зокрема на Виноградарі), а на Подолі на неналежне облаштування публічних просторів. І це дійсно так, згідно дослідження [42] публічних просторів в межах Виноградарю відмічена низька забезпеченість публічними просторами. Так на Виноградарі можна спостерігати головним чином торгівельно-офісні та торгово-розважальні центри. Згідно опитування серед перспектив населення розглядає Подільсько-Куренівську промислову зону під ревіталізацію, а також організацію нових зелених публічних просторів в різних точках зони Подолу, зокрема на Валах та квартал між вул. Волоською, вул. Щекавицькою, вул. Почайнинською та вул. Ярославською.

Категорія «Хаотичний паркінг» говорить сама за себе, звичайно, можна було віднести дану проблему до категорії транспорту, однак це питання за кількістю згадок має окреме місце. Проблема полягає у тому, що велика кількість людей не бажає платити за паркування або пройтись пару десятків метрів, тому машини залишають будь де, але не на парковці. Єдиний вихід з

даної ситуації, це своєчасне штрафування та евакуація за порушення правил ПДР.

Категорія «Висотна забудова» турбує теж чимало людей. Мешканці зазначають, що після введення в експлуатацію нових житлових кварталів погіршилась ситуація з трафіком та загалом з мобільністю по району, зросло навантаження на наявну соціальну інфраструктуру. Зокрема часто зазначається, що забудовники нехтують зеленими зонами та історичною спадщиною. Наразі актуальним рішенням було розглянути можливі варіанти розбудови нової соціальної інфраструктури, перегляду організації дорожнього руху та належний контроль за ними. А в подальшому варто переглянути містобудівне законодавство, де б зазначались вимоги до будівництва нового житла.

Застарілий житловий фонд також проблема не тільки Подільського району. Як можна побачити, до даної категорії ми відносимо і застарілі комунікації, що відносяться до цих будинків. Зазначається, що в багатьох будинках жодного разу не проводились ремонтні роботи, реконструкції/реновації чи хоча б утеплення будинків. Це є великою проблемою для Подолу, де є ще і дореволюційні будинки, так і для Куренівки з Виноградарем, де велика кількість тих же хрущовок (термін придатності яких вже вийшов як декілька десятків років). З приводу історичних будинків – треба робити належну реновацію та зберігати, а хрущовки це питання досить дискусійне. Однак в Європі є успішні приклади реновації житлових будинків такого типу[96].

Ще додаткової уваги заслуговують наступні дві категорії: «Зони вигулу тварин» та «Громадські вбиральні». Щодо першої, то тут існує проблема відсутності тих самих зон для вигулу тварин та те, що велика кількість людей не звикла прибирати за своїми домашніми улюбленцями у публічних місцях та забезпечувати безпеку оточуючих від раптової агресії власних тварин. Саме тому як і власники так і інші люди прагнуть того, аби створювались спеціальні зони, де можна з комфортом вигуляти тварин і це нікому не заважало б. І

проблема другої категорії також полягає у відсутності даного типу інфраструктури.

Також в ході опитування були згадані і інші проблеми. Зокрема потреба у регулярному прибиранні громадських та публічних просторів, прибудинкових територій тощо. Мешканці потребують впорядкування системи сміттезбору та сміттєвивозу, зокрема запровадження налагодженої системи сортування сміття. Також мешканці згадують про проблему недостатньої кількості місць прикладання праці в зонах Куренівки та Виноградаря та про проблему несанкціонованих МАФів.

Окрім вищенаведених проблем також хотілося б згадати про таку проблему як незаконна забудова. Вона є дуже поширена в межах Києва і на щастя Подільський район за різними джерелами не займає передові позиції. Так за допомогою відкритих інтернет-ресурсів вдалось знайти інформацію про розміщення забудов, що мають проблеми з документацією або вважаються «скандальними» через низку різних причин, зокрема знищення зелених зон, історичних пам'яток чи пейзажів, порушення ДБН або іншої містобудівної документації – *рис. 3.20.*

Так за різними джерелами [57, 11, 59, 30] в Подільському районі налічується щонайменше 12 забудов чи забудов, що тільки плануються з ознаками незаконності. З них 5 знаходиться в зоні Виноградаря, 2 з них в зоні Куренівки (одна будівля є найвищою в Подільському районі – ЖК Науковий, а інша ще не збудована, однак ведуться судові справи – по вул. Петропавлівська 22-24), в зоні Подолу знаходиться 6 таких об'єктів, деякі з них в стадії будівництва, зокрема ЖК 044 про який вже згадувалось раніше.

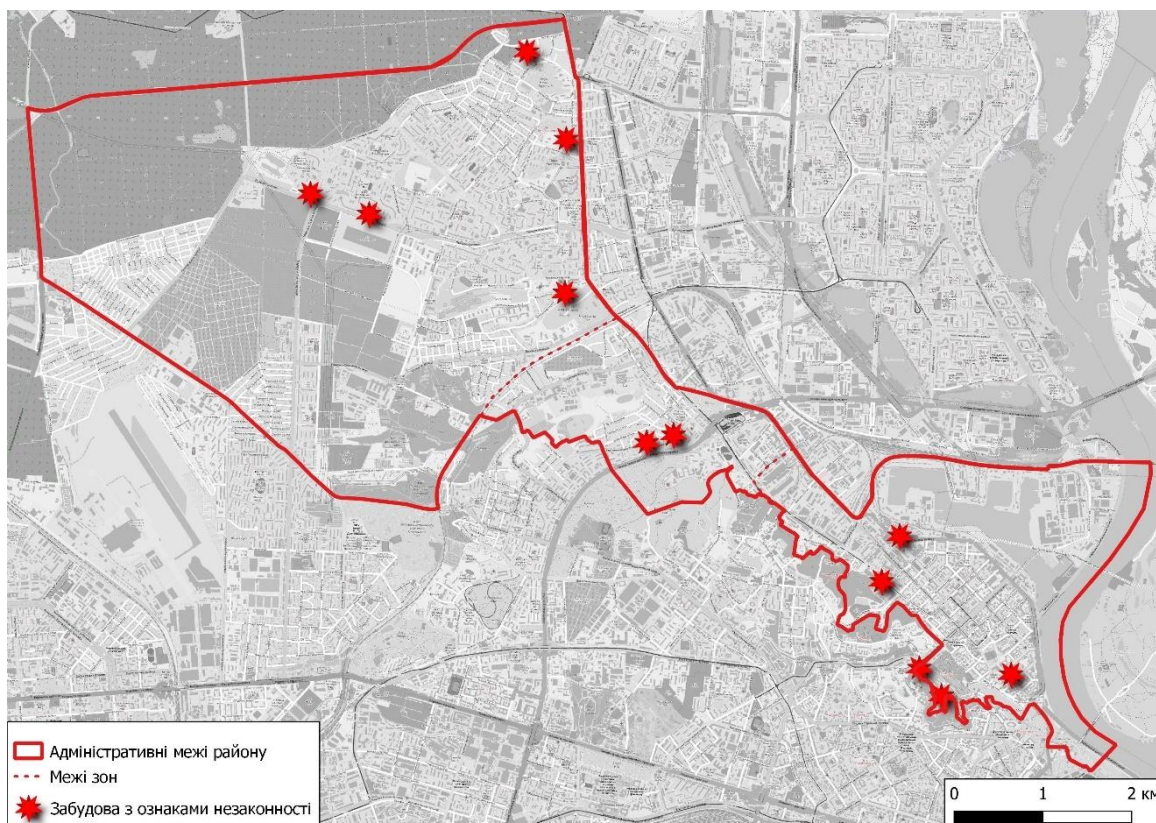


Рис. 3.20. Забудова з ознаками незаконності у Подільському районі, 2021 р.

Складено автором за даними[57, 11, 59, 30]

Варто зауважити, що є і перспективні житлові комплекси, які будуються за засадами нового урбанізму. Гарним прикладом є ЖК Рибальський.

Також було досліджено ще одну цікаву проблему, характерну не тільки для Подільського району, а й для Києва загалом. Це місця, де люди перебігають дорогу та такими діями можуть створювати ДТП. Утворюються такі місця в результаті планувальних рішень, що були використані раніше, зокрема автомобілецентричний підхід. Зокрема до ХХ століття люди мали звичку переходити дорогу у невстановлених для цього місцях, оскільки трафік не був таким інтенсивним як сьогодні, а кількість авто було значно меншою [97]. В іноземній літературі дане явище називається «Jaywalking» і дослівного перекладу в українській літературі не має. Іноземні фахівці тлумачать даний термін як, перехід дороги в місці де це заборонено правилами або де, це дозволяю наявний трафік (однак місце для цього все одно не передбачено). В багатьох країнах за це можна отримати покарання у вигляді штрафу [93]. Однак в Україні, згідно власних спостережень, такі пішоходи досить часто уникають

покарання і на те є різні причини, однак вони вже не стосується безпосередньо об'єкту дослідження в даній роботі. Дослідження даного явища ми на прикладі Куренівської зони Подільського адміністративного району – *рис. 3.20.*

На *рис. 3.21.* позначено місця концентрації переходу дороги, що порушують правила ПДР. При цьому було цікаво проаналізувати, чи пов'язано дане явище з наявністю/відсутністю пішохідних переходів при цьому враховувалась їх інклюзивність. Так за інклюзивні вважали такі, що мають заниження бордюру, пологі спуски, мають розмітку, тактильну плитку та які видно з-за керма рухомого транспорту. Окремо до цього такими вважались такі, що підвищені до рівня тротуару, однак таких в даній зоні розташовано лише 2 одиниці біля середнього загальноосвітнього закладу на вул. Рилєєва. На жаль пішохідні переходи з острівцями безпеки на території даної зони виявились відсутніми. Так було нараховано лише 11 пішохідних переходів з вищенаведеними ознаками інклюзивності. Як ми можемо бачити – концентрація місць перебігання дороги не така вже й велика, яка могла б бути на тому ж Подолі чи Виноградарі.



