



УДК 911.375

DOI <https://doi.org/10.32999/ksu2413-7391/2020-13-2>

Бикова М.Д.,
кандидат географічних наук,
асистент кафедри туризму
Національний педагогічний університет імені М.П. Драгоманова
mariya_bykovad@ukr.net
ORCID: 0000-0002-9213-2590

Щабельська В.Г.,
кандидат географічних наук, доцент,
завідувач кафедри географії
Національний педагогічний університет імені М.П. Драгоманова
schabelska_v@ukr.net
ORCID: 0000-0002-1874-4900

ЖИТЛОВА ЗАБУДОВА ВИРОБНИЧИХ ТЕРИТОРІЙ КИЄВА: СУЧАСНІ ПІДХОДИ ТА ПРОБЛЕМИ

У статті проаналізовано зміни, що відбуваються у структурі забудови виробничих територій Києва в умовах постіндустріальних трансформацій. Проведено аналіз та узагальнено результати наукових досліджень щодо питання житлової забудови на ділянках промислових районів та зон Києва, які зазнали процесів деіндустріалізації і в подальшому були реорганізовані під будівництво житла. Визначено виробничі території, де частка житлової забудови виявилася найвищою, з'ясовано чинники, що її зумовили. Проаналізовано закономірності розміщення житлових комплексів – еліт-, бізнес-, комфорт- та економ-класу. З'ясовано, що основним критерієм вибору місця для житлової забудови залишається транспортна доступність для індивідуального та громадського транспорту і відповідно виявлено взаємозв'язок між вартістю житла та його розміщенням. Доведено, що позитивні зміни полягають у реабілітації закинутих територій, збільшенні житлової забудови, зростанні кількості об'єктів третинної сфери (торгівлі, офісних та бізнес-центрів, шкіл, дитячих садків, кафе, ресторанів тощо), будівництві підземних паркінгів, створенні рекреаційно-оздоровчих зон та формуванні публічних просторів. У цілому це створює комфортне середовище для проживання населення. Аналіз висвітлив і проблеми, що пов'язані з будівництвом житла в межах виробничих територій. Це стосується, в першу чергу, ущільнення житлової забудови поблизу станцій та вздовж ліній метрополітену в центральній та середній зонах міста, що негативно позначається на транспортній системі в період пікових перевезень пасажирів. Зростання поверховості житлової забудови особливо в районах поблизу історичних місць столиці спотворює архітектурно-ландшафтний ансамбль і жодним чином не відповідає концепції просторового розвитку сучасного міста. Зосереджена увага і на зростанні міграційних потоків робочої сили, що стало результатом значного територіального розриву між місцями проживання та праці. Звісно, в окремих випадках проблеми пов'язані з екологічною ситуацією через недостатньо якісно проведену реабілітацію територій, де розміщувалися шкідливі виробництва, або через ущільнення забудови, близькість до вантажо- та пасажиронапружених транспортних коридорів.

Ключові слова: Генеральний план, постіндустріальна трансформація, житло, виробничі території, деіндустріалізація.

Bykova M.D., Schabelska V.H. RESIDENTIAL DEVELOPMENT OF KYIV INDUSTRIAL TERRITORIES: MODERN APPROACHES AND PROBLEMS

The article analyses the changes that are taking place in the construction structure of Kyiv industrial territories during the post-industrial transformations. Analysed and summarised the results of research on the issue of residential development in Kyiv industrial areas which have experienced deindustrialisation process and were later reorganised for housing construction. Defined the industrial territories, where the share of residential development was the highest and revealed the factors that caused it. The patterns of

the residential complexes distribution of elit-, business-, komfort- and economy class were analysed. It was found out that the main criterion for choosing a place for dwelling remains transport accessibility for individual and public transport and the correlation between the housing price and location. It was proved that the positive changes mean the rehabilitation of abandoned areas, increasing the housing development and the number of tertiary facilities (trade, office and business centers, schools, kindergartens, cafes, restaurants, etc.), construction of underground parking, the creation of recreational and health zones and the formation of public spaces. This creates a comfortable living environment for the population. The analysis highlighted the problems associated with the housing construction within industrial areas. This means primarily the higher density of housing development near stations and along subway lines in the central and middle zones of the city, which negatively affects the transport system during peak passenger traffic. The growing number of housing storeys especially in the areas near the historic sites of the capital spoils the architectural and landscape ensemble and doesn't correspond to the concept of modern city spatial development. The attention is also paid on the growth of the labour flows migration, which is the result of a significant territorial gap between places of residence and work. In some cases, the problems are related to the environmental situation due to the insufficient quality rehabilitation of areas where harmful industries were located, or due to the higher density of housing development, closeness to the freight and passenger traffic corridors.

Key words: General Master Plan, post-industrial transformation, dwelling, industrial territories, deindustrialisation.

