

ПРИВАТНИЙ ЗАКЛАД «ІНСТИТУТ “ХАРКІВСЬКА ШКОЛА АРХІТЕКТУРИ”»

Кафедра Архітектури та урбанізму

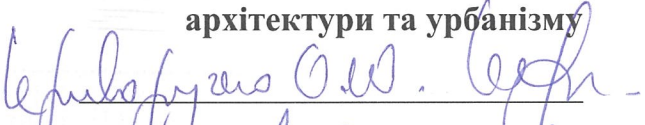
Рівень вищої освіти: перший (бакалаврський)

Спеціальність 191 «Архітектура та містобудування»

ЗАТВЕРДЖЕНО

Завідувачка кафедри

архітектури та урбанізму


“15” червня 2026 р.

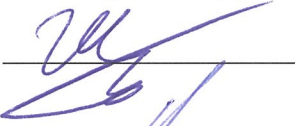
ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

до кваліфікаційної роботи

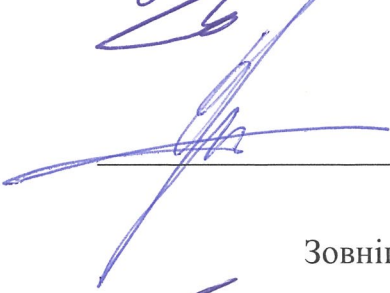
На тему: «Багатофункційна станція річкового транспорту “Водників стан” у місті Київ»

Виконав: студент 4-го курсу

за спеціальністю 191 «Архітектура та містобудування»


Шульга Н. М.

Керівниця:


Ожиганова Д.О.

Зовнішні консультанти:


Колесніков О.Є.


Зінчук Н.Б.

Львів — 2026

ЗМІСТ

С.

Вступ.....	3
1. Опис проєкту та проблематика дослідження.....	4
2. Програма та місія проєкту	8
3. Містобудівний аналіз території.....	10
4. Архітектурні рішення.....	13
5. Конструктивні рішення	18
Висновки	22
Список використаних джерел	23

ВСТУП

Я народився на Троєщині, лівобережному районі Києва, одному з найбільших в Україні. З дитинства мені розповідали, що наш район побудували на штучно створеній землі, якою замінили тутешні поля й болота. Уявити квакання жаб замість міського шуму мені допомагало квакання жаб, які жили через дорогу від мого дому. На невеликому, проте дуже красивому та затишному клаптику аборигенної природи Дніпра. Влітку я чи не щодня ходив туди на пляж, аби гратися з дітьми у воді. Це була територія, повністю оточена природою, там звучали лише вітер і дерева. Єдине, що височіло понад кронами, це були красиві верхівки мого дому та загадковий, живий велетень, який був пілоном Північного мосту.

Моє дитинство було дуже насичене подорожами Києвом, тож майже щодня доводилося перетинати Дніпро, зазвичай саме через Північний міст, який я радісно вітав. Бо чому б не привітати доброго кам'яного велетня, який чомусь допомагає мені, маленькому, безпечно переїхати таку велику річку. Проте не я один цим займався: зі мною на правий берег і назад одночасно їхало майже все населення району, що стабільно призводило до заторів та аварій на мосту. Це перетворювало кількахвилинний шлях інколи на більш ніж годинну стоянку над водою. Мені не лишалося нічого, як дивитися у вікно на синє плесо та роздивлятися життя по обидва боки ріки. І ось одного разу сталося те, що лягло в основу мого диплома. Черговий раз, задихаючись у спекотному автобусі, з-під мосту почав суватися ніс піщаної баржі, що часто чимчикувала Дніпром. Проте того дня, серед великих піщаних дюн, на кораблі я побачив групу молодих людей, які грали у волейбол.

Цей образ мене глибоко шокував — він був настільки чарівним і бажаним. Я задався питанням, чому я не там, чому я зараз пітнію в забитому автобусі, поки хтось насолоджується життям на воді. З цим питанням я і почав роботу над дипломом.

1. ОПИС ПРОЄКТУ ТА ПРОБЛЕМАТИКА ДОСЛІДЖЕННЯ

Теоретичним підґрунтям роботи є дослідницький есей, написаний мною у 2025 році в межах вибіркової дисципліни ХША «За чим сумує ландшафт» під кураторством Дарії Ожиганової. У роботі «Як Київ Дніпро не помічає» [1] досліджується історія відносин киян зі своєю головною річкою. Основною тезою тексту є припущення про взаємозв'язок стану ландшафту із рівнем його включеності в життя суспільства.

Зміна способу життя киян та переорієнтація економіки на нові ринки й види послуг з часом посунули Дніпро з п'єдисталу ключової ресурсної, навігаційної та громадської родзинки Києва. Виключення річки з побутового життя місцян спричинило втрату уваги до її стану, за якою послідували активне забруднення води, бетонування берегів, забудова заплавлених територій та навіть річища. Втрата значущості відбувалася не зовсім природним чином, найбільше на неї вплинули дві історичні події — революційні події 1917 року, що скасували приватну навігацію (рис. 1.1), та зруйнували тисячі бізнесів зав'язаних на водокористуванні (плавучі ресторани, казино, круїзи, купальні, бійцівські клуби, похоронні процесії, послуги перевізників, яхт-клуби тощо), та розпад Радянського Союзу 1991 року, коли навіть держава втратила економічний інтерес до Дніпра. Наслідком цього стало те, що наразі ціле покоління киян взагалі не усвідомлює потенціалу річки, а кілька старших лише пам'ятають байки про неї. Чудовим прикладом невключеності річки в життя киян є той факт, що на всьому правому березі міста, лише на Оболоні є пляж із прямим доступом до води.