Рис. 3.21. Концентрація місць «перебігання» дороги в непризначених для цього місцях в межах Куренівки, 2021 р.

Складено автором за даними польових досліджень

На жаль через карантинні обмеження у зв'язку з пандемією коронавірусу не вдалось дослідити інші зони Подільського району міста Києва. Однак вона все одно наявна, навіть в місцях де є наявні пішохідні переходи. Вочевидь через незначний трафік на деяких з вулиць, люди дозволяють собі порушувати правила ПДР. Однак це не стосується таких вулиць як Кирилівська, Вишгородська, Сирецька, хоч тут все одно зустрічають пішоходи, які готові ризикувати життям перебігаючи дорогу в недозволеному для цього місці. Часто це відбувається через неоптимальне розташування наявних переходів та зупинок громадського транспорту між собою. Деякі з переходів не регулюються світлофорними об'єктами і в разі заторів пішохід перетинає вулицю в непризначеному для цього місці, зокрема часто таке явище відбувається на вул. Кирилівській. Зокрема таке явище відбувається через недостатню кількість пішохідних переходів, які при цьому були б безбар'єрними. Серед позитивних рис: відсутність наведеного явища на вул. Олени Теліги, зокрема через високий швидкісний режим, трафік та встановлені відбійники. Садибна забудова приватного сектору не бралась до уваги, оскільки через занизьку кількість авто, що проїжджають там, відсутність тротуарів та переходів – досліджуване явище відбувається постійно по всій площі даного виду житлової забудови. Даний аспект потребує більш детального аналізу з аналізом статистичної інформації про ДТП, щоб можна було дізнатись яка кореляція між даним явищем та аваріями різних рівнів складності. Однак на даному етапі можна сказати точно, що інфраструктура, що пов'язана з пішохідними переходами та самі пішохідні переходи потребують реконструкції та перегляду з подальшим встановленням у відповідних для цього місцях, зокрема в місцях концентрації перебігання дороги, де остання відсутня. Особливо враховуючи той факт, що на Виноградарі більша кількість

пішохідних підземних переходів, які ще більше знижують безпеку та інклюзивність, то місця перебігання дороги можуть спостерігатись ще частіше. А на Подолі дане явище також відбувається досить часто через часті затори та інші причини.

Окрім наведеної проблематики з власних спостережень та наведених прикладів респондентів, було цікаво дізнатись на скільки населення обізнане в інструментарії за допомогою якого можна намагатись вирішувати наведені проблеми та надавати пропозиції. Та на скільки вони готові це робити. У зв'язку з цим до опитування було додано ще два питання. Одне з них було задане з метою дізнатись, куди людина буде звертатись у разі виникнення у неї проблем благоустрою чи планування. Результат наведений у *рис. 3.22.*

Враховуючи той факт, що респонденти мали можливість обрати декілька варіантів на власний розсуд, то деякі респонденти обирали 1-2 варіанти, інші декілька або всі, звісно окрім варіанту «Нікуди».

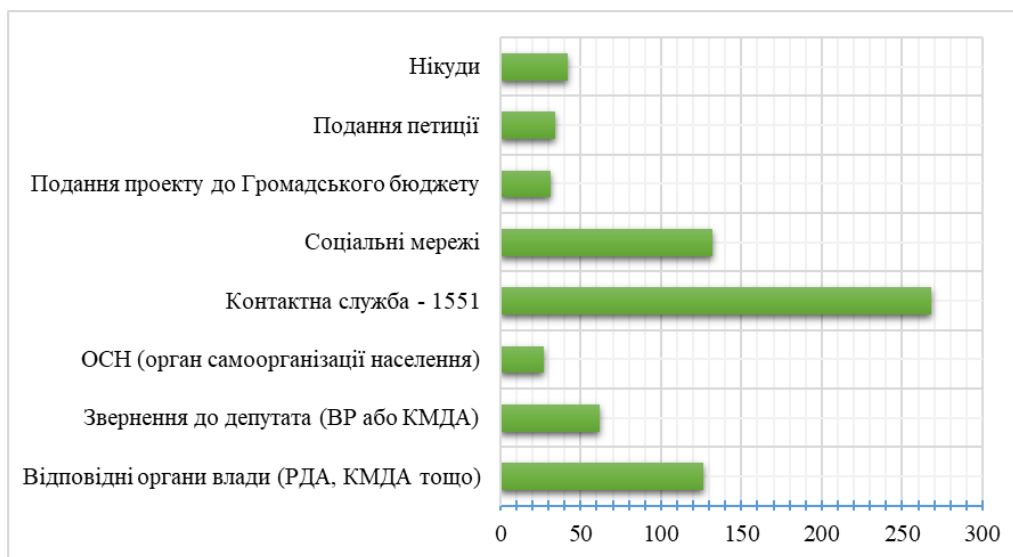


Рис. 3.22. Вибір інструментів вирішення проблем, 2021 р.

Складено автором за даними опитування

Тож можна зробити висновок, що кожен обирає різний спектр інструментів. Однак беззаперечним лідером серед запропонованих варіантів виявилась контактна служба – 1551. Це пов'язано з тим, що подати звернення в дану службу можна за 2-5 хвилин, а інші варіанти потребують все ж більше

часу. На другому та третьому місці з невеликою різницею між собою респонденти обрали варіанти соціальних мереж та відповідні органи влади (РДА, КМДА). Всі інші позиції в порівнянні з наведеними здобули значно менше голосів. Тож можна зробити, що респонденти вважають перші три інструменти найвпливовішими та найвагомішими. Соціальні мережі в цьому списку здобули такі високі результати, оскільки останнім часом завдяки цьому можна поширити на велику кількість людей важливу інформацію, знайти однодумців, збільшити команду та створити резонанс в надії, що це допоможе вирішити певну проблему. Однак даний інструмент має використовуватись в поєднанні з іншими, тоді це збільшує ефективність та збільшує шанси на результат чи хоча б певну відповідь. Також респонденти відповідали, що жоден з інструментів не є ефективним та не допомагав у вирішенні їх проблем. Деякі містяни згадували про різноманітні проекти Агентів Змін щодо Подолу, а також стверджували про необхідність врахування Концепції Інтегрованого розвитку Подільського району міста Києва. Позитивним є той аспект, що кількість людей, які нікуди не будуть звертатись – не така вже й велика, а це говорить про певну активність громадян. А про активність ми задали ще одне питання, його результат на *рис. 3.23.*

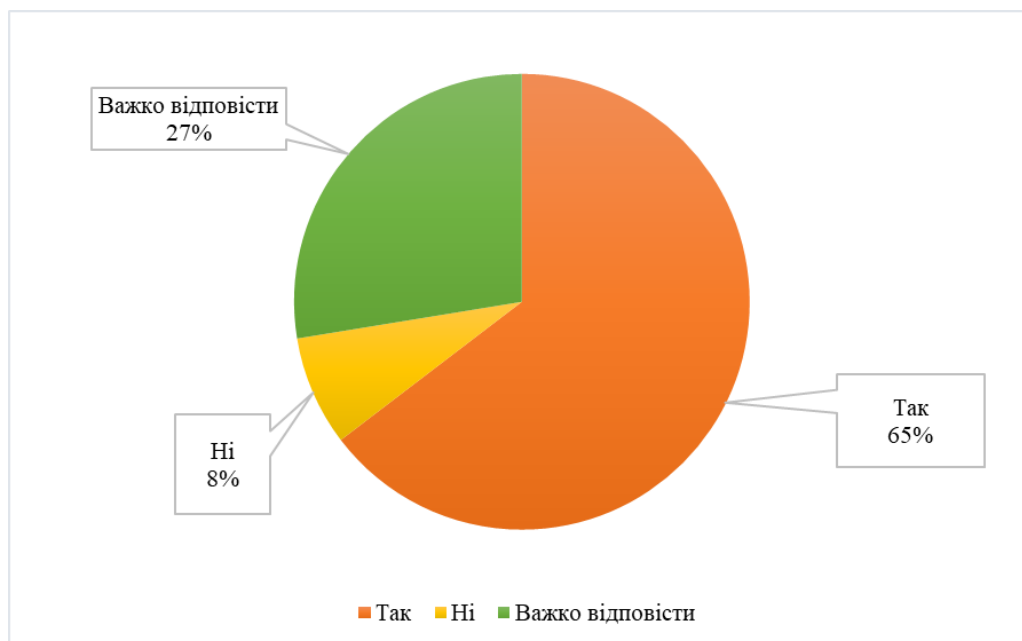


Рис. 3.23. Готовність респондентів залучатись до вирішення проблем району, 2021 р.

