

УДК 725.34 (477-25) (045)

Дробот Б.В.

магістр, Національний авіаційний університет

Чемакіна О.В.

к.арх., доцент, Національний авіаційний університет

РОЗВИТОК РІЧКОВОЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ У МІСТІ КИЄВІ

Анотація: у статті проаналізовані шляхи благоустрою прирічкових територій та створення річкової транспортної інфраструктури, в умовах трансформації промислових зон на прикладі міста Києва.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, прибережна територія, річковий транспорт.

Постановка проблеми. Київ починає наздоганяти Лондон по туманному серпанку і танути в ранкових та вечірніх заторах. Приблизно на 40% можна було б знизити кількість заторів, якщо правильно організовувати рух на проблемних перехрестях, з розумом проектувати нові розв'язки і використовувати всі ресурси міста, які підходять під транспортне пересування.

Найефективніший спосіб боротьби із заторами - розвиток громадського транспорту. Це доведено на прикладі багатьох європейських міст. Будівництво нових доріг не вирішує проблему заторів, навпаки - кількість авто збільшується. Потрібно створювати щільну мережу держтранспорту. Він повинен бути комфортним і передбачуваним: коли людина приходить на зупинку, вона має розуміти, куди і нащо вона може звідти виїхати. В умовах розвитку транспортної системи Києва Дніпро займає одну з основних ролей: найбільші затори виникають при перетині мостів.

Тому проблема створення річкової транспортної інфраструктури у місті Києві в період широкої зацікавленості суспільства розвитком свого міста є актуальною.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми прибережних територій в різних аспектах взаємодії міста та природних ландшафтів виявлені в працях В.В. Віннікова [1], Е.А. Гагарської [2], А.П. Вергунова, В.В. Владимірова, В.І. Гуцаленко, А.Г. Григоряна, Г.П. Крутенко.

Мета. Формулювання методичних рекомендацій, щодо благоустрою прирічкових територій та створення річної транспортної інфраструктури, в умовах трансформації промислових зон на прикладі міста Києва.

Основна частина. Київ – місто, історія якого тісно пов'язана з водним простором. Місто стояло на п'яти річках, більшість з яких сьогодні протікають в колекторах (Либідь, Глибочиця) або взагалі зникли (Почайна). Саме завдяки зручному розташуванню місто змогло розвиватися і в подальшому статм в

потужним державним центром в X-XIII ст. Річковий порт (рис. 1) в XIX ст. на Дніпрі забезпечував розвиток та великий потік торгівлі та транспортні перевезення.



Рис. 1. Пристані на місті сучасного Річкового вокзалу в Києві

З 1858-го судноплавство поставили на потік - в цьому році утворилося Товариство пароплавства по Дніпру і його притоках. Пасажирські перевезення поступово робилися регулярними. Крім основного маршруту по Дніпру, Київ - Кременчук - Катеринослав, пароплави курсували по Десні до Чернігова, по Сожу в Гомель і по Прип'яті в Пінськ. Ціни були досить великими: доплисти до Кременчука першим класом коштувало 12 руб., третім - 5 руб., коли дрібний чиновник на рубежі XIX-XX ст. отримував 20 руб. в місяць.

Наприкінці XX ст. річка перестала відігравати важливу роль в економіці міста, відтоді містобудівні рішення, які приймалися, фактично ігнорували наявність річки у місті. Сьогодні вихід до правобережної набережної (гідротехнічна споруд 1930-х рр.) ускладнений через створену автомобільну магістраль – Набережного шосе з відсутніми наземними пішохідними переходами.

Прибережні території лівого берега Дніпра – Русанівської набережної, Дніпровської набережної або відрізані від житлових масивів автомагістралями, або мають низький рівень благоустрою.

Київські острови (34 зелених острова в межах міста) розвиваються хаотично.

Чимало в Києві малих водойм. Прибережні території озер користуються попитом у киян для відпочинку у воді, прогулянок тощо. Однак, стан прибережних територій часто є незадовільним. Відсутні облаштовані пляжні

зони, місця відпочинку. Територія прибережних зон захоплена незаконним будівництвом.