Рисунок 1.1 — Ілюмінація на Дніпрі в Києві в 1876 р. (Макаров, 2012)

Єдиний спосіб вберегти Дніпро від повної деградації — це переосмислити його користь та цінність для громади. Якщо люди почнуть його знову цінувати, то будуть і доглядати. Інструментом досягнення цього вбачається принцип активного водокористування, прикладом якого може слугувати 19 ст. Тоді київське плесо відігравало роль повноцінного міського середовища, де постійно щось відбувалося (рис. 1.2).



Рисунок 1.2 — Труханів острів під час повені 1929 р.

Головним же драйвером розвитку водокористування вбачається створення нової транспортної системи міста — водної. Пропонується сполучення лівого та правого берегів невеликими швидкими човнами, що може стати альтернативою нинішнім методам пересування, таким, як метро та мости. Особливо цінним це було б для району Троєщини та Вигурівщини, оскільки ці райони майже повністю залежать від активностей на правому березі [2], проте не мають метро, а Північний міст є одним з найбільш завантажених в Києві. В межах диплому аксіомою приймається наступне твердження — враховуючи історію розвитку Києва за останні десятиліття, покладатися на відкриття жовтої гілки метро, яка має зв'язати Деснянський район із правим берегом, не варто — це політична обіцянка, якій вже більше сорока років. Так само не варто покладатися на мостову інфраструктуру, оскільки останній збудований міст зводили кілька десятиліть, і він досі не повністю функціонуючий, а з старших мостів 4 знаходяться в аварійному стані [3] та непридатні для користування, а інші в предаварійному, і жоден з них не

справляється із постійно зростаючим потоком автівок. Тож водний транспорт розглядається як доступніша та економічно доцільна альтернатива.

Також окремим пунктом хочеться винести питання пам'яті про зниклу культуру «водників», які населяли Київ ще відносно недавно (рис. 1.3). Це була певна категорія населення, що проживала на часто затоплюваних територіях, таких як Поділ, Оболонь, Труханів [4] та Венеційський острови, Микільська та Передмостова слобідки тощо. Їхній побут та архітектура існували в симбіозі із природними циклами Дніпра, що чудово описано у творі Ліни Костенко «Я виросла у Київській Венеції» [5], уродженки Труханового острова. Проєкт має натякнути на існування настільки унікальної, майже повністю втраченої культури життя і, можливо, вплинути на її майбутнє відновлення.



Рисунок 1.3 — Труханів острів під час повені 1929 р.

2. ПРОГРАМА ТА МІСІЯ ПРОЄКТУ

Місія проєкту — розпочати процес насичення Дніпра та навколишньої території різноманітними функціями й можливостями, які поступово мають стати частиною повсякденного життя киян. Досягнення місії передбачається за допомогою 4 принципів.

1. Водокористування. Збільшення кількості сценаріїв користування водою, зокрема, створення нових транспортних маршрутів, які пов'яжуть важкодоступний Деснянський район із основними точками тяжіння на правому березі міста. А також благоустрій прибережних територій, що покращить якість наявних сценаріїв та надасть купу нових можливостей для часопроведення.

2. Історія. Проєктована архітектура має своїми конструктивними рішеннями вести діалог із будівельною практикою водників. Черпати звідти натхнення та розвивати ідеї.

3. Екологія. Використання в будівництві сталих матеріалів, робота із дослідження стану річкової екосистеми та навчальні потужності для її покращення, використання сучасних екологічних кораблів, гіперболізована імітація втрачених та забутих елементів прирічкового ландшафту, та створення нових мікробіотопів.

4. Міфологія. Опрацювання міфотворного потенціалу та надбань Києва й Дніпра. Річкова станція має розвивати ідею історичного образу Києва. Міста, яке в першу чергу сприймалось глядачами з води, та поступово розкривалось. Робота із береговою панорамою та київською архітектурою. Насичення простору відсилками та інтерпретаціями до міфів та побутових моментів минулого, створення нових історій та образів для міста. Це досягається засобами сучасного мистецтва, та ландшафтного дизайну.

Програма проєкту складається з двох блоків — внутрішнього та зовнішнього.

1. Внутрішній. Безпосередньо програма будівлі, а саме: транспортна функція річкової станції, відпочинковий ресторан та дитячий центр біоремедіації

(вчення про очищення середовища з використанням метаболічних процесів живих організмів).

2. Зовнішній. Інтеграція функцій будівлі в наявні рекреаційні та спортивні сценарії використання ділянки, розширення їхніх можливостей, благоустрій території, та створення більшої кількості сценаріїв контакту із водою.