Складено автором за даними опитування

Так згідно рис. 3.23. ми можемо точно сказати, що більшість респондентів готові активно долучатись чи висловлювати власні думки з приводу вирішення проблем Подільського району. Це свідчить про активну громадянську позицію мешканців (мешканців саме тому, що саме більшість з них відповіла позитивно на дане питання).

То ж загалом можна підбити підсумок щодо проблем та перспектив Подільського району. Доцільно це зробити за допомогою SWOT-аналіз, адже саме за допомогою нього ми зможемо по поличками розкласти які є проблеми, які є переваги та перспективи, а також змістовно викласти наявні/ потенційні можливості та загрози – *табл. 3.1.*

Таблиця 3.1. SWOT–аналіз Подільського району

<i>Сильні сторони</i>	<i>Слабкості</i>
- Історичні та туристичні ареали	- Адміністративні межі (зони сильно віддалені один від одного)
- Активна громада на Виноградарі та Подолі	- Містобудівна документація
- Озеленення	- Недосконала міська інфраструктура
- Невисотна забудова Подолу та Куренівки	- Відсутність інклюзивності
- Громадські та публічні простори	- Хаотична нова забудова та супутні проблеми у вигляді перенавантаження міської інфраструктури
- Наявність інфраструктури для категорії віком до 18 років	- Хаотичне паркування
- Утеплення окремих будинків	
- Активна робота з транспортною	

<p>інфраструктурою в межах Виноградару</p> <ul style="list-style-type: none"> - Транспортна доступність Куренівки та Подолу 	<ul style="list-style-type: none"> - Відсутність пріоритету громадського транспорту - Застарілий житловий фонд та комунікації - Наявність занедбаних будівель - Недостатня пропозиція місць для розваг та дозвілля на Куренівці та Виноградарі (для дорослих) - Низька громадська активність на Куренівці
<i>Можливості</i>	<i>Загрози</i>
<ul style="list-style-type: none"> - Створення нових громадських центрів, поза Подолом та удосконалення наявних - Створення нової соціальної інфраструктури у відповідь на збільшення кількості населення - Притягання нового населення - Затвердження концепції Інтегрованого розвитку Подільського району - Створення нових районних проектів з залученням стейкхолдерів - Ревіталізація Подільсько- Куренівської промзони - Реновація застарілих житлових та нежитлових будинків, що 	<ul style="list-style-type: none"> - Старіння населення - Затягування змін міською владою чи державною (у розрізі містобудівного законодавства) - Незаконна забудова - Нехтування історичною спадщиною - Маргіналізація мешканців нових ЖК з закритими територіями

<p>мають історичну цінність</p> <ul style="list-style-type: none"> - Перегляд меж Подільського району - Прийняття нового закону «Про столицю» - Будівництво метро та збільшення кількості рухомого складу наземного ГТ - Перегляд місць, що є некомфортними - Перехід до нових тенденцій у міському плануванні 	
---	--

Згідно аналізу *табл. 3.1.* ми бачимо, що район має безліч сильних та слабких сторін. Однак незважаючи велику кількість слабких – район все ж має свої перспективи за рахунок сильних сторін та можливостей які вони створюють. Є і загрози, що носять достатньо глибокий характер і на їх подолання потребується багато часу. Однак, сподіваємось, що район все ж буде розвиватись у позитивному напрямку.

Висновки до розділу 3

Подільський адміністративний район міста Києва підпорядковуються загальноміській містобудівній документації, зокрема Генеральному плану Києва та плану зонування. А також підпорядковується містобудівному законодавству України та державним будівельним нормам України. Окрім цього в межах району розроблені власні ДПТ. Дана документація має ряд проблем, зокрема неактуальні планувальні рішення з забудовою без створення належної інфраструктури, без врахування принципів сталого розвитку та Лейпцизької хартії тощо. Тож дані документи потребують повного перегляду, зокрема як і проект Генерального плану, який тільки поглибить міські та

районні проблеми. Головним неформальним документом в Подільському районі є концепція інтегрованого розвитку, яка враховує проблеми та пропонує комплексні рішення для їх усунення та подальшого розвитку району. Однак станом на 2021 рік ані цей, ані інші неформальні міські документи – не реалізуються. Більше того формальні та неформальні документи між собою неузгоджені, що також суперечить сучасним принципам міського планування.

Відповідно до містобудівної документації район має виконувати певні призначені йому функції або такі, що склались історично. Однак провівши аналіз території було виявлено, що не всі території в межах району відповідають зазначеному функціональному зонуванню в містобудівних документах. Зокрема велика кількість території виділена під багатоквартирну забудову, що призведе до перенавантаження міської інфраструктури. Однак разом з тим, в районі може з'явитись нове, перспективно молоде населення, що може уповільнити його прогнозоване старіння. У загальному розрізі дана забудова відповідає вимогам, щодо допустимої висотності будівель, окрім окремих об'єктів (наприклад ЖК Науковий).

Також було проаналізовано, як наявну планувальну структуру оцінюють мешканці та постійні відвідувачі району. Однак однозначної відповіді, яка якість життя в даному районі – немає. Це пов'язано з тим, що в залежності від показника, що оцінювався – відповіді респондентів всюди були кардинально різними. Можна виокремити, що загалом люди задоволені наявними публічними просторами (однак їх необхідно покращувати), належною інфраструктурою для дітей і недостатню кількість для дорослих (що стосується активного відпочинку та розваг), задоволені соціальною інфраструктурою. Зокрема були виокремлені місця, що є в районі найбільш некомфортними і є необхідність в першу чергу надати цим місцям увагу, оскільки деякі з них співпадають з тими, що доводиться найчастіше відвідувати. Однак респонденти все ж намагаються уникати частого перебування в таких місцях і обирають більш комфортні простори.

На основі досліджень були виокремлені певні проблеми та переваги які має район. На жаль, проблем поки більше, головним чином це склалось через неефективну управлінську діяльність міської та районної влади та загалом недосконального законодавства. Однак все ж позитивні сторони є і вони все ще сильніші, аніж проблеми і є шанси на подальші позитивні зміни. Про це говорить навіть список можливостей даного адміністративного району, що викладений у наведеному SWOT – аналізі.

ВИСНОВКИ

Подільський район є частиною міста, а отже підпорядковується загальноміським планувальним нормам та процесам. Міське планування – це широкий спектр дій та механізмів, починаючи від технічних і закінчуючи соціальними та політичними процесами. Аби механізм працював злагоджено існує необхідність організувати дані процеси так, щоб вони взаємодіяли, а не виключали один одного.

Говорячи про містобудівну документацію, варто сказати, що вона розділяється на два типи: формальна та неформальна документація. Формальна складається з законодавчих документів та національному, регіональному, місцевому рівнях, має вертикальну систему підпорядкування та є обов'язковою

до виконання. Окрім цього до української містопланувальної практики протягом останніх 10 років почали активно залучати неформальне планування, що передбачає взаємодію зі всіма зацікавленими сторонами при створенні механізмів розвитку міста/району. Наразі неформальне планування не є законодавчо закріпленим. Однак зростає все більша необхідність залучати його до обов'язкової документації та проробляти механізми їх взаємодії на законодавчому рівні.

На формування Подільського району впливають різного роду фактори. Такими є природні та екологічні, соціально-економічні фактори, історичні фактори, організаційно управлінські тощо. На нашу думку доцільно було розглянути 3 перших фактори.

Природні фактори вплинули і продовжують нині впливати на те, як виглядає район, оскільки при розбудові міської інфраструктури необхідно враховувати ті ж геологічні, кліматичні та інші природні умови. Однак результат людської діяльності спричиняє екологічний вплив, який необхідно оцінювати та проробляти такий план дій у міському плануванні, який би забезпечив сталий розвиток. Історичні фактори в свою чергу вплинули на формування безпосередньо планувальної структури, результат діяльності якої ми спостерігаємо сьогодні. Важливо їх розуміти та аналізувати, аби забезпечити такий розвиток району, що максимально усуне створені проблеми, зокрема використовуючи нові підходи у містоплануванні (зокрема за засадами нового урбанізму). Зокрема було досліджено кожен з зон у контексті утворення та розвитку житлових та нежитлових масивів. Так планувальна структура сучасного Подолу була закладена в імперські часи, Куренівки та Виноградару – переважно за радянський період. Нині в зоні Подолу та Виноградару відбуваються активні трансформації деяких їх частин. Окремою темою для розгляду є житловий фонд, більша частина якого складається з хрущовок, сталінок, гостинок та навіть дореволюційних будинків на Подолі. Нині більшість з них потребують реновації, з огляду на їх вік.