В новітній історії України запам'яталися дві спроби відновлення маршрутного пасажирського судноплавства на Дніпрі. У вересні 2011 року тодішній віце-прем'єр-міністр України Борис Колесніков урочисто відкрив в Каневі споруду зі скла і металу під назвою «Авто-Ріка». За задумом авторів, воно повинно було грати відразу три ролі - автовокзалу, річкового вокзалу і туристичного центру.

Це була епоха підготовки до Євро-2012, коли будувалися автобани і запускалися швидкісні потяги Інтерсіті-плюс, тому ідея не здавалася такою вже утопічною. За словами Колесникова, Міністерство інфраструктури вело переговори з власниками судноплавних компаній, і вже 30 квітня 2012-го з Києва до Канева повинні були відправитися перші теплоходи. Але вокзал досі приймає тільки автобуси.

Проект, ініційований за три роки до цього Леонідом Черновецьким, стосувався внутрішньоміських перевезень по Києву. Урочисте відкриття маршрутного річкового трамвайчика відбулося 24 липня 2009 року. Маршрут проходив від Поштової площі до Березняків через станцію метро Дніпро. Теплохід на 200 місць курсував по буднях, в ранкові та вечірні години «пік». Не всі рейси виявилися затребуваними, але, за даними Черновецького, за перший рік роботи трамвайчик перевіз 14 тис. пасажирів.

А в наступному році на Дніпрі з'явилося річкове таксі. Десятимісний човен або шестимісну яхту можна було викликати в будь-яке місце в акваторії Києва.

І трамвайчик, і таксі проіснували недовго: в 2012-му водного міського транспорту в столиці вже не було.

Протягом ряду років серед представників транспортної галузі звучить теза про те, що річкові пасажиро- і вантажоперевезення в Україні не користуються належним попитом, хоча мають величезний потенціал для цього.

На сьогоднішній день на Дніпрі побудовано 10 річкових портів, 7 великих річкових розантажувальних терміналів, десятки річкових елеваторів, а всього уздовж берегів річки розташовано більше 300 пунктів вантаження і вивантаження судів. Організація повного циклу річкового транспортування передбачає створення власної перевалочної бази і об'єктів річкової портової інфраструктури – причальних стінок, інших гідротехнічних споруд [2].

Особливості та обмеження в будівництві і експлуатації гідротехнічних та інших об'єктів портової інфраструктури пов'язані, перш за все, з правовим статусом окремих земельних ділянок, де такі об'єкти будуть знаходитися. Законодавство, що регулює земельні питання, досить двозначно. Земельний і Водний кодекси, Закон «Про транспорт» встановлюють різні категорії

земельних ділянок - землі річкового транспорту, берегові смуги судноплавних водних шляхів, прибережні захисні смуги - з різним режимом використання.

У годину «пік» київська міська транспортна схема завантажена «над» рікою: люди добираються або на роботу зі спальних районів, або додому. Структура руху метро не спрощує потік, наприклад, з Харківського масиву на Оболонь, що створює потенційне перевантаження автомобільного руху на потрібний берег (рис. 2).



Рис. 2. Завантаженість доріг в Києві у часи «пік»

Для того, щоб проаналізувати попит на водний вид транспорту і актуальність розвитку цілої інфраструктури, потрібно буде провести чимало опитувань серед жителів столиці, запропонувавши їм певну кількість можливих маршрутів, пересадочних вузлів і розв'язок вздовж берега Дніпра.

За прогнозами розвиток річкового транспорту призведе до ряду позитивних моментів. Наприклад, річковий транспорт значно більш екологічно чистий, ніж інші види перевезень, вище і його енергоефективність.

Є так само багато негативних результатів. Недоліки розвитку перевезень річковим транспортом пов'язані з цілим комплексом проблем. Серед них, основними стримуючими факторами інтенсивного розвитку річкового транспорту в плані європейської інтеграції є застаріла матеріально-технічна база, невисокий рівень механізації розвантажувальних робіт, значний фізичний і моральний знос річкових суден, а також не розвинена транспортна

інфраструктура на берегах Дніпра (відсутність потрібної кількості портів, вокзалів і причалів). Існують деякі природні складності, серед яких варто виділити замерзання ріки в зимовий період в середньому на 2-3 місяці, що змушує використовувати криголами і веде до додаткових витрат.