Постановка проблеми. Сучасні міста як складні та динамічні соціально-економічні системи в умовах розвитку постіндустріального суспільства зазнають масштабних трансформацій. У Києві, на відміну від великих міст країн Західної Європи та Північної Америки, значно пізніше розпочалися постіндустріальні трансформації. За порівняно короткий проміжок часу столиця в умовах формування елементів ринкової економіки зазнала багатоаспектної трансформації просторової організації та функцій. Було ліквідовано або винесено за межі Києва окремі промислові підприємства, переважно із центральної та середньої зон міста. Відповідно, з'явилася можливість використання закинутих ділянок під нову забудову, що відповідає стратегічним завданням просторової організації міста. Водночас відбулося зростання кількості об'єктів сфери послуг та її частки у структурі економіки міста до 87%. Столиця, як і інші постіндустріальні міста, зіткнулася з дефіцитом територій під інноваційні виробництва, третинну сферу, житло, транспортну інфраструктуру, рекреаційно-оздоровчі зони і публічні простори.

Консолідація житлової забудови на виробничих територіях у зв'язку зі знесенням промислових будівель є економічно доцільною, оскільки, втративши основну функцію у зв'язку з деіндустріалізацією, вони залишаються інвестиційно привабливими через особливості розміщення та наявність інженерної інфраструктури. Варто зазначити, що столиця не може повністю втратити промислову функцію, а

тому важливим залишається питання реіндустріалізації окремих виробничих територій і відведення ділянок для створення інноваційних високотехнологічних виробництв. Проведені дослідження підтвердили, що потребує свого вирішення проблема, пов'язана з розробкою перспективних детальних схем розвитку кожної виробничої території, щоб Київ став інноваційним центром України, а не перетворився на місто суцільної житлової забудови.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема дослідження житлової забудови є багатоаспектною, оскільки житло є однією з найважливіших складових частин для реалізації людиною своїх життєвих потреб. Проблематиці дослідження постіндустріальної трансформації просторової організації економіки міст та особливостей житлової забудови увагу приділяють архітектори, містобудівники, економісти, соціологи, географи. У вітчизняній науковій літературі є певні напрацювання з дослідження просторової трансформації міського простору та виробничих територій (Підгрушній, Бикова, 2019), житлової забудови (Мезенцев, Стеблецька, 2017), географічних особливостей архітектурно-планувального розвитку Києва та Київського регіону (Палеха, 2017). Слід відзначити теоретичні та практичні дослідження ринку житлової забудови Києва (Запотоцька, Запотоцький, Горин, 2017). Водночас системні дослідження територіальної організації житлової забудови в межах виробничих територій недостатні.



Постановка завдання. Головним завданням даного суспільно-географічного дослідження є аналіз структури забудови виробничих територій Києва, з'ясування особливостей житлової забудови в межах промислових зон і районів залежно від їх розміщення в центральній, середній та периферійній зонах столиці. Аналіз просторових змін у житловій забудові дає можливість оцінити позитивні і негативні наслідки у контексті постіндустріальної трансформації міського простору.

Виклад основного матеріалу дослідження. Стратегія забудови Києва у ХХ столітті реалізовувалася відповідно до Генеральних планів розвитку міста, яких за радянський період було прийнято чотири. Зі здобуттям у 1991 р. незалежності України був прийнятий новий Генплан (2002 р.), розрахований на період до 2020 р. Кожен із Генпланів заклав основи сучасної територіально-планувальної структури міста. Нині на стадії обговорення і затвердження перебуває проект Генплану розвитку м. Києва та його приміської зони до 2025 р., в якому передбачається збільшення житлового фонду столиці (Генеральний план розвитку м. Києва та його приміської зони до 2025 року (проект), 2015).

У науковій літературі та на ринку житлової нерухомості часто вживається поняття «житло». У зв'язку із цим акцентуємо увагу на найбільш вдалому його визначенні, яке представлено у Цивільному кодексі України ст. 379, де зазначено, що «житлом фізичної особи є житловий будинок, квартира, інші приміщення, призначені для постійного проживання (Цивільний кодекс України, 2020). Щодо класифікації житла, то використовуються різні критерії за якими вона здійснюється. Із позиції суспільно-географічних досліджень варто звернути увагу на класифікацію, розроблену Українською будівельною асоціацією, яка виділяє 5 класів житла: соціальне, економ, бізнес, преміум і де-люкс. Два останні класи часто об'єднують в одне поняття – еліт-житло (Українська будівельна асоціація, 2006). Одним із критеріїв, що покладений в основу представленої класифікації, є територіальне розміщення, яке позначається на комерційній привабливості житлової забудови. Кожен клас житла має відповідно до встановлених норм певні будівельні і технічні характеристики, які

також впливають на його вартість. Зрозуміло, що житло повинно бути комфортним для проживання населення та реалізації його потреб.