Ще одним фактором, що суттєво впливають на розвиток району стали соціально-економічні. Звичайно вони частково є результатом історичної діяльності, однак при цьому вже впливають і на майбутній розвиток району. Так в районі відбувається процес старіння населення, а це означає, що є необхідність поглянути на міську інфраструктуру з боку пристосування для людей похилого віку та залучати «нові обличчя», щоб зберегти баланс. Певним чином останнє вже відбувається шляхом розбудови нових житлових кварталів. Однак разом з появою новобудов існує велика необхідність у розгляді та розплануванні нової міської інфраструктури, зокрема соціальної. За допомогою відкритих картографічних джерел були зібрані дані про місця прикладання праці та поділено на види. З проведеного аналізу можна зробити висновок, що на території Виноградару та Куренівки кількість робочих місць не є достатньою, саме тому існує необхідність у створенні нових робочих місць у різних сферах. В свою чергу зона Подолу більш ніж забезпечена ними і це здійснює додаткове навантаження на міську інфраструктуру. Нові місця прикладання праці в інших зонах можуть перетягнути невелику частку робочої сили на себе.

При перегляді містобудівної документації, яка стосується Подільського району, було виявлено, що вона потребує доопрацювання на загальноміському рівні та узгодження формального та неформального підходів. Так як офіційна містобудівна документація не враховує нових тенденцій у містобудуванні, зокрема не розглядається принцип сталого розвитку.

У результаті соціологічного опитування, що головним чином було спрямоване на оцінку якості життєдіяльності в Подільському районі, ми дізнались, що більшість населення задоволене, або частково задоволене комфортом проживання у Подільському районі. Звичайно, є моменти, які потребують перегляду або суттєвого доопрацювання. Серед них варто виокремити такі: наявність та якість велоінфраструктури, інклюзивність та безбар'єрність, кількість паркінгів, кількість та пішохідна доступність громадських вбиралень. Відповідно до наведених проблем, що полягають у

забезпеченості та якості інфраструктури, слід сказати, що їх можна вирішити за допомогою наступних дій: затвердження велоконцепції Києва; створення безбар'єрного середовища шляхом вдосконалення / переобладнання / встановлення відповідної інфраструктури по району; встановлення паркінгів у місцях, де наразі вони відсутні, а також штраф / евакуація при порушенні правил ПДР; встановлення та налагодження режиму роботи громадських вбиралень в місцях найбільшого скупчення людей та публічних просторах (з забезпеченням доступу до даної інфраструктури всіх верств населення).

Також до опитування були включені відкриті питання, що передбачали внесення більш детальних проблем та/або пропозицій стосовно Подільського району. Ряд проблем на які більш за все нарікали мешканці – це благоустрій та озеленення, різноманітні проблеми, що стосуються транспорту (зокрема турбуються про веломаршрути, появу пішохідних просторів, затори, що виникли через велику кількість новобудов тощо) та інклюзивності. Загалом дані проблеми характерні і для всього міста, однак тут їх необхідно розглядати у контексті конкретного району, що має велику кількість власних особливостей. В цілому за результатами ранжування та інших питань в опитуванні направлених на оцінку якості життя можна зробити висновок, що населення більшою мірою задоволене Подільським районом. На нашу думку – існує ряд об'ємних проблем, зокрема ті, що наведені вище, які необхідно вирішувати, аби район працював, як цілісна динамічна система.

Окрім цього була досліджена проблема переходу дороги в непризначених для цього місцях та зони її доступності – кейс Куренівки. Так під час польових досліджень були зафіксовані наявність та стан пішохідного переходу, а також місця в яких люди переходили дорогу поза їх межами. Слід сказати, що в даній зоні поступово відбувається обладнання інклюзивними пішохідними переходами, але наразі їх ще досить мала кількість. Всі інші переходи не забезпечують безбар'єрності та/або безпеки. Імовірно саме тому це явище відбувається, оскільки пішохідні переходи переважно розташовані в зручній пішохідній доступності. Також була проаналізована доступність з зони

Куренівки на автомобілі та громадському транспорті в межах 20 хвилин. Було виявлено, що через пріоритет автомобіля, а не громадського транспорту – зона доступності на авто значно перевищує іншу досліджувану зону.

Зокрема характерними процесами, що були помічені для району є вертикалізація Виноградару, посилення громадської активності (зокрема у боротьбі за історичну спадщину та озеленені території), посилена маятникова міграція в зоні Подолу, старіння населення, підвищений рівень автомобілізації (зокрема через некомфортне транспортне сполучення новобудов з іншими районами міста) тощо.

Головною рекомендацією, щодо перспектив розвитку району є прийняття концепції Інтегрованого розвитку Подільського району в якій враховані всі проблеми району та запропоновані комплексні рішення. Це є важливо, оскільки тут врахований підхід, що передбачає багатофункціональне використання території (на відміну від чіткого функціонального зонування).

Окрім цього є сенс у тому, щоб переглянути межі району, оскільки його межі не відповідають соціальним, культурним та історичним місцевостям, що склались. Район надто «розтягнутий» і не є єдиним системним організмом.

В разі, якщо цього не станеться важливим поштовхом у розвитку району може стати Закон України «Про Столицю», що наразі знаходиться лише в стадії проекту та чекає прийняття. Даний закон в змозі забезпечити більшими правами адміністративний район, аніж він має зараз (коли всі рішення проходять через міську владу).

Також цього на міському та державному рівні є сенс у перегляді містобудівного законодавства. Головним пріоритетом у районному плануванні має стати людиноорієнтований підхід.

- D0%B0%D0%BD%D1%96%D1%81%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%BD
%D0%B8%D1%85%D1%81%D1%82%D1%83%D0%B4%D1%96%D0%B9
%28CUS%29 (дата звернення: 23.04.2021).
3. Архипова С. Динаміка розширення меж м. Києва в ХХ ст.: історико-географічний аспект / С. Архипова // *Регіональна історія України*. - 2015. - Вип. 9. - С. 193-198.
 4. Архипова С. Стан адміністративного поділу Києва в 50 – 90-х рр. ХХ ст. / С. Архипова // *Регіональна історія України*. - 2014. - Вип. 8. - С. 189-196.
 5. Бахматов М. Київ - найзеленіша столиця Європи» як зробити це реальністю. 2021. URL: https://www.youtube.com/watch?v=mEYzAorE0HA&ab_channel=%D0%9C%D0%B0%D0%BA%D1%81%D0%B8%D0%BC%D0%91%D0%B0%D1%85%D0%BC%D0%B0%D1%82%D0%BE%D0%B2 (дата звернення: 23.04.2021).
 6. Безлюбченко О.С., Завальний, Черноносова Т. О. Планування і благоустрій міст : навч. посібник. для студентів усіх форм О. В. навчання та слухачів другої вищої освіти за напрямом підготовки 0921 (6.060101) – Будівництво»; Харк. нац. акад. міськ. госп-ва.– Х. : ХНАМГ, 2011. 191 с.
 7. Бейкул С., Брамський К. Київський трамвай. До сторіччя з дня пуску в експлуатацію. 1892 – 1992. К: Будівельник, 1992.
 8. Блудша М. Історія промислового Подолу: від заводів до креативних просторів. Хмарочос: веб-сайт. URL: <https://hmarochos.kiev.ua/2019/03/18/istoriya-promyslovogo-podolu-vid-pershyh-zavodiv-do-bariv-ta-kreatyvnyh-prostoriv/> (дата звернення: 28.03.2021).
 9. Бондар Г. Планування міст: формальний та неформальний підходи. *Міста-2030. Модернізуйся або вимирай / Український інститут майбутнього* ; керівник Анастасія Рінгіс; викон. : Григорій Мельничук, Ганна Бондар, Олена Дронова, Ольга Бабій, Геннадій Зубко, Станіслав Дьомін, Дмитро Беспалов, Діна Серебрянська, Богдан Аганін [та ін.]. –

- Київ, 2018. – с. 46-55
URL:<https://ru.calameo.com/read/005948582d0e66aa77951> (дата звернення: 23.04.2021).
10. Будівництво метро на Виноградар. Київметробуд: веб-сайт. URL: <https://metrovinogradar.org.ua/project/> (дата звернення: 20.04.2021).
11. Величко Л. Небезпечна тенденція. Історичні пам'ятки столичного Подолу хаотично забудовуються. Нова Влада: веб-сайт. URL: <https://novavlada.info/gosudarstvo/stati/antikorrupciya/nebezpechna-tendenciya-istorichni-pamyatki-stolichnogo-podolu> (дата звернення: 22.04.2021).
12. Веломапа Києва. Громадська організація «Київ - Велосипедне місто»: веб-сайт. URL: <http://www.kyivbikecity.org/2017/09/bikemap.html> (дата звернення: 17.04.2021).
13. Вербицький І. Петрівка чи Почайна: переваги та загрози. Mistosite: веб-сайт. URL: <https://mistosite.org.ua/ru/articles/petrivka-chy-pochaina-perevahy-ta-zahrozy> (дата звернення: 23.04.2021).
14. Вишневський В. І. Малі річки Києва: Наукове видання / Вишневський В. І. – К.: «Інтерпрес ЛТД», 2013. – 84 с.
15. Галушка З. І. Концепція інтегрованого розвитку міст: необхідність та можливості застосування в Україні / З. І. Галушка, В. О. Соколов // *Проблеми системного підходу в економіці*. - 2019. - Вип. 1(1). - С. 80-85.
16. Генеральний план міста Києва на період до 2020 року (діючий). Департамент містобудування та архітектури: веб-сайт. URL: <https://kga.gov.ua/generalnij-plan/genplan2020> (дата звернення: 23.04.2021).
17. Генеральний план розвитку м. Києва та його приміської зони до 2025 року (проект). Комунальна організація «Київгенплан»: веб-сайт. URL: <http://kievgenplan.grad.gov.ua/generalnyj-plan/> (дата звернення: 23.04.2021).
18. Генеральний план розвитку м. Києва та його приміської зони до 2025 року (проект): Подільський район. Функціонально-планувальна структура. Комунальна організація «Київгенплан»: веб-сайт. URL:

- <http://kyivgenplan.grad.gov.ua/podilskij-rajon-funkcionalno-planuvalna-struktura/> (дата звернення: 23.04.2021).
19. Георге К. Публічна лекція 29.10.2015. Про генеральний план та міське планування Берліну: веб-сайт. URL: <http://urbanua.org/eksperty/zakordonni-eksperty/73> (дата звернення: 23.04.2021).
20. Головне управління статистики у місті Києві: веб-сайт. URL: <http://www.kyiv.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 23.04.2021).
21. ДБН 360-92 Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень: ДБН від 17 квітня 1992 р. №44. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0044481-92#Text> (дата звернення: 23.04.2021).
22. ДБН Б.2.2-5:2011 “Благоустрій територій”. URL: https://dbn.co.ua/load/normativy/dbn/dbn_b_2_2_5_2011/1-1-0-1033 (дата звернення: 23.04.2021).
23. ДБН Б.1.1-22:2017 “Склад та зміст плану зонування території”. URL: http://dipromisto.gov.ua/files/NMD/DBN_Zoning_zmina2019.pdf (дата звернення: 23.04.2021).
24. ДБН Б.2.2-12:2019 “Планування та забудова територій”. URL: https://dbn.co.ua/load/normativy/dbn/b_2_2_12/1-1-0-1802?utm_source=pdf&utm_medium=referral&utm_campaign=free-book (дата звернення: 23.04.2021).
25. Детальний план території в межах вул. Електриків, Набережнорибальська: ДПТ від 29 вересня 2016 р. №96/1100. URL: <https://kga.gov.ua/detalni-plani-teritoriji/11-ofitsijni-dokumenti/1312-detalnij-plan-teritoriji-v-mezhakh-vul-elektrikov-naberezhnoribalska> (дата звернення: 23.04.2021).
26. Детальний план території району, що прилягає до вул. Маршала Гречка та просп. Правди: ДПТ від 22 травня 2013 р. №398/9455. URL: <https://kga.gov.ua/detalni-plani-teritoriji/11-ofitsijni-dokumenti/1199-detalnij->

- plan-teritoriji-rajonu-shcho-prilyagae-do-vul-marshala-grechka-ta-prosp-pravdi (дата звернення: 23.04.2021).
27. Дронова О. Л. Новий урбанізм: у пошуках виходу з урбаністичного колапсу // *Укр. геогр. журн.* 2015. №3. С. 33-41.
28. Екологічний паспорт Києва. Управління екології та природних ресурсів виконавчого органу Київської Міської Ради (Київської Державної Міської Адміністрації). 2020. 129 с. URL: https://ecodep.kyivcity.gov.ua/files/2020/9/1/eco_pasport_2019.pdf (дата звернення: 23.04.2021).
29. Електронна карта громадських виборень СВКП "Київводфонд". Київводфонд: веб-сайт. URL: <https://kyivvodfond.com.ua/elektronna-karta-gromadskyyh-vbyralen> (дата звернення: 16.04.2021).
30. Єдиний державний реєстр судових рішень: веб-сайт. URL: <https://reyestr.court.gov.ua/> (дата звернення: 20.04.2021).
31. Заставний Ф. Д. Географія України. У 2-х кн. / Ред. М. П. Парцей. – Львів: Світ, 1994. – 472 с.
32. Зонування території міста Києва. КО «Інститут Генерального плану міста Києва». URL: <https://kga.gov.ua/rss/2-uncategorised/1237-plan-zonirovaniya> (дата звернення: 08.04.2021).
33. КАРЗ-12 Простір для всіх, хто розвиває місто: веб-сайт. URL: <http://karz-12.com.ua/> (дата звернення: 12.04.2021).
34. Концепція інтегрованого розвитку Подільського району Києва до 2030 року. Issuu: веб-сайт. URL: https://issuu.com/isek_podil_kyiv/docs/isek_podil_2030_22.10.19?fbclid=IwAR2jwY6k-7B0InQuItQwwwFXUgLBWNH6xBXzeNPVfBeTXohH3ezRSsIAu5E (дата звернення: 23.04.2021).
35. Концепція розвитку велосипедної інфраструктури в м. Києві. Департамент містобудування та архітектури Київської міської державної адміністрації. 2018. 31 с. URL:

- :http://kmr.gov.ua/sites/default/files/velokonceptiya_transport_commission_2.pdf (дата звернення: 11.04.2021).
36. ЛУН Місто Air: веб-сайт. URL: <https://misto.lun.ua/air> (дата звернення: 23.04.2021).
37. М. Київ – одномандатний виборчий округ №220. Офіційний веб-сайт Державний реєстр виборців: веб-сайт. URL: https://www.driv.gov.ua/ords/portal!/cm_core.cm_index?option=ext_dvk&pid100=80&pf5271=220&prejim=3#close_win (дата звернення: 22.04.2021).
38. Маруняк Є.О., Лісовський С.А., Покляцький С.А., Мозговий А.А., Петровська А.О., Румянцева М.В. Розвиток столичного міста крізь призму інклюзивності (на прикладі м. Києва) // Український географічний журнал. – 2021. - №1. – С. 25-33.
39. Матвейчук М. Генплан Києва – застарілий і неефективний інструмент містобудування. Аргументи експертів Хмарочос: веб сайт. URL: <https://hmarochos.kiev.ua/2021/01/20/genplan-kyyeva-zastrilyj-i-neefektyvnyj-instrument-mistobuduvannya-argumenty-ekspertiv/> (дата звернення: 19.04.2021).
40. Матвейчук М. Раз і назавжди: чому центру Києва не потрібно більше парковок? Хмарочос: веб сайт. URL: <https://hmarochos.kiev.ua/2020/03/06/raz-i-nazavzhdy-chomu-tsentru-kyyeva-ne-treba-bilshe-parkovok/> (дата звернення: 17.04.2021).
41. Машкевич С. Транспорт і розвиток міста: історія трамвайної лінії Київ - Пуща-Водиця / С. Машкевич // Етнічна історія народів Європи. - 2012. - Вип. 38. - С. 22-32.
42. Мезенцев К.В., Провотар Н.І., Пальчук М.В. Публічні простори через призму партисипативного міського планування – приклад Києва. *Український географічний журнал*, 2020, №2(110), с. 30-37.
43. Методика складання та зміст плану зонування території (зонінгу) міста Києва. Виконавчий орган Київської міської ради (Київська міська

- дежавна адміністрація) департамент містобудування та архітектури. КО «Київгенплан». 2015. 62 с. URL: <http://kyiv-landuse.com/sites/default/files/%D0%9C%D0%B5%D1%82%D0%BE%D0%B4%D0%B8%D0%BA%D0%B0%20%D0%97%D0%BE%D0%BD%D1%96%D0%BD%D0%B3%20%D0%9A%D0%B8%D1%94%D0%B2%D0%B0-2015%2062%D1%81.pdf> (дата звернення: 23.04.2021).
44. Міністерство освіти і науки України: веб-сайт. URL: <https://mon.gov.ua/ua> (дата звернення: 23.04.2021).
45. Молодій В. Одинадцята кара Куренівки: веб-сайт. URL: <https://project.liga.net/projects/kurenivska-tragedy/> (дата звернення: 29.03.2021).
46. Назаренко Ю., Сирбу О. Стратегії розвитку міст: удосконалення підходів. Приклад Києва. Cedos аналітичний центр: веб-сайт. 2019. URL: <https://cedos.org.ua/uk/articles/strategii-rozvytku-mist-udoskonalennia-pidkhodiv-pryklad-kyieva> (дата звернення: 18.04.2021).
47. (Не) Комфортна (Не) Околиця: Дослідницька практика. 2020. С. 205. URL: <https://drive.google.com/drive/u/0/my-drive> (дата звернення: 02.03.2021).
48. Новобудови. ЛУН: веб-сайт. URL: <https://lun.ua/> (дата звернення: 23.04.2021).
49. Оболонсько-Теремківська лінія. Офіційний сайт Київський метрополітен: веб-сайт. URL: <http://www.metro.kiev.ua/node/119> (дата звернення: 29.03.2021).
50. Однопозов, І. Куренівка зблизька / Ігор Однопозов, Дар'я Кононюк. - Київ : 2019. – 312 с.
51. Омельянченко В. Будинок хворих душ: Психіатрична лікарня №1 імені Павлова. ЙОД-Медіа: веб-сайт. URL: <https://iod.media/article/budinok-hvorih-dush-psihiatrichna-likarnya-1-imeni-pavlova-foto-3825> (дата звернення: 01.04.2021).