За «Стратегією розвитку м. Києва до 2025 року» в Києві діє стратегічна ініціатива «Дніпровська перлина», метою якої є збереження і розвиток прибережних територій Дніпра. Наразі відбувається розробка та проектування «Загальної концепції реконструкції долини р. Дніпро, а також островів та Дніпровських схилів».

Унікальний рекреаційний ресурс у вигляді головного водоймища столиці – річки Дніпро, прибережних територій, набережних, малих водойм має бути збереженим для майбутніх поколінь.

Для розвитку даного напрямку необхідно переглянути підходи до містобудівного освоєння прибережних територій, максимально розкривати зв'язок міста з річкою, формувати набережні та втілювати заходи з благоустрою на прибережних територіях малих водойм та островів.

Для їх розвитку необхідно здійснювати заходи з доступності територій, зв'язаності та розвитку функціонального наповнення територій.

Висновки. На сьогоднішній день Київ як столиця держави, що прагне до усестороннього розвитку, потребує реорганізації деяких аспектів діяльності. Оскільки міське середовище прирічкових територій є дуже важливим для формування загального архітектурного простору Києва, її стан має відповідати всім вимогам, як соціальним, так і функціональним. Проте, чи не найважливішим аспектом є архітектурно-планувальна організація, яка поєднує у собі всі грані діяльності та загального стану прирічкової зони?

Україна має досить великий нереалізований потенціал перевезень річковим транспортом: 1500 км ідеальної гладі, яку не потрібно ремонтувати. Для того, що підтримувати автодороги такої протяжності потрібно виділити 20 млрд грн. Мінінфраструктури вже порахувало, що, якщо зняти 1 млн тон з автошляхів, то це буде економія 790 млн грн на рік. Основним регіоном, перспективним для розвитку річкової навігації стає Київ. Розвиток інфраструктури та оновлення річкового флоту, прийняття низки законодавчих ініціатив спрямованих на спрощення роботи річкових перевізників може стати додатковим фактором активізації економічної активності столиці [1].

Серед необхідних заходів для забезпечення розвитку річкових перевезень необхідно прийняти ряд заходів, які б підвищили конкурентоспроможність річкового транспорту. Серед тих заходів, які необхідно вжити аналітики «Укррічфлоту» виділяють наступні: прийняття Закону «Про внутрішні водні шляхи», розробка і прийняття галузевих транспортних стратегічних програм з

метою збалансувати розподіл пасажиро- і вантажопотоків між авто, ж/д і річковим транспортом, ввести конкурентний підхід до тарифоутворення на ж/д транспорті, змінити принцип оплати зборів за проходження річковими суднами шлюзів, акваторій морських портів, знизити збори за прохід суден під іноземними прапорами внутрішніми водними шляхами України [3].

Отримані наукові результати дозволять сформулювати основні підходи до подальшого розвитку створення нових складових прирічкових територій міста Києва, дають можливість досконаліше розробити їх функціональну організацію через впровадження нових принципів формування рекреаційних, культурних зон тощо. Розроблені пропозиції будуть корисні для подальших наукових досліджень у цій галузі та можливого використання в проектній діяльності.

Саме тому дані принципи застосовано у розробці проекту перепланування та реконструкції прирічкової території Подолу в районі гавані від Вантового мосту, оскільки ця територія є найбільш перспективною для створення нових рекреаційних зон, культурних зон, розвитку туризму.

Список використаних джерел

1. Вінніков В.В. Економічні аспекти ефективного функціонування морських портів в системі міжнародних транспортних коридорів. Монографія / Одеська національна морська академія. - Одеса, Автограф, 2008. - 182 с.
2. Гагарській Е. А. Взаємодія видів транспорту в транспортних вузлах // Морський флот. - 2003. - № 4. - С. 13-15.
3. Костигіна Л. В. Економіка водного транспорту: навчальний посібник. - Ч. 1. - М.: ЦДМУ МГАВТ, 2002. - 204 с.

Аннотація

В статтю проаналізовані шляхи благоустрою приречних територій і створення річкової транспортної інфраструктури, в умовах трансформації промислових зон на прикладі міста Києва.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, прибережна територія, річковий транспорт.

Abstract

The article analyzed how to develop the river transport infrastructure in conditions of transformation of industrial zones on the example of the city of Kiev.

Key words: transport infrastructure, coastal areas, river transport.

B.V. Drobot, O.V. Chemakina

The development of river transport infrastructure in Kiev.