

*Броневицький С. П.*  
кандидат технічних наук,  
начальник установи «Інститут  
генерального плану міста Києва»,  
керівник комплексу робіт з розробки  
генерального плану міста Києва

## **СТРАТЕГІЧНІ ЗАВДАННЯ РЕСТРУКТУРИЗАЦІЇ БУДІВЕЛЬНОГО КОМПЛЕКСУ ДЛЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РЕАЛІЗАЦІЇ НОВОГО ГЕНЕРАЛЬНОГО ПЛАНУ м. КИЄВА**

Протягом років незалежності сформувалося гостро критичне ставлення професійних та громадських організацій, певних верств населення до будівництва в цілому та будівельних компаній, які здійснюють забудову Києва. Виникають дискусії про непотрібність і громадську шкідливість будівництва нових житлових будинків, готелів, адміністративно-ділових та торговельно-розважальних комплексів на території міста. Найбільш радикальні опоненти навіть закликають до порятунку Києва від будівельників, консервації історичного міста із знищенням висотних новобудов та переносу столичних функцій у «нове місто» на кшталт досвіду будівництва Астани — нової столиці Казахстану або Бразилії Оскара Німейєра.

Критичний аналіз продукції будівельного комплексу, збудованої в останні десятиріччя, свідчить про ряд об'єктивних факторів, що викликали негативне ставлення громадськості до будівництва. Серед них можна виділити розміщення нових висотних будівель в історичному центрі, практику так званого «пломбування» або ущільнення житлових кварталів та мікрорайонів, розміщення новобудов на територіях скверів та ділянок самосіяних зелених насаджень, що використовувалися населенням для відпочинку.

З професійної точки зору необхідно зупинитися на низькій будівельній культурі, що включає довготривалість будівництва, наявність значної кількості недобудованих об'єктів, які з часом перетворюються у екологічно та соціально небезпечні місця, застарілі консервативні будівельні технології, енергонеєфективні будівельні конструкції, пожежо-небезпечні матеріали оздоблювання фасадів, низький та невиразний архітектурний вигляд багатьох новобудов.

Не можна обминути найважливіший соціально-економічний негативний важіль — недоступність новозбудованих житлових комплексів для більшості киян з середніми та низькими прибутками при поступовому старінні власного житла та значною кількістю новоприбулих мешкан-

ців, які найбільш продуктивним вважають отримання земельних ділянок з поступовим будівництвом господарчим способом власних малоповерхових будинків без залучення професійних будівельних організацій.

Проте, на нашу думку, конче важливим фактором негативного ставлення до будівництва є невизначеність і незрозумілість для населення головних напрямів розвитку та реконструкції Києва і відповідних завдань будівельного комплексу.

На основі аналізу історичного розвитку міста, прогнозів та розрахунків, виконаних у новому генеральному плані Києва, визначено головні стратегічні завдання розвитку та реконструкції Києва [1].

Історичною місією Києва за часів його заснування завжди була функція столиці — першого адміністративно-політичного та духовного центру держави східних слов'ян — Київської Русі.

Сучасна та майбутня місія Києва як регіонального глобального міста — здійснення функцій столиці незалежної держави України, економічного та культурного центру південно-східного регіону Європи, національного центру науки, культури, освіти, спорту, туризму зі збереженням пам'яток культурної спадщини та унікального природно-ландшафтного комплексу, формуванням повноцінного, екологічно безпечного життєвого середовища для нинішнього та майбутніх поколінь.

На наш погляд, пропозиції щодо переносу столиці України з Києва в якесь інше нове місце цілком необґрунтовані економічно, фінансово збиткові, шкідливі соціально та політично і можуть призвести лише до перетворення Києва у законсервованій туристичний заповідник, як, наприклад, Толедо, стародавня столиця Іспанії.

Київ як глобальне місто з часом перетвориться в центр, інтегрований у світову економіку з відповідними фінансовими ресурсами, управлінськими, інформаційними й політичними функціями.

Генеральною метою стратегії реконструкції міста повинно бути підвищення якості життя киян відповідно до стандартів Євросоюзу, створення зразка європейського міста на основі сталого збалансованого соціально-економічного розвитку Києва та прилеглих територій.

Для досягнення цієї стратегічної мети необхідно забезпечити вирішення ряду найважливіших складових завдань, викладених нижче.

### **1. Поліпшення житлових умов киян, надання можливості придбати квартиру кожній сім'ї**

У Києві тисячі сімей не мають змоги придбати житло, поступово зростає зношеність житлового фонду, де мешкає основна маса киян. Створився конфлікт між інтересами мешканців та забудовників.