3. МІСТОБУДІВНИЙ АНАЛІЗ ТЕРИТОРІЇ

Ділянка проєктування розташована на території Труханівського острова, Деснянського району міста Києва. Територія зазнала значних змін на початку 1970-х років, під час будівництва Північного мосту. Були сформовані насипні тераси та вали вище рівня весняних повеней, та сформовані бетонні берегоукріплювальні контури. Більшість зелених насаджень ділянки є самосіями після 1970-х років, або результатом масштабної програми озеленення Києва у 1940–50-х роках [6]. Загалом ландшафт має переважно штучне походження вік якого не перевищує 80 років

Північний міст, що знаходиться на північ від ділянки проєктування, є однією з головних транспортних артерій міста, особливо для жителів Деснянського району. Щоденно ним переправляється близько 134 000 пасажирів громадського транспорту та 120 000 автомобілів, при проєктованій потужності споруди близько 50 000 автомобілів на добу [7]. Поруч розташована зупинка «Парк Муромець», яка з'єднана з ділянкою проєктування підземним переходом. Також наявні кільцеві розв'язки уможливають з'їзд з мосту на острів, в тому числі на вулицю Труханівську, що веде до самого Пішохідного мосту біля Хрещатицького урочища, та є однією з головних рекреаційних зон міста.

Ділянка має ряд переваг. Наявність уже зібраного, щільного пасажиропотоку, та існуюча дорожня розв'язка, що уможливорює відносно легке підключення нової транспортної системи до наявної міської інфраструктури. Прямий вихід до фарватера Дніпра та необхідна глибина дна забезпечують можливість використання широкого спектра суден і пов'язують цю точку з багатьма потенційними місцями інтересу. Наявний рівень урбанізації території дає змогу використати зведення нової споруди як можливість повернути природі частину її території та покращити умови перебування на ній. Також захисні споруди, створені для мосту, можуть стати основою для станції. Наразі ділянка вже є популярною серед жителів навколишніх районів [8], оскільки пропонує ряд унікальних сценаріїв та доступ до

великої рекреаційної зони. Це створює стабільний постійний потік людей, які роблять територію живою та її розвиток доцільнішим.

Проте ділянка має і суттєві недоліки. Незважаючи на великий потенціал для розвитку та використання, наразі територія перебуває у певному занепаді. Хоч офіційно на Труханів острів режим пропуску машин відбувається лише за пропускними, територія використовується як нелегальна автостоянка та відстійник для вантажних фур, а також склад покинутих автомобілів. Наявна громадська інфраструктура складається з кількох занедбаних МАФів. Це різюче контрастує із благородною південною частиною Труханівського острова, яка виходить до Пішохідного мосту, де проведено комфортний та зручний благоустрій. Також проблемою є нелегальне використання більшої частини території.

Згідно з генеральним планом Києва ділянка проєктування належить до: підтоплюваних територій, територій спеціального призначення, зон масового відпочинку загальноміського значення, охоронної зони пам'яток ландшафту та прибережної захисної смуги завдовжки 100 м. [9]

Згідно зі Земельним кодексом України, статтею 70, у прибережних захисних смугах будівництво заборонено, за винятком гідротехнічних споруд, якими є станція річкового транспорту. До заборонених споруд також належать автостоянки [10].

Кадастровий номер ділянки проєктування має класифікацію 07.01 «Для будівництва та обслуговування об'єктів рекреаційного призначення», що дозволяє зведення дитячих центрів і ресторанів [11].

Відповідно до ДБН Б.2.2-12:2019, пункту 8.6.1, «у межах населених пунктів за наявності природних ландшафтів та пам'яток природи слід створювати туристичні зони ... а також ландшафтно-маршрутні коридори, що об'єднують складові туристичної території. Що дозволяє провести запланований проєктом благоустрій» [11].

Проте незаконність автостоянки не скасовує її необхідність, особливо враховуючи додавання великої кількості нових користувачів станції. Її пропонується розширити та перенести на сусідню кадастрову ділянку з класом 12.08 «Для розміщення та експлуатації будівель і споруд додаткових транспортних послуг та допоміжних операцій», яка не є в природоохоронній смузі.

Таким чином, призначення проєктованої споруди та території повністю відповідає законодавчому призначенню. Станція річкового транспорту як гідроспоруда дозволена до будівництва в межах захисної смуги, а супутні функції ресторану, освітнього центру та благоустрою заохочуються ДБНами та кадастровим зонуванням. (рис. 3.1)



Рисунок 3.1 — Супутникова зйомка ділянки проєктування

4. АРХІТЕКТУРНІ РІШЕННЯ

Головною просторовою домінантою території є Північний міст, взаємодія елементів якого створює унікальну динаміку, насичуючи розлогий та спокійний простір острова й плеса рухом. Архітектура річкової станції мусить бути співмасштабною мосту, а її образ — масивним, проте легким і динамічним.

Візуальна легкість та співрозмірність споруди досягаються через логіку біоморфних форм (рис. 4.1). Образ легкої конструкції, що балансує на межі суші та води, гарно доповнює могутній, скульптурний образ моста. Перевагою таких форм також є візуальна проникність архітектури, її оболонковість, що додатково гармонізує архітектуру із оточенням.