У розвитку містобудування Києва важливим етапом стало будівництво житлових масивів за типовими проектами індустріальними методами, яке розпочалося у другій половині 1950-х рр. Першим таким житловим масивом був Першотравневий, де під забудову відведено 15% території, 57% – під зелені насадження і 28% – під проїзди і вулиці. Ще одним прикладом є житловий масив Русанівський, де 41% площі займали зелені насадження та водне дзеркало каналу. Водночас значна увага зверталася не лише на озеленення та благоустрій території, а й будівництво дитячих та спортивних майданчиків, магазинів, об'єктів побутової сфери (Шулькевич, Дмитренко, 1978). Необхідно зазначити, що протягом наступних років були збудовані житлові масиви Чоколівка, Нивки, Лісовий, Воскресенка, Відрадий, Академмістечко, Нова Дарниця, Микільська Борщагівка, Дарниця, Виноградар, Оболонь, Троєщина тощо. Важливим залишалось те, що значна частка площ цих житлових масивів продовжувала резервуватися під соціальну інфраструктуру, рекреаційні зони.

Загалом площа житлового фонду Києва в 2017 р. досягла 63,4 млн м². Серед регіонів України столиця посідає друге місце за введенням в експлуатацію житла. У 2017 р. частка міста склала 17% від загальної площі житла зданого в експлуатацію в Україні, проти 14,3% у 2016 р. За рахунок будівництва нових житлових будинків та реконструкції існуючого житлового фонду в експлуатацію у 2017 р. житла здано на 29,9% більше, ніж у 2016 р. У розрахунку на 10 тис. постійного населення площа прийнятого в експлуатацію житла склала 6000,8 м², проти 2199,3 м² в Україні (Будівництво житла та об'єктів соціальної сфери у місті Києві, 2018). Середня забезпеченість житловою площею досягла 22 м² на особу, що значно нижче, ніж в країнах ЄС (42,5 м² на особу) (European Commission, 2017). Як свідчать дослідження, житловий фонд 77% домогосподарств столиці було збудовано у 1960–1980-х рр., і лише 15% – після 1991 р. Нині основним джерелом фінансування будівництва житла є кошти фізичних осіб. За рахунок державного бюджету у 2017 р.

збудовано лише 0,2% від загальної кількості зданого у столиці житла.

Реалії початку XXI століття в Києві виявилися такими, що території, зарезервовані і не використані своєчасно під заплановану соціальну інфраструктуру та рекреаційно-оздоровчі зони, почали досить активно і часто незаконно забудовуватися житловими будинками. Проте хаотичне ущільнення житлової забудови в межах наявних житлових масивів, і доведення старої історичної забудови до аварійного стану, а в подальшому зведення на її місці багатоповерхівок, ігнорування законодавчих норм – не забезпечувало необхідних для міста темпів будівництва.

Постіндустріальні трансформаційні процеси в економіці столиці змінили підходи до житлової забудови, що є досить важливим для жителів урбанізованих територій. У процесі деіндустріалізації в Києві з'явилися значні ділянки зі зруйнованими промисловими підприємствами, які поступово перетворилися на так звані «браунфілди», фактично «мертві зони» виробничих територій. Зважаючи на те, що місто має обмежені можливості для відведення земельних ділянок під житлову забудову, резервом для реалізації будівельних проектів в умовах деіндустріалізації виступили виробничі території.

Слід наголосити, що реорганізація виробничих територій під житлову забудову ще не набула у столиці значного поширення, на відміну від інших європейських міст. Серед європейських країн прикладом є Німеччина, де в межах промислових ділянок і портових територій річки Шпреї (м. Берлін) були збудовані житлові райони; на берегах озера Шпандау – новий житловий район з соціальною інфраструктурою (Демидова, 2010). Це дозволило здійснити реабілітацію територій та сформувавши відкриті публічні простори. Дослідження свідчать, що в Києві відбувається поступове зростання частки житлової забудови в межах виробничих територій, і зумовлено це зростанням попиту на нове якісне та комфортне житло на ділянках зі зручним транспортним сполученням.

У Києві вартість землі у межах виробничих територій відрізняється залежно від місця їх розташування в центральній, середній та периферійній зонах. Навіть у межах однієї виробни-

чої території цінова категорія окремих ділянок під житлову забудову може бути різною, що зумовлено їх розміщенням. На наш погляд, це не випадковість через проблеми транспортної системи столиці, яка особливо в пікові періоди характеризується значним перевантаженням основних транспортних коридорів. Водночас розміщення житлової забудови на територіях зі зручним транспортним сполученням забезпечує її конкурентоздатність на ринку житла та відповідно формує ринкову ціну.

Нині в місті збудовано або знаходиться на етапі будівництва понад 50 житлових комплексів від еліт- до економ- класу на територіях очищених від старих промислових об'єктів. Для з'ясування змін, які відбулися у структурі забудови виробничих територій та ділянок окремих промислових підприємств столиці за період з 1990 по 2020 рр., на основі наборів геопросторових даних виконаний ГІС-аналіз із застосуванням інструментів геобробки у середовищі ArcMap. У результаті визначено площі територій, які змінили функціональне призначення з виробничого на житлове. Так, у 1990 р. житлова забудова у більшості промислових зон і районів практично була відсутня, а в межах окремих із них розміщувалися житлові будинки, які були збудовані ще до їх формування або на початковому етапі. За результатами проведених нами розрахунків частка житлової забудови територій промислових зон і районів та дисперсно розташованих за їх межами промислових підприємств досягла у 2020 р. 2,8% від їх загальної площі. За розрахунками під житлову забудову використано 2,3% території промислових зон і районів та 7,5% дисперсно розташованих за їх межами підприємств (рис. 1).

