

УДК 711.168

*аспірант Юрковець О. С.,*  
*yurckowets@gmail.com, ORCID: 0000-0001-8011-9340,*  
*к.т.н., доцент Приймаченко О. В.,*  
*priymachenko\_a@ukr.net, ORCID: 0000-0001-8836-4332,*  
*Київський національний університет будівництва та архітектури*

## СТАН БЕРЕГОВИХ ЗОН КИЄВА

Анотація: розглянуто основні недоліки та проблеми пов'язані зі станом берегових зон міста Києва а також декілька закордонних програм та прикладів використання набережних.

Ключові слова: берегова зона, водоохоронна зона, прибережна захисна смуга.

### **Постановка проблеми.**

На сьогоднішній день на території більшості міст, які мають водні ресурси виникають проблеми пов'язані з використанням прибережної території, зокрема берегових зон. У більшості випадків, мабуть, через недосконалу законодавчо-нормативну базу, розбіжності в містобудівних термінах та наявність приватних інтересів. Ні для кого не секрет, що на фоні постійного зростання щільності забудови, зростання рівня автомобілізації та інших процесів урбанізації наявність водойм поблизу місць проживання, відпочинку чи роботи сприяє збереженню природного ландшафту. Особливо актуальним дане питання є в Києві, оскільки йому притаманні всі вищесказані процеси, а тому і вирішення цих питань є невідкладним. В першу чергу необхідно визначитися із самим терміном «берегова зона», для переважної більшості – це область взаємодії суходолу та водойми, що складається із власне берега (надводної частини), берегової лінії та берегового схилу підводної частини. На мою нашу думку, берегову зону варто розглядати не лише як геоморфологічний, а і як містобудівний елемент.

### **Аналіз попередніх досліджень.**

Більшість досліджень минулого століття пов'язаних з використанням прибережної території були присвячені покращенню природно-технічного стану водосховищ та раціонального використання й прибережних водоохоронних смуг.

Уже тоді виникала необхідність екологічно обґрунтованих, системних підходів до розробки і реалізації заходів щодо поліпшення технічного і природного (екологічного) стану водойм, які варто було здійснювати за двома основними напрямками:

- Інженерний захист берегів і прибережних територій;
- Охорона вод від забруднення і засмічення.

Згодом виникла ідея об'єднати водоохоронні та берегоохоронні заходи шляхом створення прибережних територій з регульованою господарською діяльністю, так званих водоохоронних зон і прибережних захисних смуг. У 1992-ому році в Ріо-де-Жанейро відбулася конференція ООН [1]. Ухвалений ООН Порядок денний на 21 століття, в якому регламентувалося створення програм комплексної водогосподарчої діяльності пов'язаних з:

- Впровадженням динамічного, узгодженого, послідовного та багатосекційного підходу до експлуатації водних ресурсів, враховуючи технологічні, соціально-економічні та екологічні фактори;
- Планування стійкого та раціонального використання, охорони, збереження та експлуатації водних ресурсів з урахуванням потреб та пріоритетів суспільства в рамках політики економічного розвитку країни;
- Розробка організаційних, правових та фінансових механізмів для водогосподарчої політики, яка б сприяла прискоренню стійкого соціального прогресу та економічного зросту.

Водна Рамкова Директива Європейського Союзу, прийнята в 2000 р. [2], визначила основні напрями нової водної політики, пріоритетами якої стали:

- досягнення доброї якості води
- забезпечення стійкого екологічного стану водних об'єктів.

Безумовно це сприяло прийняттю Верховною Радою України Загальнодержавної програми розвитку водного господарства України (2002 р.) [3]. Законом України «Про планування і забудову територій» (2000 р.) [4] обумовлено містобудівне архітектурне-планувальне значення гідротехнічних споруд, в тому числі, що виконують інженерний захист територій.

### **Основне дослідження**

Водні ресурси складають значну частину території міста Києва, близько 8%, близько 300 об'єктів за даними комунального підприємства ПЛЕСО, до яких входять річки Дніпро та Десна з їхніми притоками, озера ставки, тощо.

Генеральним планом міста Києва на період розвитку до 2020 р. [4] визначено, що з поліпшенням екологічного стану міського середовища необхідно проводити заходи щодо поліпшення умов проживання, відпочинку та оздоровлення, збереження та збагачення природних ландшафтів та культурної спадщини. В межах проекту міста передбачити рекреаційні зони (лісопарки, акваторії водойм), а всі містобудівні рішення спрямувати на підвищення якості атмосферного повітря та водного басейну Києва. В розділі «Охорона навколишнього природного середовища» одним із пунктів передбачається встановлення зовнішніх меж прибережних захисних смуг з метою створення

сприятливого режиму об'єктів водного фонду та запобігання їх забруднення, вичерпання, збереження екологічної рівноваги в умовах забудови міста та у відповідності до вимог Водного кодексу [6].