Тому житлова політика перш за все має передбачити санацію існуючого житлового фонду, ремонт старих житлових будинків, заміну ліфтів, утеплення фасадів, ремонт покрівель і під'їздів, заміну старих вікон, електро- і тепломереж, каналізаційних і водопровідних колекторів, роздільний збір та переробку сміття з виробництвом енергії.

Це дозволить заощадити кошти на утримання будинків, зменшити витрати на тепло-, газо- та водозабезпечення. Для забезпечення кожної київської родини квартирою, доступності придбання житла, наближення до рівня комфорту східноєвропейських столиць необхідно:

- довести загальний обсяг житлового фонду до 86,4 млн м<sup>2</sup>;
- досягнути підвищення середньої житлової забезпеченості населення не менше як до 27,5 м<sup>2</sup> на 1 особу, що відповідає структурі розселення: одне спальне приміщення для кожного члена родини;
- розповсюдити можливість включення до програм будівництва доступного житла усіх молодих киян шляхом придбання у власність з виплатою у розстрочку або оренди житла комунальної власності;
- провести у перспективі модернізацію та комплексну реконструкцію кварталів застарілого житлового фонду, обсягом до 8 млн м<sup>2</sup>;
- створити житловий фонд для переселення мешканців з будинків барачного типу та інших непридатних для проживання будівель;
- вводити щорічно в експлуатацію не менш 300 тис. м<sup>2</sup> доступного житла (у т. ч. житла для соціальних потреб), поступово усунути дефіцит соціального та доступного житла шляхом збільшення обсягу його щорічного будівництва;
- сприяти будівництву житла за рахунок приватних інвестицій;
- забезпечити завчасне будівництво об'єктів соціальної та інженерно-транспортної інфраструктури на територіях нових мікрорайонів та житлових масивів.

## **2. Кардинальне поліпшення практики планування забудови міста, забезпечення прозорості прийняття рішень, урахування сучасних світових принципів та думки громади щодо формування раціонального розселення при плануванні нового будівництва та реконструкції**

Європейський досвід планування міст Берліна, Парижа, Лейпцига свідчить про неефективність розширення міських територій. Якість життя у європейському місті визначається зручністю планувальної організації та компактністю міських просторів [2]. Для поліпшення міської структури необхідно забезпечити інтенсивний розвиток міських територій Києва за принципом компактності та зручні транспортно-планувальні

зв'язки з зонами розселення, рекреації та виробництв на прилеглих територіях.

Планувальну модель розвитку Києва у довгостроковій перспективі слід формувати як єдину відкриту містобудівну систему — м. Київ та приміські території (Київська агломерація), площею приблизно 1175 тис. га, що охоплює 10 адміністративних районів, Ірпінську міськраду та вісім міст обласного значення. Прогнозована чисельність населення київської агломерації — 4,3 млн осіб. У нинішній час територія Києва складає 83 558,6 га. Територія власно міста Києва має збільшитися в цілому на 1225 га і буде становити 84,783 тис. га.

### **3. Поліпшення та оптимізація міського середовища, зменшення навантажень на територію міста шляхом:**

— формування цілісного транспортно-планувального каркасу Києва та приміської зони, що забезпечить зручні зв'язки між поселеннями, місцями прикладання праці та рекреаційними зонами (рис. 1);

— ефективного використання власних територіальних ресурсів.

У місті виявлені територіальні ресурси сумарною площею 8081 га, що складаються з:

відведених, але неосвоєних в попередні роки ділянок та незавершене будівництво (Теремки-3, Осокорки-Північні, Осокорки-Центральні);

вільних територій, що зарезервовані для розміщення перспективної комплексної житлово-громадської та промислово-виробничої забудови — Осокорки-Південні, житловий район по вул. Озерній — вул. Північній, території по вул. Пухівській (промрайон «Троещина»), промзона «Осокорки»;

територій промислового та комунально-складського призначення, які використовуються неефективно;

територій спецпризначення, необхідність у яких втратилася внаслідок реорганізації у сфері військової оборони;

територій сільськогосподарського призначення, на яких недоцільне вирощування сільськогосподарської продукції;

мікрорайонів та кварталів застарілого житлового фонду з низькою щільністю населення.