Найвища частка житлової забудови досягнута в Центральному промисловому районі, де вона складає 31%. Основними чинниками такого зростання залишається престижність центральної частини міста і попит на житло високої цінової категорії, що відповідає сучасним стандартам та зручна транспортна доступність. Ціна на квартири, що збудовані на місці промислових підприємств в Центральному промисловому районі, складає в середньому 2,0–3,0 тис. доларів США за 1 м² проти 500–600 доларів США в промислових районах, які розташовані в периферійній зоні міста.

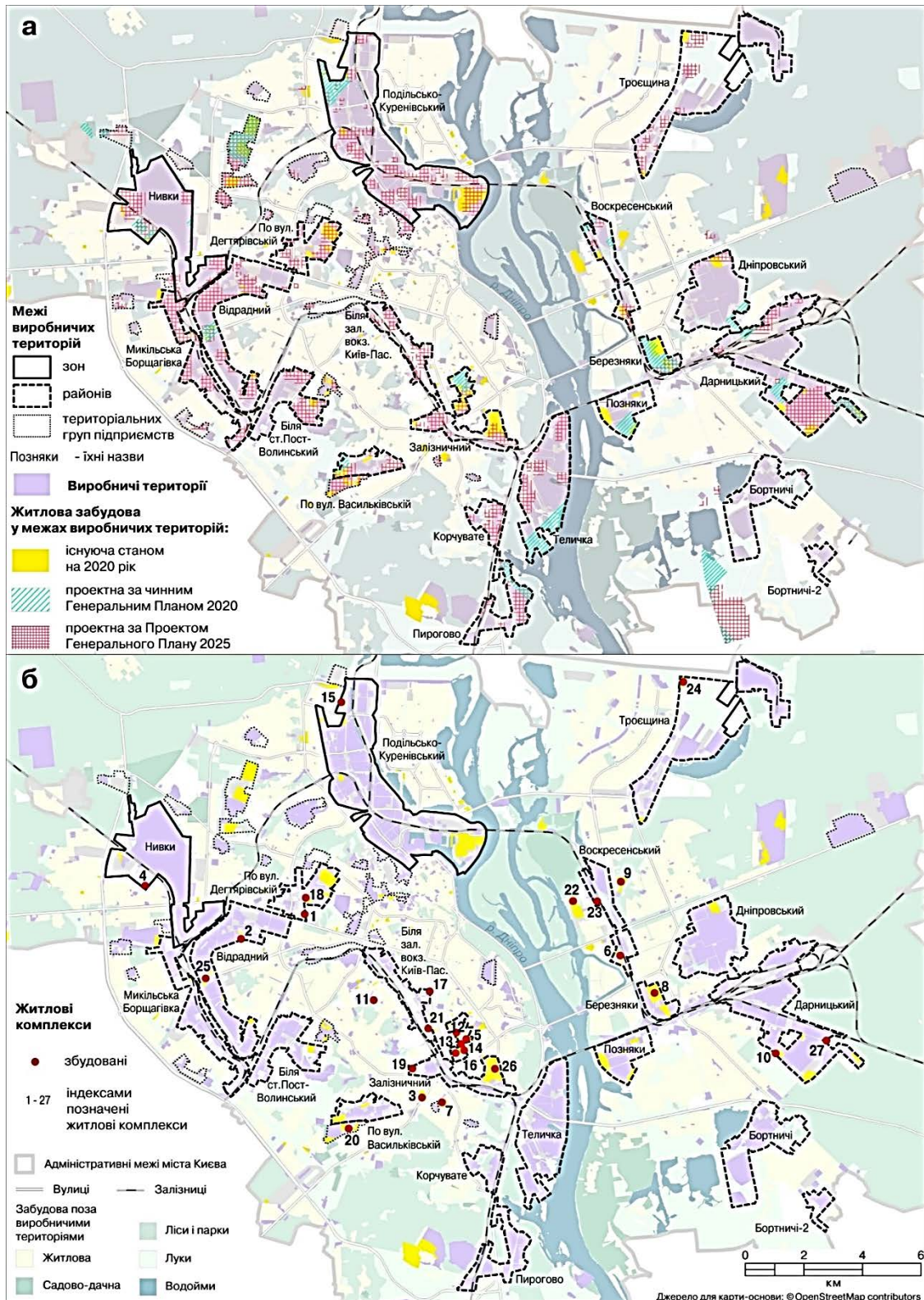


Рис. 1. Житлова забудова Києва: а) житлова забудова у межах виробничих територій; б) житлові комплекси збудовані у межах виробничих територій