Рисунок 4.1 — Оса п'є воду стоячи на воді

Важливою характеристикою станції є інклюзивний доступ до води, і в той же час захищеність споруди від весняних повеней та вологи. Виходячи з цих

характеристик, було створено нестандартну типологію річкових станцій. Споруда, що стоїть перпендикулярно до річища та має нульову відмітку на рівні мостової тераси, а не води. Це дозволяє зробити зручний вхід в будівлю на рівні дороги, та підняти її над затоплюваними територіями.

Частина будівлі спирається на сад колон, кількість яких навмисне збільшена. Це створює високий, щільний, напівпрозорий простір, яким можна гуляти. Також це підсилює відчуття легкості.

Планувальна структура будівлі реалізована через чітке вертикальне членування її функцій.

1. Перший поверх, рівень тераси. Всі транспортні комунікації відбуваються тут. Користувач потрапляє у вуличний опенспейс, з якого слідує до зали очікування через підвісний місток. В середині його зустрічає високий простір із галереями вищих поверхів та необхідними пасажирськими послугами. Звідти ж здійснюється спуск у воду.

2. Другий поверх, підвісний. Має в собі гостьову зону хостес, де відвідувачі ресторану можуть налаштуватися на вечерю в закладі, обідню залу, вітряну терасу зі столиками та відсік кухні, який все це забезпечує. В залі очікування на галереї другого поверху розташовані кабінети адміністрації будівлі.

3. Третій поверх, піднебесний. Відвідувача дитячого центрі біоремедіації зустрічає просторий вестибюль-гостинна, з якої є вихід до опенспейс лабораторії та на дах, де діти проводять різні польові експерименти в просторі між фермами

На противагу традиційній для Києва храмовій архітектурі в стилі українського бароко, що розташовується на схилах та підкреслює вертикальний мотив високого правого берега, станція має декларувати річкову, низинну природу міста, використовуючи переважно горизонтальні мотиви оздоблення. Проте вона має гармонійно виглядати в межах міста та розвивати основні міфи Києва.

Пластичні рішення споруди є переосмисленням та компіляцією певних рис української та світової архітектури. Риси архітектури водників проявляються у використанні саду колон та загалом стійко-балочній конструкції будівлі, що відсилає до дерев'яної народної архітектури. Саме тому в проєкті свідомо не використовуються арки. Архітектура кам'яних синагог України надихнула на використання кубічних масивів будівлі та пропорціонування та розташування вікон у блоці Б. Приборкати горизонтальну динаміку та гармонійні ритми, що тягнуться по всіх фасадах, допомогли прийоми, адаптовані з ренесансної архітектури, а виконати пластичне опрацювання фасадів із великою кількістю вікон допоміг радянський модернізм. Врешті решт естетичною основою слугувала архітектура українського бароко та необароко, яка допомогла поєднати різноманітні елементи, влаштувати правильно візуальну тектонічну схему фасадів, справитись із великими пустими площинами фасадів та вписати споруду в ряд київської ландшафтної архітектури (рис. 4.2).



Рисунок 4.2 — Фасад з боку тераси

Головним інструментом врівноваження елементів фасаду було використання пропорції $1:\sqrt{2}$, проте за необхідності подекуди застосовувалися й інші пропорційні системи.

Оскільки Водників стан люди бачитимуть як зблизька, так і з відстані у кілька кілометрів, будівля має мати пропрацьований містобудівний масштаб, який буде гарантувати якісне представлення будівлі з будь-якої точки простору. Для цього на фасадах активно використовується гра світлотіні, та контраст деталізованих і мінімалістичних об'ємів, що зі зміною відстані змінюють і свою візуальну вагу. Також використовується прийом вбудованої масштабної лінійки, коли великі та малі елементи одного типу створюють можливість порівнювати їх між собою, та краще визначати розмір споруди. Робота з бароковим білим кольором та декоративними нішами створює ситуацію, коли багато деталей проступають з тіней лише зблизька, тим самим збагачуючи візуальний досвід та роблячи будівлю динамічнішою.

Основними конструктивними формами споруди обрано квадрат та восьмикутник. Використання восьмикутних колон замість квадратних такого ж перерізу робить структуру візуально легшою, оскільки ускладнена світлотінь восьмикутника візуально звужує колону. Цей ефект легкості критично важливий для споруди, оскільки інакше її масивність та відносно невелика висота створять відчуття тиску у навколишньому просторі, що не є комфортним. Капітелі покращують візуальне відчуття тектонічності, стираючи чітку межу між об'ємом та пустотою. Їхня стилізація під руки, що тримають будівлю, — символічний жест, який натякає на водників, що колись тут жили.

Використання сильно розкріпованих карнизів є необхідною мірою захисту великих площ білих фасадів від атмосферного забруднення та руйнування. Аттики що відсилають на барокові фронтони, прикривають вид на скатний дах, та виконують роль противаги дуже геометричній та кутастій структурі решти будівлі. Їхня криволінійність також нагадує хмари, чи хвилі на воді, що змиває чітку межу між будівлею та небом, роблячи її знову ж таки візуально легшою (рис. 4.3).