Крім того, для раціонального трасування інженерно-транспортної інфраструктури, розміщення житла пропонуються землі деяких сільських рад Бориспільського району та інших районів площею 1988,7 га передати до меж міста Києва, а ряд земель площею 764 га передати з меж міста Києва прилеглим територіальним громадам.



### УМОВНІ ПОЗНАЧЕННЯ

#### МІЖНАРОДНІ ТРАНСПОРТНІ КОРИДОРИ

| Існуючий стан                | Етап 15-20 років | Перспектива |                                 |
|------------------------------|------------------|-------------|---------------------------------|
|                              |                  |             | Автомобільні                    |
|                              |                  |             | Залізничні                      |
| <b>ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТРАНСПОРТ</b> |                  |             |                                 |
|                              |                  |             | Залізничні лінії                |
|                              |                  |             | Будівництво додаткових колій    |
|                              |                  |             | Вокзали                         |
|                              |                  |             | Станції та зупинні пункти       |
|                              |                  |             | Вантажні райони                 |
|                              |                  |             | Вантажні двори що ліквідуються  |
|                              |                  |             | Сортувальні станції             |
|                              |                  |             | Технічна пасажирська станція    |
|                              |                  |             | Транспортно-складський комплекс |
|                              |                  |             | Швидкісна залізниця             |

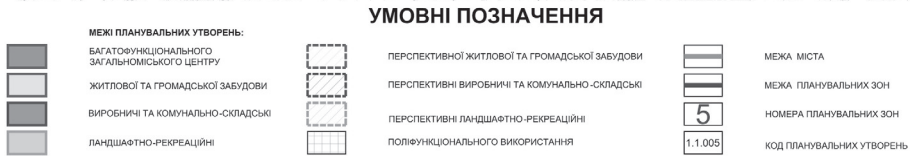
#### АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ

| Існуючий стан             | Етап 15-20 років | Перспектива |   |
|---------------------------|------------------|-------------|---|
|                           |                  |             | Автомобільні дороги державного значення       |
|                           |                  |             | - міжнародні                                  |
|                           |                  |             | - національні                                 |
|                           |                  |             | - регіональні                                 |
|                           |                  |             | - територіальні                               |
|                           |                  |             | Магістральні вулиці загальноміського значення |
|                           |                  |             | Автовокзали та автостанції                    |
|                           |                  |             | Автостоянки та автосервіс                     |
|                           |                  |             | Транспортні розв'язки в різних рівнях         |
| <b>РІЧКОВИЙ ТРАНСПОРТ</b> |                  |             |   |
|                           |                  |             | Річковий вокзал                               |
|                           |                  |             | Вантажний річковий порт                       |
|                           |                  |             | Річкові причали                               |

#### ПОВІТРЯНИЙ ТРАНСПОРТ

| Існуючий стан | Етап 15-20 років | Перспектива |           |
|---------------|------------------|-------------|-----------|
|               |                  |             | Аеропорти |
|               |                  |             | Аеродроми |

Рис. 1. Транспортно-планувальний каркас Київської агломерації



**Рис. 2. Планувальна структура м. Києва**

Необхідно забезпечити зручні транспортно-планувальні зв'язки між зонами прикладання праці, житловими мікрорайонами, громадськими центрами та рекреаційними зеленими зонами (рис. 2).

#### **4. Зменшення концентрації денного населення і транспортних потоків у загальноміському центрі шляхом:**

розвитку Лівобережного загальноміського центру вздовж Броварського проспекту, біля ст. метро «Лівобережна», «Дарниця», ст. метро «Лісова»;

формування загальноміських ділових центрів з високоякісною офісною інфраструктурою в районах пр. Бажана, Нижньої Телички, Одеської площі, зони громадсько-торговельно-офісно-ділового призначення в районі ст. метро «Петрівка»;



**УМОВНІ ПОЗНАЧЕННЯ**

|   |                                    |   |  |
|---|------------------------------------|---|--|
|  | ЯДРО ЗАГАЛЬНОМІСЬКОГО ЦЕНТРУ       |  | ГРОМАДСЬКІ ЦЕНТРИ ЗАГАЛЬНОМІСЬКОГО ЗНАЧЕННЯ  |
|  | РОЗВИТОК ЗАГАЛЬНОМІСЬКОГО ЦЕНТРУ   |  | БАГАТФУНКЦІОНАЛЬНІ ГРОМАДСЬКО-РАЙОНІВІ ЦЕНТРИ, ЩО ОБСЛУГОВУЮТЬ ПРИЛЕГЛІ РАЙОНИ ПРИМІСЬКОЇ ЗОНИ |
|  | ЦЕНТРАЛЬНА ЧАСТИНА МІСТА           |  | ЗВ'ЯЗКИ  |
|  | ГРОМАДСЬКІ ЦЕНТРИ ЖИТЛОВИХ РАЙОНІВ |   |  |