Індексами позначено житлові комплекси: 1 – Crystal Park; 2 – L-квартал; 3 – Park Avenue; 4 – Академ Парк; 5 – Бульвар фонтанів; 6 – Галактика; 7 – Голосієво; 8 – Комфорт Таун; 9 – Паркові озера; 10 – Поліський; 11 – Пори року; 12 – Престиж Хол; 13 – Французький квартал 2; 14 – Французький квартал; 15 – Яскравий; 16 – Central Park; 17 – Chicago Central House; 18 – Cosmopolitan; 19 – The Lakes; 20 – Амурський (Lemonade); 21 – Бруклін; 22 – ЖК вул. Є. Маланюка; 23 – Каховська; 24 – Милославичі; 25 – ЖК на проспекті Комарова; 26 – Новопечерські Липки; 27 – Оберіг

У Центральному промисловому районі спостерігається і найвища концентрація житлових комплексів еліт-класу переважно на ділянках поблизу станцій «Палац Україна» та «Либідська», де вільних площ для житлової забудови нині практично не залишилося.

В останні роки житлове будівництво інтенсивно відбувається в межах промислових районів «Березняки», «Залізничний», «По вулиці Дегтярівській», де частка житлової забудови за нашими розрахунками складає відповідно 28,4; 24,2 та 20,6% від їх загальної площі. Показовим є те, що зростає частка житлової забудови і в найстарішій за часом формування Подільсько-Куренівській промисловій зоні, де концентрується значна кількість закинутих виробничих майданчиків промислових підприємств, які припинили свою діяльність. Територія цієї зони має досить вигідне положення завдяки наявності лінії метрополітену та зручному транспортному сполученню з центральною частиною міста. Тут є можливості для формування рекреаційних зон завдяки близькості до головної водної магістралі – Дніпра. На території промислової зони залишилися ділянки, які в 1970–1980-ті рр. резервувалися під соціальну інфраструктуру, а нині можуть використовуватися і під житлову забудову. Слід наголосити, що спостерігається зростання житлової забудови на промислових територіях, які змінюють функціональне призначення та розміщуються в зовнішній частині серединної зони і на периферії (промислові райони «Дарницький» та «Позняки», промислова зона «Нивки»).

Основним аспектом нашого дослідження є виявлення та узагальнення характерних особливостей розміщення в межах виробничих територій житлової забудови еліт-, бізнес-, комфорт- і економ-класу та чинників, що їх зумовлюють. Нині в Києві реалізовано низку проектів перепрофілювання деградованих та розчищених від промислових об'єктів ділянок виробничих територій під житлову забудову, яка задекларована забудовниками як еліт-клас. Оскільки в Україні відсутня єдина загальноприйнята класифікація житлової нерухомості, то забудовники досить вільно трактують поняття забудова еліт-класу. Якщо ж посилатися на критерії до елітного житла запропоновані Інститутом розвитку міст, то воно повинно розташовуватися в централь-

них районах міста (але не на магістралях), бути віддаленим від виробничих територій і підприємств (Калашнікова, 2015). У такому разі житлові комплекси, що будуються на реабілітованих ділянках, де розміщувалися промислові підприємства, не можуть відноситися до даного сегменту. Подібні розбіжності зустрічаються досить часто. Так, наприклад, на початку будівництва житловий комплекс «Французький квартал-2» з урахуванням комфортності житла був задекларований як еліт-клас, а нині на ринку житлової нерухомості квартири продаються як бізнес-клас (рис. 2). У пішохідній доступності до станцій метрополітену «Палац Україна», «Либідська», «Дружби народів», під будівництво житлового комплексу «Престиж Холл» використана територія торгово-промислової фірми «Україна»; «Бульвар фонтанів» – фірми «Укрвино» (промисловий район «Центральний») (рис. 3).



Рис. 2. ЖК «Французький квартал-2»
(фото авторів)



Рис. 3. ЖК «Бульвар фонтанів»
(фото авторів)



Житловий комплекс еліт-класу «Crystal Park» збудований на території заводу «Фотон» поблизу парку Пушкіна та станції метрополітену «Шулявська» (промисловий район «По вулиці Дегтярівській»). Щодо об'єктів житлової забудови такого класу, то все частіше вживається термін «місто у місті», оскільки одночасно планується будівництво об'єктів соціальної інфраструктури (бізнес-центрів, офісних приміщень, торговельних центрів, ресторанів, кафе, салонів краси, дитячих садків, шкіл, стадіонів, фітнес-клубів, відділень банків тощо), підземних паркінгів. Зрозуміло, що райони житлової забудови даного типу – це створення багатофункціонального середовища з відповідним рівнем забезпечення об'єктами інфраструктури, віддаленість від промислових підприємств, зручність транспортного положення, можливості для формування відкритих публічних просторів, реабілітація території, екологічна безпека тощо. Водночас проведені польові дослідження ділянок житлових комплексів еліт-класу, що споруджені в межах виробничих територій, свідчать про значне ущільнення забудови, скупчення висотних будинків на невеликій території, хронічний дефіцит вільних площ (рис. 2). Це обмежує можливості для формування відкритих публічних просторів та рекреаційно-оздоровчих зон і погіршує екологічний стан навколишнього середовища. Іноді заплановані об'єкти третинної сфери не завжди вчасно вводяться в експлуатацію. Таким прикладом є зданий в експлуатацію житловий комплекс «Crystal Park», де для забезпечення потреб населення та створення додаткових робочих місць лише заплановано будівництво торговельно-офісного і офісного центрів, дитячого садка, школи, банків, магазинів. Зростання чисельності жителів та залучення додаткової робочої сили у зв'язку зі збільшенням кількості об'єктів третинної сфери, посилює міграційну активність населення та відповідно навантаження на транспортну інфраструктуру. Очевидним є те, що деіндустріалізація, яка позначається на кількості зайнятих в промисловому виробництві даних територій, та висока цінова категорія житла, яке спроможні придбати заможні категорії населення, впливає на соціальний склад населення.