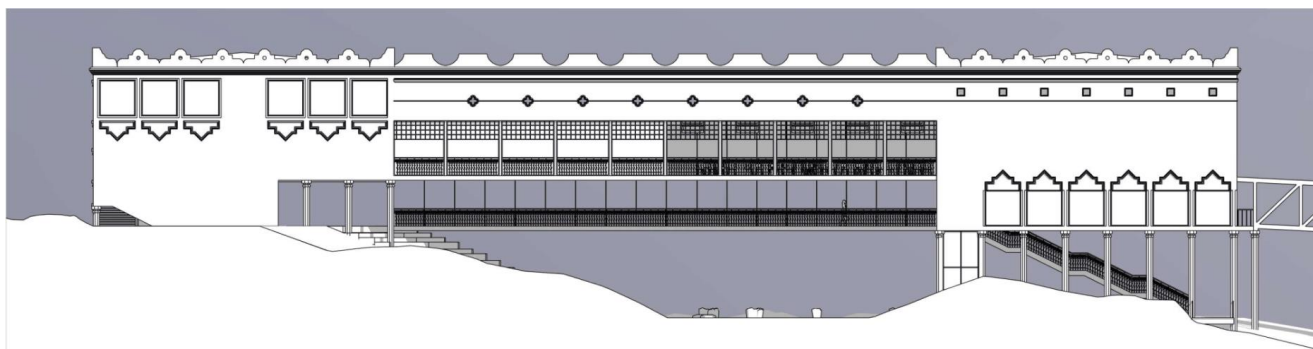


Рисунок 4.3 — Боковий фасад станції

5. КОНСТРУКТИВНІ РІШЕННЯ

Споруда складається з чотирьох блоків. Блок А — трапова система. Блок Б — частина із залом очікування. Блок В — підвісна частина із рестораном. Блок Г — частина на терасі (рис.5.1).

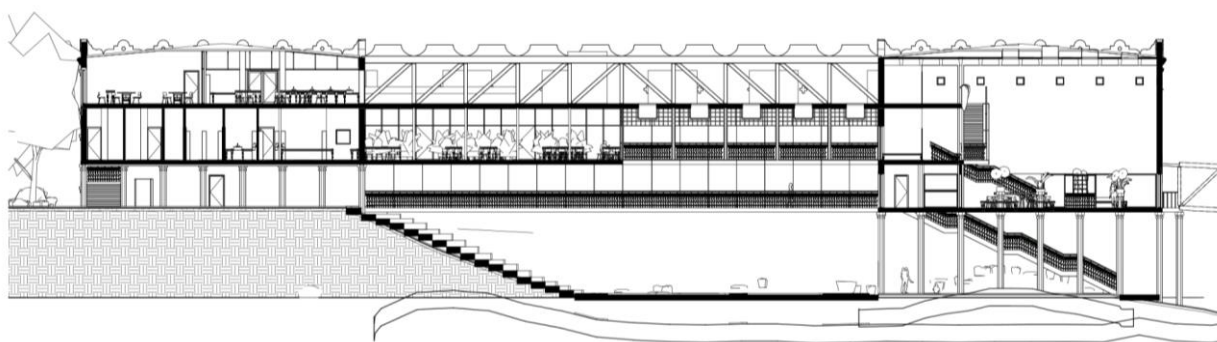


Рисунок 5.1 — Боковий перетин станції

1. Загальна конструктивна схема та фундамент. Структура будівлі являє собою розвинену просторову стійко-балкову систему. Передача ваги будівлі на ґрунт здійснюється завдяки бетонним колонам восьмикутної форми з перерізом 400 мм сіткою 2750×2750 мм. Бетонна суміш пігментована в масі та з додаванням вапна, що забезпечує підвищену вологостійкість колон за аналогією з римським бетоном. У блоці Б колони мають підсилене армування, аби запобігати можливій втраті стійкості, спричиненій їхньою висотою відносно площі перерізу. Задля убезпечення колонного ряду від зсуву на вологому піщаному ґрунті, під колонами влаштовані глибокі палі. Із колонами вони з'єднані методом бетонування випусків арматури, що створює цілісну конструкцію.

2. Стіни, перекриття та дахи. Більшість перекриттів блоків Б та Г виконані монолітними залізобетонними плитами. Верхнє перекриття в блоці Б розміром 19200×13700 мм виконано за технологією пост-напруженого кесонного залізобетонного перекриття. Ця технологія дозволила зменшити переріз балок до 450×175 мм, а міжосьовий крок — до 1375 мм. Стіни зроблені із сендвіч-панелей,

що заповнюють простір між колонами каркасу будівлі. Матеріал панелей — пресована конопляна костриця, перемішана із вапном. Всі стіни будівлі потиньковані вапняним тиньком. Дахи утеплені, чотирьохскатні, покриті профільованими оцинкованими листами. В блоці Б дах має зенітні ліхтарі

3. Вертикальні комунікації. Блок Б має сходи класу С3 сполучені із залом очікування через тамбур, які ведуть з вулиці в споруду. Та сходи класу С2 для сполучення між поверхами. Також наявний ліфт.