**Рис. 3. Формування системи центрів**

реорганізації комунально-промислових зон в районі Лук'янівки, Дегтярівки, Подолу з освоєнням частини територій під багатофункціональне використання;

формування громадських спеціалізованих центрів торговельно-розважального, фінансово-готельно-офісного призначення, зі спрямуванням їх по Кільцевій дорозі на перетинах основних магістралей та вулиць (рис. 3).

Необхідно провести санацію деградованих виробничих зон, які є значним територіальним ресурсом міста.

Для забезпечення комплексності забудови та притоку інвестицій пропонується формувати території пріоритетного оновлення, реконструкції та благоустрою.

Реалізація проектів оновлення, реконструкції цих територій може здійснюватися за рахунок концентрації бюджетних коштів та приватних інвестицій.

Пропонується створювати технопарки, індустріальні парки, громадсько-ділові комплекси, культурно-мистецькі та спортивні комплекси у житлових районах, зони відпочинку киян на дніпровських островах.

Якість громадського обслуговування киян передбачається поліпшити шляхом ліквідації недостатності та нерівномірності розміщення об'єктів соціальної сфери у новозбудованих житлових масивах Лівобережжя та віддалених мікрорайонах на Правобережжі міста.

#### **5. Поліпшення екологічного стану шляхом:**

збереження і благоустрою зелених зон міста, збільшення площі озеленених територій загального користування не менш як до 23,5 м<sup>2</sup> на 1 мешканця (рис. 4).

На територіях міських лісів, прилеглих до житлових мікрорайонів, необхідно створити буферні парки.

З урахуванням буферних парків загальну площу озеленених територій загального користування можливо збільшити до 7400 га, а забезпеченість населення — до 23,5 м<sup>2</sup>/особу (на перспективу).

Для цього на забудованих територіях необхідно створювати та здійснювати благоустрій існуючих скверів та парків, забезпечити розширення та розвиток парків культури, розваг і відпочинку (Голосіївського парку культури та відпочинку ім. М. Рильського, парку Партизанської Слави, Оболонь, Перемога, створення низки нових районних парків відпочинку, спортивних парків).

Необхідно виконати благоустрій озеленених прибережних зон навколо міських озер і ставків, у першу чергу сформувати комплекси з парковими і гідропарковими територіями нових обладнаних пляжів на Оболоні, Троещині, Горбачисі, на островах: Венеціанський, Долобецький і Труханів; на курортах Пуща-Водиця і Конча-Заспа, а також у басейні р. Нивки, на Русанівській набережній і Нижніх садах, довести площу пляжів до 188,3 га на довгостроковий період.

#### **6. Мінімізація незадовільних умов транспортного руху, ліквідація транспортних заторів, поліпшення транспортних зв'язків шляхом:**

забезпечення пріоритету громадського транспорту, вивільнення від стихійних парковок правої смуги для руху громадського транспорту;

створення підземних паркінгів та легких паркінгів-етажерок біля міських магістралей та площ;

створення на в'їздах до міста перехоплюючих пересадкових паркінгів у комплексі з зупиночними пунктами швидкісного рейкового транспорту;





Рис. 4. Формування зеленого каркасу

побудови нових ліній метрополітену як на Лівобережжі, так і на забудованих територіях 5-поверхової панельної забудови, де передбачається комплексна реконструкція, лінії легкого рейкового транспорту на Лівобережжі від масиву Троєщина до Осокорків;

забезпечення завершення будівництва Подільсько-Воскресенського мостового переходу, а також будівництво південного транспортного переходу в районі Осокорків — пр. Науки та в районі міста Українка.

Гостро негативне ставлення киян викликала висотна забудова в історичному центрі, що знівельовала роль пам'яток культурної спадщини.