Дослідження останніх років дають підстави констатувати, що для будівництва елітного житла комерційно привабливими є виробничі

території, які концентруються переважно в центральній зоні та прилеглий до неї частині серединної. Вони знаходяться порівняно недалеко від центрального ядра міста, характеризуються транспортною зручністю для індивідуального та громадського транспорту (це стосується напрямку магістралей, їх доступності та інтенсивності, структури транспортних потоків), позиціонуються на ринку житла як екологічно безпечні та престижні. На наш погляд, віднесення охарактеризованої житлової забудови до еліт-класу залишається дискусійним через низку зазначених вище проблем.

В умовах трансформації виробничих територій у столиці вже є приклади будівництва житлових комплексів бізнес-класу. До них відноситься житловий комплекс «Французький квартал-2», що будується на території тролейбусного депо № 1 поблизу станції метрополітену «Либідська» і який згідно із планами забудовника повинен складатися з 12 будинків 9–24 поверхів (промисловий район «Центральний») (рис. 2). На території Державного підприємства «Преса України» в п'ятихвилинній доступності автомобільним транспортом до станцій метрополітену «Либідська», «Палац Україна» та «Дружби народів» розташований житловий комплекс «Французький квартал».

Дедалі більшого поширення у Києві набуває будівництво житлових комплексів бізнес-класу, які відносяться до так званої «точкової забудови». Вони знаходяться на реабілітованих територіях ліквідованих промислових підприємств, що розміщувалися поза межами промислових зон та районів. Такими прикладами є такі житлові комплекси: «Голосієво», що збудований на місці виробничих територій зачиненого Голосіївського заводу будівельних матеріалів і конструкцій (Голосіївський адміністративний район); «Пори року» – автотранспортного підприємства (Солом'янський адміністративний район); «Паркові озера» – заводу «Агромаш» (Дніпровський адміністративний район).

На наш погляд, враховуючи позитивні наслідки від такої житлової забудови для реабілітації території, варто звернути увагу і на проблеми, які при цьому виникають. Зокрема, незважаючи на високу цінову категорію даних житлових комплексів, ділянки відведені під їх забудову мають незначні площі. В умовах комерціалізації ринку землі відбувається

ущільнення забудови за рахунок концентрації значної кількості багатоповерхових будинків. Через обмеженість площ для забезпечення потреб жителів цих комплексів споруджуються лише окремі об'єкти соціальної інфраструктури, що посилює навантаження на існуючі. Посилення міграційних потоків робочої сили в інші райони міста через дефіцит місць працевлаштування негативно позначається на ефективності функціонування транспортної системи. Виникають проблеми, пов'язані з формуванням нових рекреаційних зон для задоволення потреб мешканців цих комплексів. Підсумовуючи зазначене, констатуємо, що будівництво житлових комплексів бізнес-класу відбувається переважно на виробничих територіях в центральній та середній зонах міста з досить чітко вираженою орієнтацією на найважливіші транспортні магістралі і посилюється вздовж основних ліній метрополітену.

Дослідження передбачає визначення особливостей житлової забудови комфорт- та економ-класу. У цьому контексті є підстави вважати, що прикладом комплексного підходу до реорганізації виробничої території та

створення соціальної інфраструктури у Києві є житловий комплекс комфорт-класу «Комфорт Таун», збудований відповідно до вимог проекту на території ліквідованого заводу «Вулкан» (промисловий район «Березняки»). Звісно, він є показовим у плані комплексного підходу до реабілітації території та забезпечення комфортних умов для проживання населення: створено відповідне архітектурно-ландшафтне середовище, збудовано торговельний центр з супермаркетом, дитячий садок, спеціалізовану школу мистецтв, стадіон, бізнес-центр, паркінг, офісні приміщення.