Блок Г має сходи класу С3 сполучені із рестораном та дитячим центром через тамбур-вестибюлі, які ведуть з вулиці в споруду. Та сходові клітки класу Н4 для працівників кухні ресторану. Також наявні 3 ліфти — загального користування, для працівників кухні, та технічний для вивозу сміття

4. Підвісні конструкції. Конструктивно, центральна частина споруди виконана за аналогією з хмарочосами, де кілька поверхів можуть бути підвішеними до головного поверху-ферми. Каркас складається із п'яти металевих ферм Пратта, розташованих на третьому поверсі, з опиранням на сітку колон. Просторову стійкість конструкції забезпечують поперечні балки. Габарити ферм: довжина — 36000 мм, висота — 3500 мм, крок стійок — 3500 мм. Профілі металевих двотаврів ферми: верхній пояс — 50Ш, нижній пояс — 30Ш, стійки та розкоси — 25К. Крайні ферми зашиті в простір стін за технологією навісного фасаду. Центральні ж ферми стоять просто неба та оздоблені засобами вогневого й корозійного захисту. Перекриття тераси 3-го поверху влаштоване плитами, що лежать на поперечних балках нижнього поясу ферм. До них же прикріплено 10 підвісних акваріумів, виконаних з металевих каркасів та акрилових панелей. Обідня зала ресторану на 2-му поверсі підвішена до ферм за допомогою круглих металевих профілів перерізом 150 мм, розташованих в крок вертикальних стійок ферм. З боку кухні переkritтя зали додатково зчеплено із сіткою колон. Місток між блоками Б та Г виконано з легких оздоблених металевих конструкцій, всередині яких знаходиться

горизонтальна ферма. Підвішений місток до 2-го та 3-го поверхів за допомогою металевих вант з перерізом не менше 20 мм. (рис. 10) (рис. 11)