Якщо розглянути місця зосередження трудової діяльності та місця проживання, як протилежні центри зосередження міського населення, то сельбищні території з великою щільністю населення потребують зон відпочинку, які можна реалізувати поєднавши забудову з берегами водойм. Найліпший спосіб це втілити – це створити рекреаційну озеленену зону, яка буде сприяти інтеграції природи в міське середовище, та забезпечить психологіну та фізичну реабілітацію.

Історично склалося так, що в процесі розбудови міста Києва дотримувалися так званих принципів диференціації сельбищної території, при яких передбачалося, що основні містобудівні об'єкти (мікрорайон, житловий район) з усіх боків обмежені транспортними магістралями. Саме тому примикання житлової території до берегів водойм як правило розділено проїзною частиною як мінімум житлової вулиці. Що спричиняє відокремлення берегової зони від сельбищної території позбавляє імовірності взаємодії з довкіллям.

Очевидно, що поєднання житлових масивів з береговими зонами водойм сприяло б підвищенню рівня якості проживання у мешканців. Наявність поблизу з житловими комплексами водойм задовольнило б безліч потреб, зокрема у спілкуванні в умовах наближених до природних, сімейному дозвіллі, витратах часу на дорогу до відпочинку і тд. На нашу думку, існуюча ситуація з транспортними магістралями – це одна із причин погіршення фізичного та екологічного стану берегової зони.

Підтвердженням цьому є показники шкідливих викидів, які станом на 2008 р. становили 2,7 млн т, цікавим є, що 90,1% – це викиди автомобільного транспорту, 3,6% – інших видів транспорту, та 6,3% – виробничої техніки. Причому із загальної кількості близько 1,7 млн. т забруднювальних речовин викинуто автомобілями, що перебувають у приватній власності (див. рис. 1).

Стан водних ресурсів у країні в цілому і в Києві також небезпечний: у 2008 р. поверхневі води столиці зазнали значного техногенного навантаження (частка забруднених зворотних вод у загальному водовідведенні становила 51%, випадки високих забруднень фіксувалися у Дніпрі, Київському та Канівському водосховищах.

Енріке Пеньялоса у своїй відкритій лекції «Місто-мрія за 3 роки» [5] наголошував, що не можна дозволяти приватизувати прибережні смуги та організовувати приватні пляжі, розповідав про те, наскільки добре, коли річка проходить повз місто і як погано, коли ж вона забудована з обох боків магістралями, що варто Киву так само позбутися цього явища, як це роблять в

усьому світі. В якості прикладу приводив місто Париж, де з 2000-ого року у певний проміжок часу закривають проїзд на набережній, що ведеться дискусія про те, щоб назавжди її закрити. Лектор звернув увагу і на те, що в Данії відкрили доступ до річки, яка знаходилася у колекторі, а в Сеулі витратили 9 млрд доларів, щоб зруйнувати набережну (див. рис. 2) і зробити її пішохідною (див. рис. 3). В Бостоні 24 млрд долара витратили на те, щоб ліквідувати естакадну трасу. У Боготі не було власної річки, тому прийняли рішення перетворити осушувальний канал на річку з пішохідною зоною.