Поблизу станції метрополітену «Лівобережна» на місці колишнього молочного заводу ВАТ «Галактон», виробничі потужності якого були винесені у Херсон та Кременчук у зв'язку з відсутністю можливостей розширення через досить високу щільність забудови, споруджено житловий комплекс комфорт-класу «Галактика» та супермаркет «Novus» (промисловий район «Воскресенський»); на території ліквідованого заводу дитячого харчування в десятихвилинній доступності автомобільним транспортом від станцій метрополітену «Героїв



Рис. 4. ЖК «Яскравий» (фото авторів)



Дніпра» і «Мінська» знаходиться житловий комплекс комфорт-класу «Яскравий», торговельний центр «Полярний», будівельний гіпермаркет «Leroy Merlin» (промислова зона «Подільська-Куренівська») (Бикова, 2019).

Протягом останнього десятиліття набуває поширення будівництво житлових комплексів економ-класу, серед яких нами досліджено такі: «Академ Парк», що збудований на реорганізованій території АТ офісних і спеціальних меблів поблизу Кільцевої дороги (промислова зона «Нивки»); «Оберіг» та «Оберіг-2» – на території колишніх складів в периферійній зоні міста, поруч з лісопарковою зоною (промисловий район «Дарницький»); «Поліський» – на реорганізованих складських територіях поряд із лісопарковою зоною в пішохідній доступності до станції метрополітену «Червоний хутір» (промисловий район «Дарницький»). На виробничих територіях, де раніше функціонували два бетонні заводи, будкомбінат, станції технічного обслуговування, відбувається реабілітація, пов'язана зі зміною функціонального призначення та будівництвом житлового комплексу «Great», що зумовлено досить вигідним розміщенням поблизу Дніпра. Заплановано будівництво об'єктів соціальної інфраструктури та формування паркової зони із відповідним ландшафтним дизайном (промисловий район «Позняки»).

Дослідження низки житлових комплексів економ-класу дозволяє констатувати, що іноді об'єкти соціальної інфраструктури взагалі не споруджуються, або темпи їх будівництва значно нижчі, ніж житла. Зрозуміло, що в умовах зростання чисельності населення у периферійній зоні міста, виникають певні проблеми. Нині це не лише дефіцит об'єктів соціальної інфраструктури, а й зростання навантаження на транспортну систему, що викликано міграцією значної кількості робочої сили з периферійної в центральну та серединну зони міста як громадським транспортом так і власним автомобільним. Оптимальним є варіант, коли житлові комплекси розміщуються поруч із лініями метрополітену, що сприяє зменшенню транспортної напруженості на основних шляхах сполучення міста. Позитивно може позначитися на транспортній ситуації розпочате будівництво паркінгів поблизу кінцевих станцій метрополітену.

Використання закинутих виробничих територій у периферійній зоні Києва під будівництво житлових комплексів економ-класу та створення відповідної соціальної інфраструктури дозволяє вирішити житлову проблему не лише менш забезпеченим прошарком населення міста, а й тим, хто надає перевагу проживанню поруч з рекреаційно-оздоровчими зонами.

Висновки з проведеного дослідження. Дослідження трансформації виробничих територій та їх використання під житлову забудову дозволяє зробити певні висновки. Ситуація, що склалася у столиці з будівництвом житла, є досить яскравим відображенням сучасних реалій. Київ у зв'язку з комерціалізацією ринку житла, зростанням попиту на різні його класи, збільшенням доходів населення поступово перетворюється в місто із суцільною хаотичною житловою забудовою, яка часто спотворює історичне обличчя міста, а скупчення нових житлових комплексів на невеликих площах перетворює ці ділянки на «кам'яний мішок».