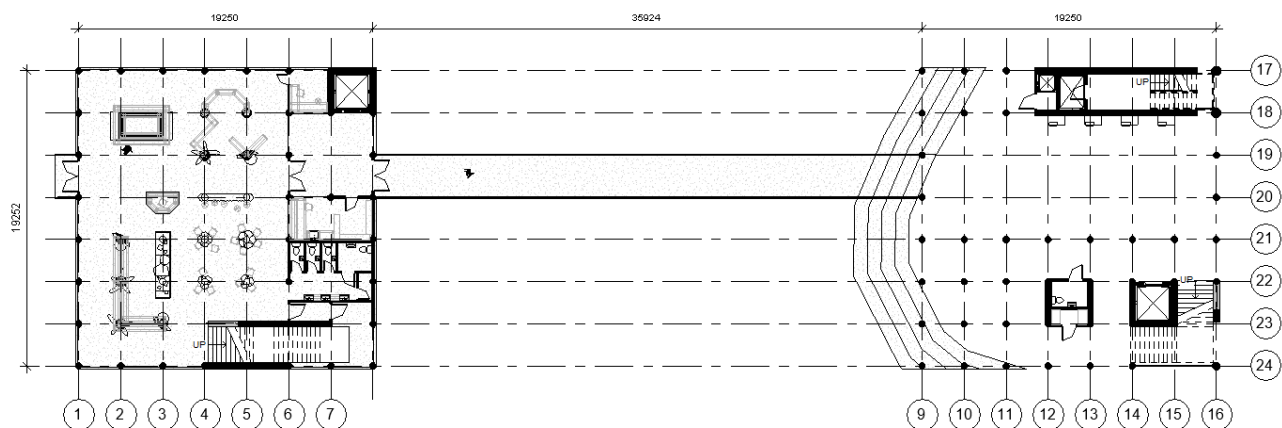


Рисунок 5.2 — План першого поверху

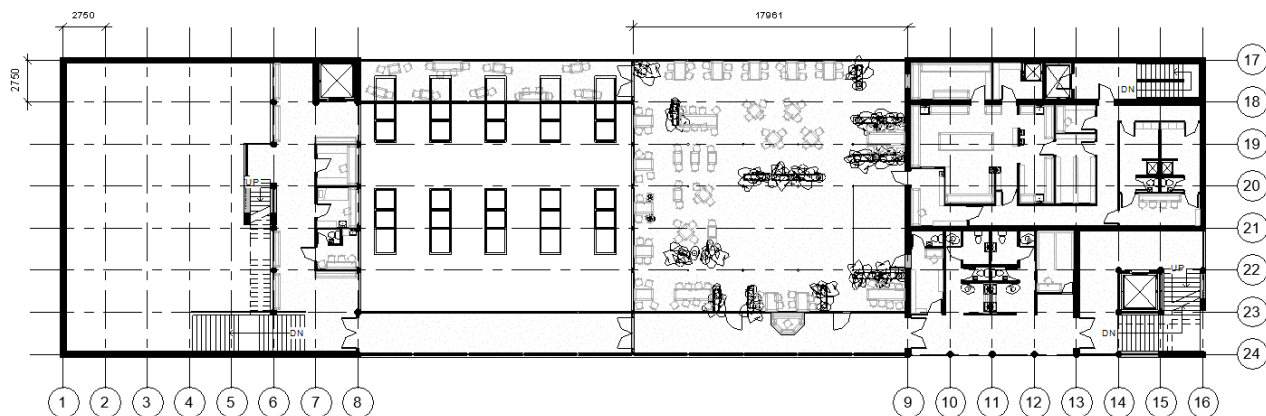


Рисунок 5.3 — План другого поверху

5. Трапова система. Дебаркадер та трапова система конструктивно відділені від основної споруди та поєднані із нею через деформаційні шви. Це спричинено різницею в поведінці матеріалів. Трапи являють собою дві просторові ферми довжиною 60000 мм, висотою 3000 мм та шириною 2750 мм, із кроком стійок 3500 мм. Прямокутні металеві профілі ферми: верхній та нижній пояси — 300 мм, стійки та розкоси — 200 мм. Опирання ферм на колони відбувається з використанням гумових прокладок та рейково-шарнірних з'єднань, що дозволяє конструкції

рухатися відповідно до температурних розширень та зміни рівня води. Перша ферма має перепад висоти 3000 мм та має статично зафіксований ухил $1/20$. Друга ферма компенсує перепад висоти 5000 мм та в найнижчому положенні має ухил $1/10$. Амплітуда руху 5000 мм покриває більшість можливих розливів Дніпра, роблячи дебаркадер доступним навіть під час сильної повені. Дебаркадер же прикріплено до палей ковзаючим типом кріплення, що дозволяє йому міняти висоту, проте не місцеположення (рис. 5.4). Вся система виконана за аналогією до лондонського проєкту причалу «Royal Wharf Pier» [12].

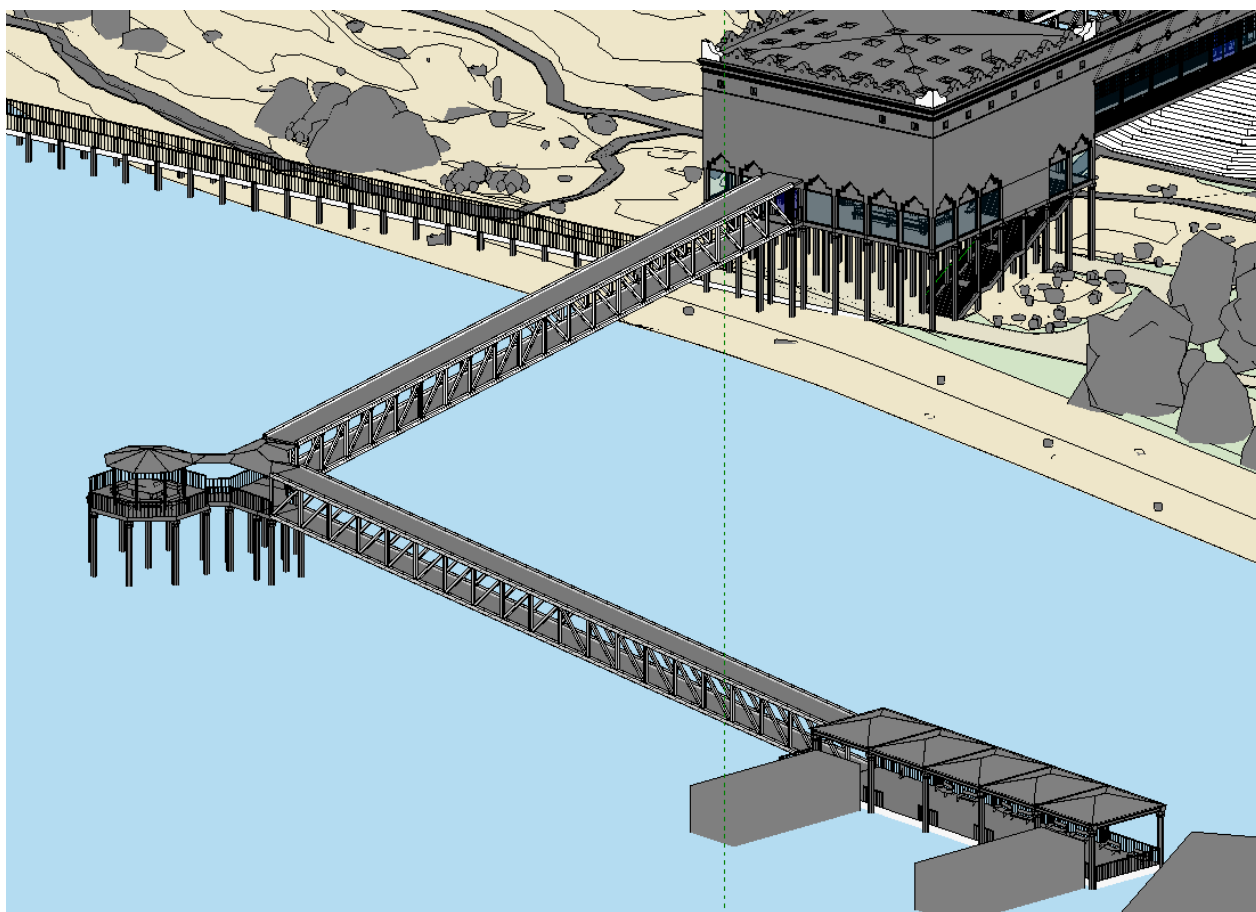


Рисунок 5.4 — Трапова система

ВИСНОВКИ

Проект є спробою відродження річкової інфраструктури Києва та переосмислення потенціалу акваторії Дніпра задля збереження ландшафту від повної деградації. Відновлення водного транспорту вплине на місто не лише логістично, а й психологічно. Дорога до роботи, яка пролягає руслом річки, позитивно впливатиме на ментальне здоров'я користувачів, а відтак на їхній настрій та продуктивність на роботі, створюючи якісне міське середовище.