52. Офіційний веб-портал КМДА Подільська районна в місті Києві державна адміністрація: веб-сайт. URL: <https://podil.kyivcity.gov.ua/> (дата звернення: 23.04.2021).
53. Палеха Ю. М. Містобудівна документація у державах Європейського Союзу і в Україні: порівняльний аналіз / Ю. М. Палеха, А. В. Олещенко // *Досвід та перспективи розвитку міст України*. - 2016. - Вип. 30. - С. 50-57.
54. Паніотто В.І., Максименко В.С., Харченко Н.М. Статистичний аналіз соціологічних даних.- К.: Вид. дім «КМ Академія», 2004.- 270 с.
55. Паркування. ІАС «Майно»: веб-сайт. URL: <https://gis.kyivcity.gov.ua/penalty/> (дата звернення: 17.04.2021).
56. Паспорт Подільського району станом на 01.01.2020. Офіційний веб-портал КМДА Подільська районна в місті Києві державна адміністрація: веб-сайт. URL: <https://podil.kyivcity.gov.ua/content/vidomosti-pro-rayon.html> (дата звернення: 22.04.2021).
57. Перелік проблемних об'єктів житлового будівництва (об'єктів самочинного будівництва та довгобудів), які потребують прийняття спеціального Закону України. Офіційний портал Києва Київська міська рада Київська міська державна адміністрація: веб-сайт. URL: https://kyivcity.gov.ua/mistobuduvannia_ta_zemelni_dilianky/komisiya_z_viri_shennya_probelmnikh_pitan_po_obyektakh_nezavershenogo_budivnitstva/per_elik_problemnikh_obyektiv_zhitlovogo_budivnitstva_obyektiv_samochinnogo_budivnitstva_ta_dovgobudiv_yaki_potrebuyut_priynyattya_spetsialgo_zakon_u_ukrani/ (дата звернення: 22.04.2021).
58. Плотнікова, І. Прогулянки старим Подолом : монографія / І. Плотнікова. - К. : Вид-во "Кий", 2003. - 266 с..
59. Повний перелік незаконних багатопверхових новобудов Києва по районам. domik.ua: веб-сайт. URL: <https://domik.ua/novosti/povnij-perelik-nezakonnix-bagatopoverhovix-novobudov-kiyeva-po-rajonam-n246869.html> (дата звернення: 22.04.2021).

60. Пономаренко Л., Різник О. Київ. Короткий топонімічний довідник. Довідкове видання. — К.: Видавництво «Павлім», 2003. URL: http://tram.mashke.org/files/AMY/books/Kiev_toponim_2003.pdf (дата звернення: 22.04.2021).
61. Про архітектурну діяльність: Закон України від 20 травня 1999 р. №687-ХІV. *Відомості Верховної Ради України*. 1999. № 31, ст.246.
62. Про будівельні норми: Закон України від 05 листопада 2009 р. №1704-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2010. № 5, стор.125, ст.41.
63. Про затвердження Порядку розроблення містобудівної документації: Наказ від 16.11.2011 №290. *Офіційний вісник України*. 2011. № 100, стор. 215, стаття 3681, код акта 59674/2011.
64. Про межі нових адміністративних районів м. Києва та організаційні заходи по проведенню адміністративно-територіальної реформи: Рішення від 27 квітня 2001 року N 280/1257. URL: http://kmr.ligazakon.ua/SITE2/1_docki2.nsf/alldocWWW/EC0CE4B9CACB43C9C22573C0004BE988 (дата звернення: 23.04.2021).
65. Про оголошення природної території ландшафтним заказником місцевого значення "Зелене озеро": Рішення від 15 листопада 2018 року N 44/6095. Київська Міська Рада. URL: http://kmr.ligazakon.ua/SITE2/1_docki2.nsf/alldocWWW/5FB506B51743BC2DC2258368003C7FB8?OpenDocument (дата звернення: 13.04.2021).
66. Про основи містобудування: Закон України від 16 листопада 1992 р. №2780-ХІІ. *Відомості Верховної Ради України*. 1992. № 52, стор.1554, ст.683.
67. Про охорону археологічної спадщини: Закон України від 18 березня 2004 р. №1626-IV. *Відомості Верховної Ради України*. 2004. № 26, стор. 1080, ст.361.
68. Про охорону культурної спадщини: Закон України від 08 червня 2000 р. №1805-ІІІ. *Відомості Верховної Ради України*. 2000. № 39, ст.333.

69. Про регулювання містобудівної діяльності: Закон України від 17 лютого 2011 р. №3038-VI. *Відомості Верховної Ради України*. 2011. № 34, стор.1554, ст.343.
70. Про стратегічну екологічну оцінку: Закон України від 20 березня 2018 р. №2354-VIII. *Відомості Верховної Ради України*. 2018. № 16, стор.8, ст.138.
71. Продаж та оренда житла на вторинному ринку. Flatfy: веб-сайт. URL: https://flatfy.ua/uk/search?geo_id=1§ion_id=1 (дата звернення: 23.04.2021).
72. Публічна кадастрова карта України: веб-сайт. URL: https://map.land.gov.ua/?cc=3389966.9168086424,6531481.006478292&z=14&l=kadastr&bl=ortho10k_all&marker=3389966.9168086424,6531481.006478292 (дата звернення: 23.04.2021).
73. Савчук І. Г. Просторова організація трамвайного транспорту великого міста (на прикладі Києва) / І. Г. Савчук, Т. В. Нагорний // *Український географічний журнал*. - 2018. - № 1. - С. 56-62.
74. Стеблецька Ю. Планування розвитку м. Києва: історико-географічні аспекти / Ю. Стеблецька // *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Географія*. - 2014. - Вип. 1. - С. 70-73.
75. Стратегії урбаністичного майбутнього Києва: збірник громадських дискусій, статей, інтерв'ю та проектів. Представництво Фонду ім. Гайнріха Бьоля в Україні, 2011. URL: https://ua.boell.org/sites/default/files/book_stadtentwicklung.pdf (дата звернення: 02.03.2021).
76. Стратегія розвитку міста Києва до 2025 року (нова редакція). Виконавчий орган Київської міської ради (Київська міська державна адміністрація). 144 с. URL: https://old.kyivcity.gov.ua/files/2017/8/18/Strategie_nouvelle_edition.pdf (дата звернення: 23.04.2021).

77. Топчієв О.Г., Суспільно-географічні дослідження: методологія, методи, методики: Навчальний посібник. – Одеса: Астропринт, 2005. – 632 с.
78. Чевганова В. Я. Європейський досвід інтегрованого розвитку міст / В. Я. Чевганова, О. В. Григор'єва // *Економіка і регіон*. - 2017. - № 5. - С. 10-14.
79. Федеральне міністерство екології, охорони природи, будівництва і безпеки ядерних реакторів: Концепції інтегрованого міського розвитку в контексті сприяння містобудуванню. Посібник для громад. Бонн 2015, 48с. URL: <https://city2030.org.ua/sites/default/files/documents/%D0%9F%D0%BE%D1%81%D1%96%D0%B1%D0%BD%D0%B8%D0%BA%20%D0%B4%D0%BB%D1%8F%20%D0%B3%D1%80%D0%BE%D0%BC%D0%B0%D0%B4.pdf> (дата звернення: 22.03.2021).
80. Федеральне Управління з питань будування та просторового планування: Міський розвиток та містобудування в Німеччині. Оглядний звіт. ISSN 1436 – 0055 (серійне видання) ISBN 3 – 87994 – 055 – X. Бонн 2000. 79 с. URL: https://city2030.org.ua/sites/default/files/documents/Bd5Stadtentwicklung_1.pdf (дата звернення: 02.03.2021).
81. В Києвеуровеньавтомобилизациипревысил 400 авто на 1000 жителей. Когдабудеткак в Европе? Информационно-аналитическаягруппаAutoConsulting: веб-сайт. URL: <https://www.autoconsulting.com.ua/article.php?sid=48496> (дата звернення: 17.04.2021).
82. Глазычев, В.Л. Урбанистика / В.Л. Глазычев. – Москва : Европа, 2008. – 220 с.
83. Киевоград: карты: веб-сайт. URL: <http://semiletov.org/kievograd/karty.html> (дата звернення: 30.03.2021).
84. Мгновенный расчёт зон доступности. Urbica: веб-сайт. URL: <https://medium.com/@urbica/%D0%B3%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D1%82%D0%BE%D0%BD-c7360acf1ec4> (дата звернення: 22.03.2021).