## 7. Збереження пам'яток культурної спадщини шляхом:

суттєвого збільшення і об'єднання буферних (охоронних) зон пам'яток всесвітньої спадщини — ансамблю споруд Софійського собору та Києво-Печерської Лаври, відповідно до вимог Центру всесвітньої спадщини ЮНЕСКО, за рахунок паркової території першої надзаплавної тераси та схилів правого берега р. Дніпра з визначенням їх меж на місцевості;

встановлення межі пам'ятки ландшафту місцевого значення «Історичний ландшафт Київських гір і долини р. Дніпро», яка включена в об'єднану буферну (охоронну) зону пам'яток всесвітньої спадщини та реалізація комплексу заходів, спрямованих на збереження історичного ландшафту, нерухомих пам'яток культурної спадщини (в т. ч. пам'яток археології), а також традиційного характеру середовища;

чіткого визначення меж Центрального історичного ареалу та Південного історичного ареалу;

суворого дотримання режимів використання територій пам'яток культурної спадщини, заповідників, зон охорони пам'яток та історичних ареалів, зон охоронюваного ландшафту, заборона будівництва висотних будинків та споруд, а також будинків підвищеної поверховості, нового будівництва, не пов'язаних з реставрацією, реабілітацією пам'яток, регенерацією історичної забудови;

забезпечення планомірного ремонту і реставрації історичних пам'яток та історичної забудови.

Для реалізації наведених комплексних завдань місто повинно мати потужний будівельний комплекс з високим рівнем будівельної культури.

Необхідно забезпечити дерегуляцію будівництва, створити умови для інноваційного розвитку будівельної галузі, яка стане стимулятором у подоланні фінансової та економічної кризи.

У будівельній галузі міста Києва зайнято біля 10% економічно активного населення. У 2013 році, незважаючи на складні соціально-економічні умови, було здано в експлуатацію 1,5 млн м<sup>2</sup>, з них біля 1,4 млн м<sup>2</sup> у багатоквартирній багатоповерховій забудові. Будівельний комплекс Києва залишається лідером, вводячи в експлуатацію біля 10% житла від загального обсягу по Україні [3].

Проте при зростанні обсягів введення в експлуатацію житлова забезпеченість киян залишається низькою, зростає зношеність житлового фонду, неефективно довга тривалість будівництва.

Аналіз житлового фонду м. Києва свідчить про незадовільність його стану, в першу чергу, вимогам економії енергоресурсів. Поступово збільшується питома вага морально застарілого житла (знос 40–60%) —

9,4 млн м<sup>2</sup>, або 14,5 % від загальної кількості житла, яке потребує або потребуватиме найближчим часом реконструкції. До морально застарілого житла відносяться 5-поверхові великопанельні та цеглові будинки, що збудовані у 1960–1970 роки.

Таким чином, з часом все більш вагомо постає проблема реконструкції міських територій зі зношеними фондами. Необхідна зміна пріоритету будівельної галузі від будівництва крупних нових масивів у периферійних зонах до реконструкції забудованих районів та освоєння невеликих земельних ділянок.

У даний час у будівельній практиці застосовуються в основному консервативні будівельні технології, що не забезпечують здешевлення собівартості будівництва та комунальних послуг. Це обумовлено малою потужністю приватних будівельних компаній, недостатньою гнучкістю великих будівельних корпорацій, нестачею інвестицій. Основними формами організації будівництва залишаються будівельні трести та домобудівні комбінати, а також невеликі приватні компанії-забудовники, що виконують на практиці лише посередницькі функції.

Незавершені довгобуду стали соціальною проблемою, викликають незадоволення мешканців, заморожують капітальні вкладення.

Будівельний комплекс міста необхідно реструктуризувати з урахуванням реалізації основних напрямів реконструкції міста, визначених генеральним планом, і зорієнтувати на:

формування крупних поліфункціональних містобудівних комплексів з діловою, громадською та частково житловою функцією, як-то: міжнародний громадсько-діловий центр «Київ-Сіті», Троєщанський індустріальний парк по вул. Пухівській з офісно-діловим комплексом для можливості розміщення представництв міжнародних компаній;

створення громадських центрів у зонах масового відпочинку з поліфункціональними комплексами для організації розваг, дозвілля, масових видів спорту та оздоровлення;

будівництва житлово-громадських комплексів економічного масового житла шляхом реконструкції деградованих земель промислових виробництв, сільськогосподарського та спеціального призначення мікрорайонів старої індустріальної забудови тощо;

комплексний ремонт будинків масових серій із заміною віконних і вхідних блоків, утепленням фасадів та покрівель, заміною інженерного обладнання;

унікальну реконструкцію окремих амортизованих будівель у кварталах історичної забудови із застосуванням індивідуальних елементів та виробів;

освоєння підземного простору, будівництво підземних транспортних споруд, логістичних приміщень, паркінгів.

