

УДК 725.34

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ РОЗВИТКУ АРХІТЕКТУРИ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ РІЧКИ ДНІПРО

Качуєвська О. В.¹, студ., Ахаймова А. О.², канд. арх., доц.

ННІ «Придніпровська державна академія будівництва та архітектури»

Українського державного університету науки і технологій

¹ 20035arc.kachuievaska@365.pdaba.edu.ua, ² akhaimova.anastasiia@365.pdaba.edu.ua

Постановка проблеми. Протягом століть, міста, розташовані на берегах річок, завжди приваблювали торгівлю, промисловість і транспорт, що забезпечувало їм сприятливі умови розвитку та процвітання. Ідентичність міста та його особлива привабливість, серед інших показників, обумовлюється його природним каркасом, де річка виступає в якості основного елемента. Території, розташовані вздовж річок, перетворюються привабливі міські простори, які вирізняються різноманіттям функціональних зон і динамічністю їх змін [1]. За останні роки багато архітекторів та вчених звертають увагу на ідеї відродження річкового пасажирського руху в м. Дніпро та розвитку інфраструктури прибережних територій. Вивчення архітектурно-планувальних особливостей сучасних об'єктів річкового транспорту стає своєчасним та актуальним.

Мета дослідження. Визначення актуальних питань архітектури річкового пасажирського транспорту по річці Дніпро та визначення перспектив її розвитку.

Результати дослідження. Історично, річка Дніпро мала складну гідрологічну будову, особливо на ділянці між містами Дніпро та Запоріжжя, де розташовувалися так звані дніпровські пороги. Ці пороги – кам'яністі утворення в руслі річки – значно ускладнювали судноплавство, створюючи небезпеку для руху суден через швидку течію, мілководдя та перепади висот. Ситуація докорінно змінилася у 1930-х роках після будівництва Дніпровської гідроелектростанції (ДніпроГЕС). Внаслідок спорудження греблі води піднялися, пороги були затоплені, і рух по Дніпру став значно безпечнішим та зручнішим для судноплавства. Це перетворило річку на важливу транспортну артерію України, придатну для руху вантажних і пасажирських суден майже по всій її довжині в межах країни.

Пасажирський річковий транспорт на Дніпрі був основною частиною повсякденного життя, особливо у другій половині XX століття. Види перевезень мали широкий перелік – регулярні маршрути по Дніпру, туристичні круїзи, прогулянки та екскурсії Дніпром, поїздки на дачі та передмістя. До складу пасажирського річкового транспорту входили судна: круїзні теплоходи, швидкісні теплоходи на підводних крилах «Ракета» та «Метеор», маломісні катери для коротких рейсів, пасажирські баржі для міжміських рейсів, річкові трамвайчики, моторні човни та яхти. Активне життя сприяло розвитку архітектури будівель і споруд річкового транспорту.

Основні порти Дніпровського басейну – Київ, Канів, Черкаси, Кременчук, Кам'янське, Дніпро, Запоріжжя, Нікополь, Каховка, Херсон. У містах річкового сполучення працювали річкові вокзали – повноцінні будівлі з касами, залами очікування і причалами. В деяких вокзалах були запроєктовані додаткові функціональні зони – готелі, конферензали, ресторани, дозвіллі приміщення. *Київський* річковий вокзал, розташований на Поштовій площі, є головним річковим портом столиці. Будівництво завершено в 1961 році. *Канівський* річковий вокзал – розташований на березі Дніпра у центральній частині Канева. Є важливою інфраструктурною ланкою туристичних перевезень. Будівля вокзалу функціонує як мультимодальний термінал, обслуговуючи як річкові, так і автобусні маршрути. *Черкаський* річковий вокзал відкрито 4 листопада 1962 року. У 2012 році пасажирообіг становив 23 тисячі осіб. *Кременчуцький* річковий вокзал – розташований на набережній річки Дніпро в центральній частині міста. Є одним з головних річкових портів Полтавщини. *Дніпровський*

річковий порт має 7 пасажирських причалів загальною довжиною 164 м, здатних приймати судна місткістю до 700 пасажирів. Унікальним стало рішення поставити річковий вокзал перпендикулярно до Дніпра, що стало унікальним рішенням. *Херсонський* річковий вокзал приймав до 20 судозаходів на день в період навігації (для пасажирських перевезень). Крім будівель річкових вокзалів, у багатьох населених пунктах були пасажирські причали та пірси, що створювало додаткові річкові маршрути.

Висновки. Активне використання річки як засобу пересування підсилює її унікальність, повертаючи водну артерію до повсякденного міського життя. Пасажирський річковий транспорт сприяє екологічно збалансованому розвитку, знижує транспортне навантаження на вулично-дорожню мережу та створює нові зв'язки між різними районами міста [2]. Це сприяє розвитку прирічкових територій та збагаченню їх інфраструктури, і, як слідство, розширює типологію будівель і споруд річкового пасажирського транспорту. Прирічкові території з різним ступенем урбанізації є складними та багатофункціональними. Визначення меж прирічкової зони міста підпорядковане загальним принципам функціонального зонування та архітектурно-планувальної організації міської прирічкової території, кордони прирічкових територій задаються відповідно до містобудівних умов, норм і вимог [3]. Як інтегрована сфера соціального значення, інфраструктура прирічкових територій та архітектура річкового транспорту сприяє поліпшенню якості життя населення шляхом підтримки здоров'я, відновлення фізичних і психоемоційних ресурсів людини. Регулярні перевезення населення між містами, в межах міст та населених пунктів, перевезення до історичних місць або природних парків, річкові поїздки та прогулянки, – усе це може стати потужним стимулом для розвитку міста. Розвиток прирічкової інфраструктури покращує доступність міста та прибережних територій та стимулює розвиток архітектури річкового транспорту.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Самойленко Є. В. Рекреаційний фактор в архітектурно-планувальній організації прирічкового простору. *Архітектурні дослідження*. 2020. № 12. С. 101–102.
2. Крикавський Є. В., Шандрівська О. Є., Шинкаренко Н. В. Дослідження потенціалу річкового транспорту України на засадах концепції сталого розвитку. *Системи прийняття рішень*. 2019. Вип. 7, № 4. С. 45–50.
3. Данилова Ірина. Дніпро – головна водна артерія України. Київ : Наукова думка, 2020. 250 с.