- 85.Музлова М. Прошлое и будущееКиевскогоречногопорта. BigKyiv: веб-сайт. URL: <https://bigkyiv.com.ua/proshloe-i-budushhee-kievskogo-rechnogo-flota/> (дата звернення: 28.03.2021).
- 86.Шулькевич М. М., Дмитренко Т. Д..Киев (Архитектурно-историческийочерк)Изд. 5-е, дополненное и исправленное. Киев, «Будівельник», 1978, 464 с.
- 87.Hant E. City with a female face: how modern Vienna was shaped by women. The Guardian: website. URL: <https://www.theguardian.com/cities/2019/may/14/city-with-a-female-face-how-modern-vienna-was-shaped-by-women> (дата звернення: 23.04.2021).
- 88.Gehl, Jan, 1936- Citiesforpeople. Washington, DC : IslandPress, 2010, 285 pages.
- 89.Giffinger R. Smart Cities – Ranking of European Medium-size Cities [Electronic resource] / R. Giffinger, C. Fertcher, H. Kramar and others // Final Report. October, 2007. URL:http://www.smart-cities.eu/download/smart_cities_final_report.pdf(дата звернення: 22.04.2021).
90. GIZ: Ukraine: website. URL:<https://www.giz.de/en/worldwide/302.html>(дата звернення: 23.04.2021).
- 91.GlossarzuFachbegriffen für IntegrierteStadtentwicklung, документ підготовлений Проектом «Інтегрований розвиток міст в Україні», видання друге, Київ, квітень 2017. URL: https://city2030.org.ua/sites/default/files/documents/Glossar_26-05-17_1.pdf (дата звернення: 02.03.2021).
- 92.Jacobs J. The Death and Life of Great American Cities. RandomHouse, 2020, 480pages.
93. Jaywalking. Dictionary Cambridge: website. URL: <https://dictionary.cambridge.org/us/dictionary/english/jaywalking> (дата звернення: 20.04.2021).

94. Leipzig charter on Sustainable European Cities URL:
https://ec.europa.eu/regional_policy/archive/themes/urban/leipzig_charter.pdf
 (дата звернення: 23.04.2021).
95. Levy, J. M. Contemporary urban planning. London : Routledge, Taylor & Francis Group, 2016, 463 pages.
96. Louzonis T. DEMOLISH OR RENOVATE? Addressing the challenge of Kyiv's Soviet-era housing. Business Ukraine: website. URL:
<http://bunews.com.ua/economy/item/demolish-or-renovate-addressing-the-challenge-of-kyivs-soviet-era-housing> (дата звернення: 20.04.2021).
97. Norton, Peter D. Street Rivals: Jaywalking and the Invention of the Motor Age Street. *Technology and Culture*, Volume 48, Number 2, April 2007, pp.331-359. URL:
https://www.academia.edu/958183/Street_Rivals_Jaywalking_and_the_Invention_of_the_Motor_Age_Street (дата звернення: 20.04.2021).
98. Olatunde Olawoyin. Planning Theory and Sustainability, 2018 URL:
https://www.academia.edu/40099627/Planning_Theory_and_Sustainability?email_work_card=view-paper (дата звернення: 23.04.2021).
99. Transit Oriented Development. Transit Oriented Development: website. URL:
<http://www.tod.org/> (дата звернення: 22.04.2021).
100. What is Tactical Urbanism. Tactical Urbanism Guide: website. URL:
<http://tacticalurbanismguide.com/about/> (дата звернення: 22.04.2021).
101. What is Urban Planning. University McGill: website. URL:
<https://mcgill.ca/urbanplanning/planning> (дата звернення: 23.04.2021).

ДОДАТКИ

Додаток А

Таблиця А.1. Анкета для опитування (питання+відповіді)

Питання	Варіанти відповідей
1. Ваша стать	<ul style="list-style-type: none"> - Чоловік - Жінка
2. Ваш вік	<ul style="list-style-type: none"> - 18-35 - 36-60 - 60+
3. Ваша сфера діяльності	<ul style="list-style-type: none"> - Державний службовець - Приватний підприємець - Кваліфікований працівник - Найманий робітник - Студент - Пенсіонер - Безробітний - Інше
4. Подільський район для вас – це	<ul style="list-style-type: none"> - Місце проживання - Місце робота - Місце навчання - Місце для дозвілля
5. Найчастіше ви перебуваєте на території	<ul style="list-style-type: none"> - Подолу - Куренівки - Виноградару - Інше
<p>6. Оцініть рівень вашої задоволеності/незадоволеності:</p> <p>6.1. Кількість та пішохідна доступність зон для відпочинку та дозвілля (не розрахованих для дітей)</p> <p>6.2. Кількість та пішохідна</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Повністю задовольняє - Скоріше задовольняє - Скоріше не задовольняє - Повністю не задовольняє - Важко відповісти

<p>доступність зон для відпочинку та дозвілля (для дітей)</p> <p>6.3. Кількість та пішохідна доступність громадських вбиралень</p> <p>6.4. Кількість та пішохідна доступність закладів освіти</p> <p>6.5. Кількість та пішохідна доступність медичних закладів</p> <p>6.6. Кількість та пішохідна доступність громадських закладів (кафе, ресторани, магазини, коворкінги тощо)</p> <p>6.7. Наявність та пішохідна доступність зелених зон</p> <p>6.8. Наявність та якість велоінфраструктури</p> <p>6.9. Кількість паркінгів</p> <p>6.10. Наявність та якість велоінфраструктури</p> <p>6.11. Інклюзивність та безбар'єрність (пандуси, ліфти, пологі з'їди на тротуарах, тактильна плитка, освітлення, пішохідні переходи та інше)</p>	
<p>7. Який вид мобільності Ви переважно використовуєте в межах району</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Переважно пішки - Велосипед/ЛПТ - Наземний громадський транспорт

	<ul style="list-style-type: none"> - Метрополітен - Маршрутне таксі + убершатл - Таксі - Власна автівка - Інше
8. Який вид мобільності Ви переважно використовуєте для переміщення з Подільського району за його межі	<ul style="list-style-type: none"> - Переважно пішки - Велосипед/ЛПТ - Наземний громадський транспорт - Метрополітен - Маршрутне таксі + убершатл - Таксі - Власна автівка - Інше
9. Які місцевості району є для Вас найбільш незручні/некомфортні? (Наведіть конкретні приклади вулиць, парків, площ, провулків тощо)	Відкрита відповідь
10. Які місцевості району Ви відвідуєте найчастіше? (Наведіть конкретні приклади вулиць, парків, площ, провулків тощо)	Відкрита відповідь
11. На Вашу думку район виконує всі необхідні функції для комфортного проживання?	<ul style="list-style-type: none"> - Так - Ні - Частково - Важко відповісти

<p>12. Чи влаштовує Вас проект Генерального плану Києва?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Так - Скоріше так - Ні - Скоріше ні - Не цікавлюсь - Важко відповісти
<p>13. У разі, якщо у Вас виникли проблеми чи щось не влаштовує в благоустрої району, Ви будете звертатись</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Відповідні органи влади (РДА, КМДА тощо) - Звернення до депутата (ВР або КМДА) - ОСН (орган самоорганізації населення) - Контактна служба – 1551 - Соціальні мережі - Подання проекту до громадського бюджету - Подання петиції - Нікуди - Інше
<p>14. Чи готові ви долучатись та/або висловлювати власні думки щодо планування та функціонування району?</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Так - Ні - Важко відповісти
<p>15. Якщо у Вас є проблеми або пропозиції щодо благоустрою/планування району, про які Ви хотіли б розповісти - можете зробити це тут</p>	<p>Відкрита відповідь</p>