Будівельна галузь у сучасних соціально-економічних умовах повинна реорганізуватися та забезпечити:

можливість реалізовувати містобудівні програми у стислі терміни; впровадження різноманітних будівельних технологій, пристосованих для організації будівельного майданчика в межах об'єкта, застосування багатооборотної опалубки, безвідхідність виробництва;

поширення нанотехнологій, які забезпечують підвищення міцності будівельних матеріалів, продовження терміну експлуатації будівель і споруд, енерго- та ресурсозбереження і використання сонячної енергії;

високу якість архітектурного вигляду міського середовища, різноманітність кольорів та фактур;

екологічну чистоту та ресурсозбереження, довговічність та стійкість конструкцій, технологічність та швидкість будівництва.

Першочерговими завданнями у сфері будівництва є залучення інвестицій для завершення довгобудів, впровадження енерго- та ресурсозберігаючих технологій, підвищення рівня індустріалізації, скорочення темпів та собівартості будівництва.

Типові організаційні форми будівельного тресту та домобудівного комбінату не можуть забезпечити виконання цих завдань.

Нові форми та структура організації будівельного комплексу мають включати:

спеціально уповноважений центральний орган у сфері будівництва та міського розвитку, який забезпечує бюджетування та контроль за виконанням національних та міських програм житлового будівництва, партнерство державного і приватного капіталу, співробітництво з громадським сектором;

відповідні міські спеціально уповноважені органи, що формуються в структурі виконавчих органів місцевого самоврядування великих міст; при цьому створюються громадські ради для забезпечення громадського контролю за спрямуванням та використанням коштів, забезпеченням рівних справедливих можливостей участі у програмі зацікавлених осіб;

інвестиційно-керуючі компанії, що створюються для реалізації крупних інвестиційних проектів або міських житлових програм і мають у своєму складі підрозділи інвестиційного аналізу та менеджменту, проектні бюро, генпідрядну службу, фінансово-банківський сектор;

спеціалізовані будівельні компанії для будівництва окремих видів об'єктів з високим класом наслідків відповідальності та категорії складності, як-то: підземні транспортні споруди, естакади та мости, висотне будівництво, крупні спортивні та розважальні споруди тощо;

реставраційно-будівельні та оздоблювальні фірми, що спеціалізуються на виконанні штучних унікальних робіт;

обслуговуючі супутні організації, що забезпечують санацію території та переробку будівельного сміття на будівельних майданчиках, електронне обладнання «розумних будівель», включаючи клімат-контроль, контроль пожежної та громадської безпеки, транспортні послуги тощо;

будівельні інноваційні парки, де буде здійснюватися пошук, винахід, патентне супроводження та впровадження новітніх нанотехнологій, що забезпечать заощадження коштів, екологічну безпеку, ресурсо та енергозбереження та інші необхідні якості будівельних матеріалів і конструкцій.

Необхідно передати громадам повноваження контролю у будівництві. Для цього доцільно:

створити міську інспекцію державного архітектурно-будівельного контролю;

відновити практику затвердження міською радою місцевих правил забудови під контролем громадської ради, у великих містах завершити розробку зонінгу — загальноприйнятого механізму регулювання будівельної діяльності у європейських країнах.

В управлінні слід забезпечити дотримання принципів соціального партнерства і співробітництва між соціальними верствами, органами виконавчої влади та інвесторами, прозорість прийняття містобудівних рішень.

Викладені вище міркування не є вичерпними, а намічають деякі основні напрями реструктуризації будівельного комплексу, які в подальшому необхідно поглибити та параметризувати, розробити принципові моделі нових форм організації будівництва, які забезпечать реалізацію напрямів реконструкції міських територій.

### Список літератури

1. *Основні положення*. Генеральний план м. Києва / КО «Інститут генерального плану м. Києва». — Електронний ресурс. — Режим доступу: // <http://kiev4you.org/gif/genplan2025>.

2. *Декларація* о городах и прочих населенных пунктах в новом тысячелетии, принятая резолюцией сессии Генеральной Ассамблеи ООН 09.06.2001 г. / Программа действий «Повестка дня на XXI столетие». — Електронний ресурс. — Режим доступу: // [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/declarations/habitatdec.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/declarations/habitatdec.shtml).

3. *Будівництво* житла та об'єктів соціальної сфери в Києві в 2012 році. — За ред. А. І. Настоящего / Комплексна економічна доповідь / Державна служба статистики / Головне управління статистики в Києві. — К.: 2013. — 15 с.

*Стаття надійшла до редакції 19 травня 2014 р.*