З точки зору екології водний транспорт провокує менше викидів парникових газів, ніж наземний транспорт, тож є сталим підходом до розвитку міської інфраструктури. Також його наявність знижує залежність від стану мостових конструкцій або метро.

Хтось колись створив Пейзажну Алею, на якій я сформувався як особистість, і я безмежно вдячний тим людям. Цей проект це моя черга створити нащадкам їхній Водників Стан, де вони зростатимуть в тісному контакті із водою та історією.

В архітектурно-теоретичному плані робота є першим результатом мого дворічного дослідження української архітектури. Перша спроба втілити сформовані думки, та знайти як новий український стиль, так і власний, оскільки велике формується з малого.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Шульга, Н. Як Київ Дніпро не помічає. 2024. URL: <https://docs.google.com/document/d/1C2i3rye7XSI-KIK08s50h9FDgN304nrHqMi4dgIAGHg/edit?usp=sharing> . Дата звернення: 15.06.2026.
2. Шабранська, В. Лівий берег перестане бути Києвом, якщо мости й далі сипатимуться, а громадський транспорт не ходитиме за графіком. Хмарочос. 2024. URL: <https://hmarochos.kiev.ua/2024/11/28/liviy-bereg-perestane-buty-kyevom-yakshho-mosty-budut-dali-sypatys-a-gromadskyj-transport-ne-hodytyme-za-grafikom/> . Дата звернення: 15.06.2026.
3. Чернишова, О. «Лівий берег може стати окремим містом»: що не так із мостами в Києві — великий розбір. Віледж Україна. 2024. URL: <https://www.village.com.ua/village/city/infrastructure/356987-laquo-liviy-bereg-mozhe-stati-okremim-mistom-raquo-scho-ne-tak-iz-mostami-v-kievi-ndash-nbsp-velikiy-rozbir> . Дата звернення: 15.06.2026.
4. Парнікоза, І. Труханівська (Олексіївська) Слобідка в 1870-1917 рр. Альманах дніпровської долини. URL: <https://www.myslenedrevo.com.ua/uk/Sci/Kyiv/Islands/History/kyiv-capitalism-1850-1917/kyiv-trukhaniv-1850-1917/kyiv-trukhaniv-village-1850-1917.html> . Дата звернення: 15.06.2026.
5. Костенко, Л. Я виросла у Київській Венеції. URL: <https://www.ukrlib.com.ua/books/printit.php?tid=5752> . Дата звернення: 15.06.2026.
6. Парнікоза, І. Труханів острів у 1943-2000 рр. Альманах дніпровської долини. URL: <https://www.myslenedrevo.com.ua/uk/Sci/Kyiv/Islands/History/dnipro-kyiv-history-1943-2000/trukhaniv-kyiv-1943-2000.html> . Дата звернення: 15.06.2026.

7. Особисте електронне листування із представником Pro Mobility щодо даних Київського ЦОДР за 2019-2020 роки. URL: <https://pro-mobility.org/> . Дата звернення: 15.06.2026.
8. Коментарі користувачів Google Maps стосовно території парковки URL: <https://www.google.com.ua/maps/place/%D0%9F%D0%B0%D1%80%D0%BA%D0%BE%D0%B2%D0%BA%D0%B0/@50.490692,30.5415094,225m/data=!3m1!1e3!4m6!3m5!1s0x40d4d1e6619b0e21:0x8d0a1db4ebe43ac3!8m2!3d50.4905247!4d30.5416529!16s%2Fg%2F11fy2pgzdp?hl=ru&authuser=0&entry=tту&ep=EgoyMDI2MDYxMC4wIKXMDSoASAFQAww%3D%3D> . Дата звернення: 15.06.2026.
9. Генеральний план Києва до 2020 р. (діючий). URL: <http://kyiv-landuse.com/content/genplan-kieva-do-2020-r-diyuchiy> . Дата звернення: 15.06.2026.
10. Земельний кодекс України. Стаття 70. Землі внутрішнього водного транспорту. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14#Text> . Дата звернення: 15.06.2026.
11. Додаток 59 Держгеокадастру України. Класифікатор видів цільового призначення земельних ділянок. URL: https://land.gov.ua/wp-content/uploads/2024/05/dodatok-59.pdf?utm_source=chatgpt.com . Дата звернення: 15.06.2026.
12. Nex—Architecture. The Royal Wharf Pier. London, 2019. URL: <https://www.nex-architecture.com/projects/the-royal-wharf-pier/> . Дата звернення: 15.06.2026.