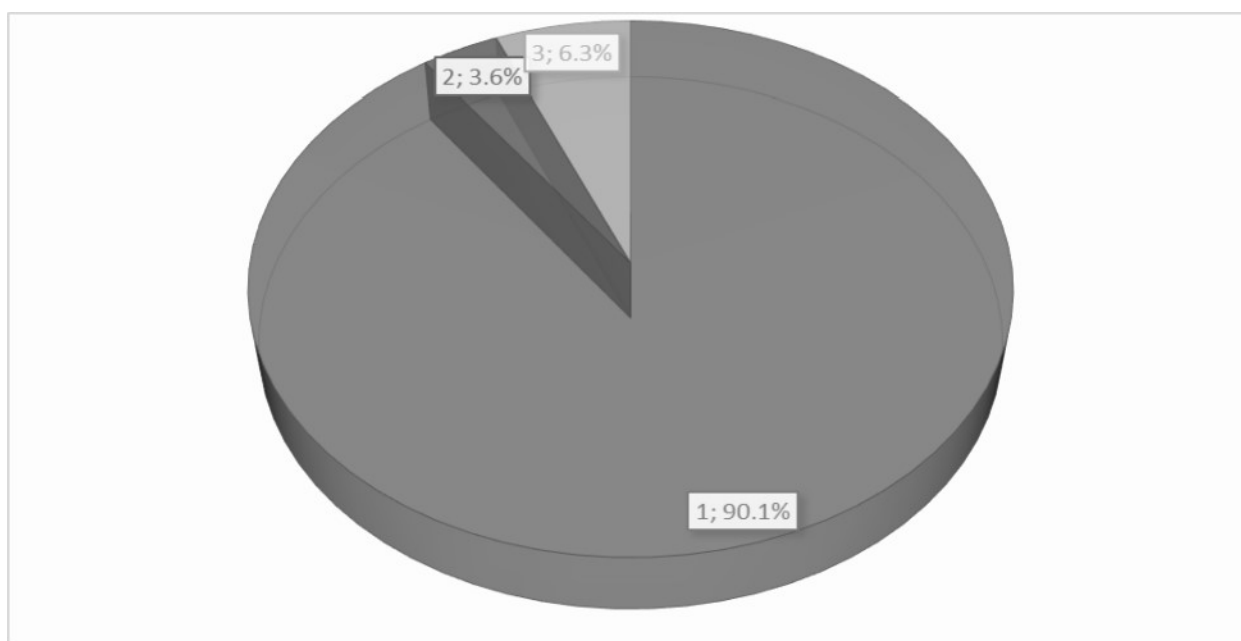


Рис. 1. Діаграма розподілу між джерелами шкідливих викидів



Рис. 2. Набережна річки Чхонгечхон у Сеулі наприкінці XX століття



Рис. 3. Набережна річки Чхонгечхон у Сеулі 2017р.

Набережні з пріоритетом для пішохідного руху актуальні у багатьох європейських країнах, зокрема у Німеччині, Фінляндії та Данії. Досить цікавим є проведений нещодавно архітектурний конкурс на концепцію «Парку Почайна», в якому передбачено створення вздовж русла річки пішохідний та велосипедний маршрут та низку громадських просторів. В результаті буде продовжена набережна з Оболони і прокладений новий маршрут до станції метро Петрівка, а також альтернативний маршрут до торговельних центрів і метро, замість ходу вздовж автомагістралі – проспекту Бандери. Концепція парку полягає в створенні системи громадських просторів – вхідної групи у вигляді пішохідного мостового переходу над проспектом Бандери, далі вздовж річки набережна зона, що переходить в громадський простір, який нині існує на вул. Вербній. Там пропонується зберегти існуючий стінопис.

Після цього розвивається новий громадський простір на колишній дамбі і шлюзі з створенням простору для проведення релігійних обрядів і зібрань. І завершальним громадським простором стане набережна зона на затоці Вовкувата і вихід до Дніпра (див. рис. 4).



Рис. 4. Концепція Парку Почайна

### Висновки

Отже, більша частина берегових зон міста Києва перебуває у складному становищі через низку проблем). По-перше це планувальна структура, яка значно ускладнює можливість вирішення питань, по-друге – не раціональне використання та обмежений доступ. На нашу думку, актуальною є потреба розроблення нової концепції освоєння за забудови берегових зон для можливості реалізувати компромісні рішення, які б дали змогу зменшити антропогенне навантаження, не ускладнювали функціонування транспортного руху, сприяли інтеграції міського середовища з природою і як наслідок підвищували б рівень комфорту життя жителів.

### Список використаних джерел:

1. Повестка дня на XXI век (англ. Agenda 21). ООН (1992). [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: [http://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/agenda21.shtml](http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/agenda21.shtml)
2. Директива 2000/60/ЄС Європейського парламенту та Ради «Про встановлення рамок діяльності Співтовариства в галузі водної політики». 2000. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: [http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/994\\_962](http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/994_962)
3. Закон України "Про Загальнодержавну програму розвитку водного господарства" 2002, Редакція від 11.03.2008 [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2988-14>

4. Генеральний план м. Києва на період до 2020 року [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://genplan.kiev.ua>
5. Город-мечта за три года: лекция Энрике Пеньялосы (мэра Боготы в 1998-2001) в Киеве [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <https://questrum.livejournal.com/283650.html>
6. Водний кодекс України зі змінами та доповненнями станом на 20 листопада 2004 року // Офіційне видання № 12/2004 року. – К.: Форум, 2004. [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу: <http://www.yurist-online.com/uslugi/yuristam/kodeks/009.php>
7. Містобудування. Планування і забудова міських та сільських поселень: ДБН 360-92\*\*. – [Чинний від 2002-04-19]. – К.: Держбуд України, 2002. – 120 с. – (Державні будівельні норми України).

#### Аннотация

Аспирант Юрковец А. С., к.т.н., доц. Приймаченко А. В., Киевский национальный университет строительства и архитектуры.

#### **Состояние береговых зон Киева.**

Рассмотрены основные недостатки связанные из состоянием береговых зон Киева а также несколько зарубежных программ та примером использование набережных.

Ключевые слова: береговая зона, искусственное водоемы, береговая защитная полоса.

#### Annotation

Postgraduate student Olexandr Yurkovets, Candidate of Engineering Sciences, docent Oleksiy Pryimachenko.

#### **State of the coastal zones of Kiev.**

Considered the main shortcomings associated with the state of the coastal zones of Kiev and several foreign programs, that is, the use of embankments. It is necessary to elaborate the concept of development for the development of coastal zones for the possibility of implementing compromise solutions that would reduce the anthropogenic load, did not complicate the functioning of the traffic flow, contributed to the integration of the urban environment with nature and as a result would increase the level of comfort of life of inhabitants.

Key words: coastal zone, artificial reservoirs, coastal protective lane.