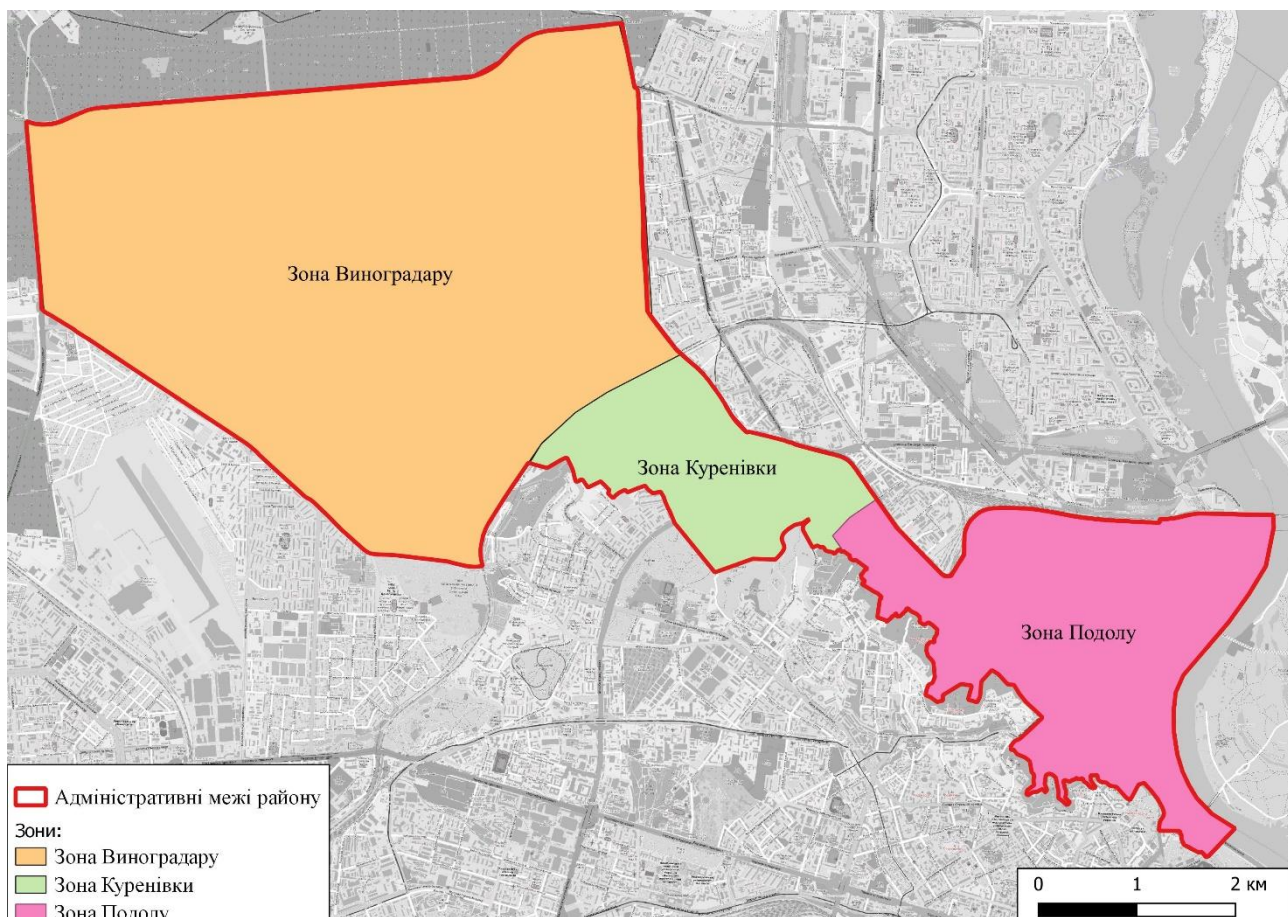


Рис. Б.1. Зони дослідження Подільського району

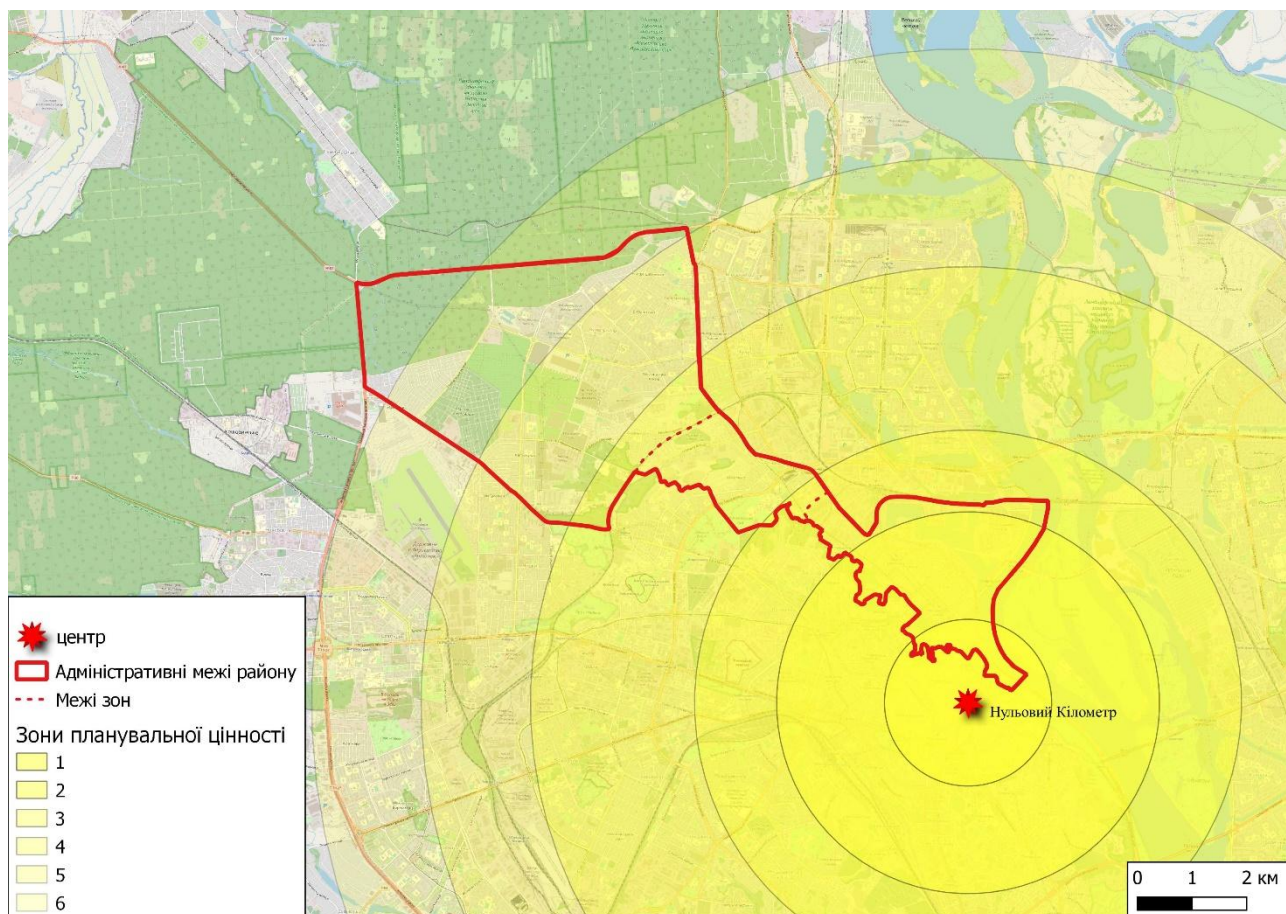


Рис. В.1. Зони планувальної цінності

Складено автором за даними [22]

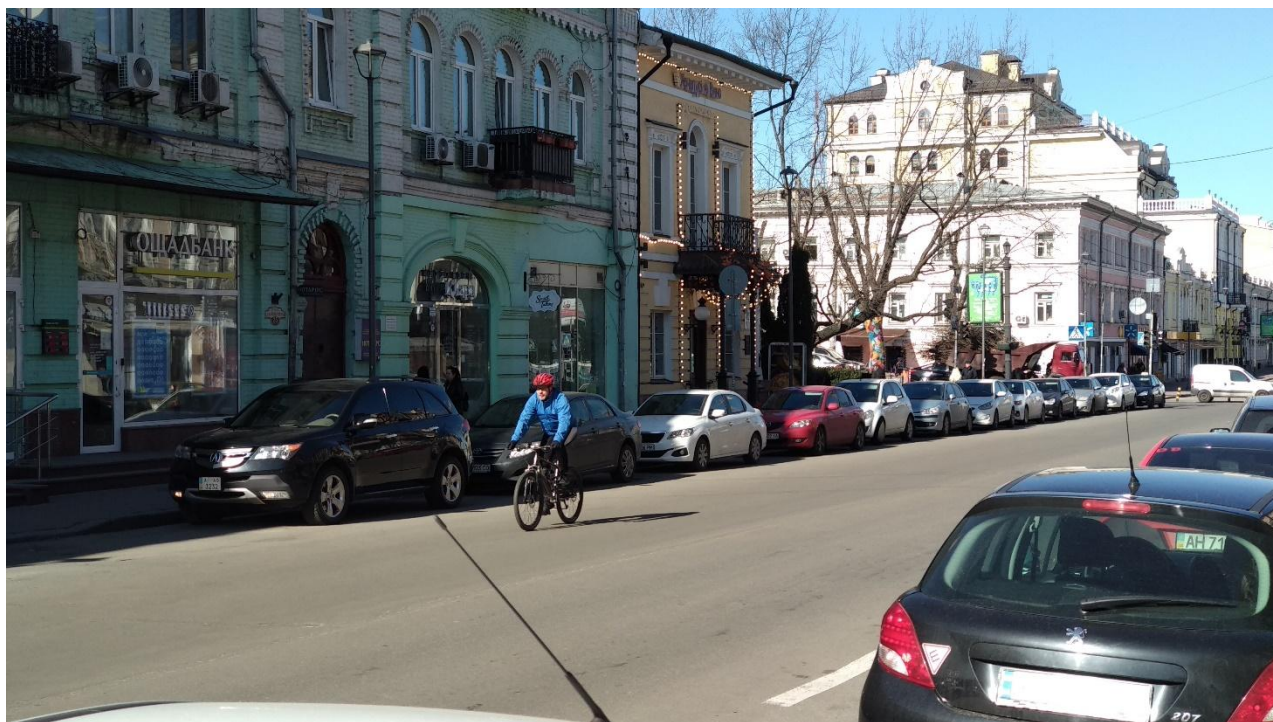


Рис. Г.1. Паркування з порушенням правил ПДР
Фото взято з Facebook«ISEK Подільського району»



Рис. Г.2. Паркування з порушенням правил ПДР
Фото взято з Facebook«ISEK Подільського району»



Рис. Д.1. Заїзд на трамвайні колії, що потребують фізичного виділення

Фото: ГО «АгентиЗмін»