Слід звернути увагу на те, що зростання чисельності населення у столиці потребує нарощування темпів будівництва житла. Зрозуміло, що це не повинно відбуватися за рахунок рекреаційно-оздоровчих зон. Резервні ділянки нині є в межах виробничих територій. Дійсно, спостерігається поступове скорочення частки промислової забудови при одночасному зростанні житлової. Відповідно до цього територіями для житлового будівництва на перспективу визначені території промислового та комунально-складського призначення, які змінюють функціональне призначення загальною площею 10,8 млн м² (Генеральний план розвитку м. Києва та його приміської зони до 2025 року (проект), 2015). Зауважимо, що відповідно до сучасних вимог просторового розвитку столиці подальша доцільність такої трансформації повинна обґрунтовуватися перспективними детальними схемами будівництва багатофункціональних житлових кварталів з відповідною внутрішньою інфраструктурою, дорогами та транспортними розв'язками, зеленими зонами. Водночас обов'язковою умовою реалізації цих проектів повинна стати наявність затверджених перспективних планів розвитку територій, які б враховували всі критерії відповідності сучасним вимогам житлового будівництва.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Бикова, М.Д. (2019). Постіндустріальна трансформація просторової організації господарства Києва. (Дис. канд. геогр. наук). Інститут географії НАН України. Київ, 271. [Букова М.Д. (2019). Post-industrial transformation of Kyiv's economy spatial organisation. (Thesis for Ph.D. degree). Institute of Geography of the National Academy of Sciences of Ukraine, Kyiv, 271 (in Ukrainian)].
2. Будівництво житла та об'єктів соціальної сфери у місті Києві у 2013–2017 роках: статистичний збірник. (2018). Київ : Головне управління статистики у м. Києві, 44. [Residential and social facilities construction in Kyiv in 2013-2017: Statistical Yearbook. (2018). Kyiv : Main Department of Statistics in Kyiv, 44 (in Ukrainian)].
3. Генеральний план розвитку м. Києва та його приміської зони до 2025 року (проект). (2015). URL : <http://kga.gov.ua/generalnij-plan/genplan2025> (дата звернення: 14.08.2020). [General master plan of Kyiv and its suburban area development upto 2025. (2015). Retrieved from: <http://kga.gov.ua/generalnij-plan/genplan2025> (In Ukrainian)] (дата звернення: 22.08.2020).
4. Демидова, Е.В. (2010). Понятие и опыт трансформации промышленных пространств в Российских и зарубежных городах. *Мульти Медиа Журнал «Проект Ахей»*. URL : <http://mmj.ru/index.php?id=45&article=999> (дата звернення: 10.07.2020). [Demidova Ye. V. (2010). The concept and experience of the industrial spaces transformation in Russian and foreign cities. *Multi Media Journal "Project Ahey"*. URL : <http://mmj.ru/index.php?id=45&article=999> (in Russian)] (дата звернення: 22.08.2020).
5. Запотоцький, С.П., Запотоцька, В.А., Горин, І.В. (2014). Тенденції та перспективи житлового будівництва в Україні. *Вісник Київського національного університету ім. Тараса Шевченка. Серія Географія*. 62, 45–49. [Zapototskyi S.P., Zapototska V.A., Gorin I.V. (2014). The trends and prospects of housing construction in Ukraine. *Bulletin of Taras Shevchenko National University of Kyiv. Series: Geography*. 62, 45–49. (in Ukrainian)].
6. Калашнікова, В.В. (2015). Комфортнежитло. Класифікація житла в залежності від рівня комфортності. Особливості проектування елітного житла. *Молодий вчений*. 8(1), 23–27. [Kalashnikova V.V. (2015). Comfortable dwelling. The classification of dwelling depending on the level of comfort. Features of the design elite dwelling. *Young Scientist*. 8(1), 23–27. (in Ukrainian)].
7. Класифікатор житла. (2006). *Українська Будівельна Асоціація*. URL : http://u-b-a.com.ua/uba/ua/news/news_uba/12178-59824 (дата звернення: 07.08.2020). [Housing Classification. (2006). *Ukrainian Construction Association*. URL : http://u-b-a.com.ua/uba/ua/news/news_uba/12178-59824 (in Ukrainian)] (дата звернення: 22.08.2020).
8. Мезенцев К., Стеблецька Ю. (2017). Житлові масиви соціалістичного міста: минуле та майбутнє «хрущовок» Києва. К. Мезенцев, Я. Олійник, Н. Мезенцева (Ред.), *Урбаністична Україна: в епіцентрі просторових змін* (с. 227–240). Київ: Видавництво «Фенікс». [Mezentsev K., Stebletska Yu. (2017). Residential areas of the socialist city: the past and future of Kyiv "Khrushchyovka". К. Mezentsev, Ya. Oliynyk, N. Mezentseva (Eds.). *Urban Ukraine: in the epicenter of spatial changes* (pp. 227–240). Kyiv: Publishing house "Phoenix" (in Ukrainian)].
9. Палеха Ю.М. (2017). Географічні особливості планування розвитку міста Київ на сучасному етапі. *Український географічний журнал*. 4, 39–48. [Palekha Yu.M. (2017). Geographical peculiarities of Kyiv city development planning at the present stage. *Ukrainian Geographical Journal*. 4, 39–48. (in Ukrainian)]. DOI: <https://doi.org/10.15407/ugz2017.04.039> (дата звернення: 22.08.2020).
10. Підгрушний Г.П., Бикова М.Д. (2019). Виробничі території Києва: сучасний стан і напрямки трансформації. *Український географічний журнал*. 1, 33–42. [Pidhrushnyi H.P., Buкова М.Д. (2019). The industrial areas of Kyiv: modern state and transformation directions. *Ukrainian Geographical Journal*. 1, 33–42. (in Ukrainian)]. DOI: <https://doi.org/10.15407/ugz2019.01.033> (дата звернення: 22.08.2020).
11. Цивільний кодекс України: станом на 16.07.2020 р. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 27.07.2020). [Civil Code of Ukraine: July 16, 2020. URL : <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (in Ukrainian)] (дата звернення: 22.08.2020).
12. Шулькевич М.М., Дмитренко Т.Д. (1978). Київ (архитектурно-исторический очерк). Киев : Издательство «Будівельник», 464. [Shulkevich M.M., Dmitrenko T.D. (1978). Kyiv (architectural and historical essay). Kyiv : Publishing house "Budivelnik", 464. (in Russian)].
13. Housing space per person. (2017). *European Commission*. URL : https://ec.europa.eu/energy/content/housing-space-person_en (дата звернення: 22.08.2020).

Стаття надійшла до редакції 02.09.2020.

The article was received 02 September 2020.