

УДК 624.21/8

Веретельніков О. С., <https://orcid.org/0009-0002-4757-0134>Остапчук В. Ю., <https://orcid.org/0000-0002-3903-6591>

Державне підприємство «Національний інститут розвитку інфраструктури, (ДП «НІРІ»),  
м. Київ, Україна

## АКТУАЛЬНІСТЬ ЗБЕРЕЖЕННЯ НИЖНІВСЬКОГО МОСТУ ЯК ПАМ'ЯТНИКА МОСТОБУДУВАННЮ

### Анотація

**Вступ.** Ця стаття розкриває історичну та архітектурну цінність мостів віком понад 100 років на прикладі моста у селі Нижнів Івано-Франківської області. У статті наведено загальний опис споруди, дані про її технічний стан на основі результатів обстеження 2023 року; підкреслено важливість збереження даного мосту після майбутнього закриття по ньому автомобільного руху та будівництва нової сучасної споруди; висвітлено світовий досвід збереження історичних мостів зі зміною їх початкової функції як автомобільних чи залізничних мостів; надано пропозиції балансоутримувачам щодо експлуатаційних заходів зі збереження історичних мостів як об'єктів атракції.

**Проблематика.** Відсутність в Україні механізмів та попиту на збереження історично цінних мостів після виведення їх з експлуатації як автомобільних чи залізничних та перетворення їх в об'єкти атракції як пам'ятники мостобудуванню.

**Мета.** Наголосити на необхідності збереження старого Нижнівського моста з перетворенням його на об'єкт атракції. Висвітлити світовий досвід у даному контексті. Надати пропозиції балансоутримувачам щодо створення умов для збереження історичних мостів.

**Матеріали та методи.** Для висвітлення проблеми збереження та ревіталізації старого Нижнівського мосту проведено аналіз світового досвіду збереження історичних мостів та перетворення їх в туристичні об'єкти.

**Результати.** Визначено шляхи збереження історичних мостів відповідно до світового досвіду.

**Висновки.** Вивчено світовий досвід збереження історично цінних мостів, які виведені з експлуатації як автомобільні чи залізничні мости та пристосування їх до нової функції. Запропоновано масштабувати світовий досвід на історично цінні мости в Україні.

**Ключові слова:** арка, архітектурна виразність, вантажопідйомність, відновлення, габарит, історична спадщина, капітальний ремонт, міст, обстеження, ферма.

### Виклад матеріалу

Фермовий міст через р. Дністер у с. Нижнів (**рис. 1** і **рис. 2**). Міст побудовано у 1908-1910 рр. Він є прикладом транспортної споруди часів панування Австрії на цих землях. Складається з 13 прогонів. Дев'ять прогонів перекриті малими фермами з паралельними поясами з трикутними ґратками й додатковими підвісками (стійками) довжиною 26,87 м. По довжині кожна ферма розбита на шість панелей (нижній пояс). Чотири руслові прогони перекриті великими полігональними фермами з їздою понизу трикутними ґратками довжиною 50,07 м. По довжині кожна ферма розбита на дванадцять панелей (на обох поясах). Металеві ферми пофарбовані в буро-червоний колір, що надає їм непересічного вигляду. Дугоподібна форма полігональних руслових ферм збагачує образ споруди. Масивні опори виконані з великих кам'яних блоків і залізобетону та мають заокруглені торці. Споруда розташована на відкритій місцевості та чудово проглядається з розташованого неподалік пляжу.



*Рисунок 1* — Вид на малі ферми з паралельними поясами



*Рисунок 2* — Вид на великі полігональні ферми

Останнє обстеження споруди було виконане співробітниками ДП «ДерждорНДІ» (зараз ДП «НІРІ») у 2023 році. У результаті обстеження було виявлено ряд проблем мосту: по всій довжині споруди зафіксовані викривлення стійок, розкосів та поперечних вітрових зв'язків верхніх поясів ферм унаслідок ударів транспортних засобів; значне корозійне зношення елементів поперечного з'єднання головних ферм; за результатами розрахунку вантажопідйомності прогонових будов, визначено їхні фактичні значення. Оскільки міст було побудовано у 1908-1910 роках (та ще й за нормам країни, яка уже не існує) його розрахункове рухоме навантаження невідоме. Проте, згідно з ДБН В.2.3-22 [1], для мостів, які збудовані до 1957 року, навантаження приймають Н-13, НГ-60. Металеві мости, що побудовані під таке розрахункове навантаження здатні пропускати транспортні засоби з масою: 19 тонн для загального режиму руху в колоні, вага однієї осі 12 тонн та для одиничного великовагового транспортного засобу за спеціальними умовами руху – 60 тонн. Така вантажопідйомність навіть при справному стані споруди не відповідає сучасним вимогам, тим

більше з урахуванням дефектів, які знижують вантажопідйомність мосту. Сьогодні нові мости на автомобільних дорогах загального користування державного значення проєктують під розрахункове навантаження А15, НК-100 (відповідно до ДБН В.1.2-15) [2], яке забезпечує пропуск спорудою у справному стані автомобільного транспорту масою: 46 тонн для загального руху в колоні, вага однієї осі 15 тонн та 100 тонн для одиничного великовагового транспортного засобу за спеціальними умовами руху.

Зважаючи на всі проблеми даної споруди, а саме: недостатній габарит проїзду та неможливість його збільшення у зв'язку з особливостями конструкції ферми з їздою понизу, невідповідність вантажопідйомності мосту сучасним вимогам, значна корозія поперечних балок, очевидним є факт, що рано чи пізно стане актуальним питання будівництва нового мосту на важливому логістичному шляху.

У такому випадку постає питання що робити з наявним мостом. Відповідь очевидна – зберегти його, оскільки він є цінним та досить рідкісним для України екземпляром історичного мосту віком понад 100 років. Дана споруда пережила дві світові війни (хоч і не без руйнувань), проте була відновлена в первісному вигляді. Тому міст заслуговує бути збереженим як пам'ятник мостобудуванню в Україні. Так, він не спроможний повноцінно пропускати сучасне автомобільне навантаження, проте він без проблем може стати велопішохідним мостом і це розповсюджена практика у світі.

Світових прикладів збереження історичних мостів не за їх прямим призначенням є дуже багато і ось деякі з них.

1. Залізний міст в Англії збудований у 1779 році та став першим у світі металевим мостом. У 1934 році по мосту було заборонено рух автомобільного транспорту, а сама споруда стала виключно пішохідною [3]. Він дійсно є унікальною спорудою, яка є пам'ятником технічному прогресу та мостобудуванню в Англії та повністю заслужено став об'єктом атракції.

2. Міст Валентре у Франції є черговим прикладом збереження історичного мосту як пішохідного. Міст збудовано у 1308-1378 роках у готичному стилі. Споруду виконано з 6 прогонів з кам'яних стрільчастих готичних арок. Руслові опори обладнані льодорізами. На двох опорах влаштовано високі оборонні вежі [4].

3. Міст Сен-Бенезе у Франції споруджений у 1355 році. Споруда виконана з кам'яних арок та прикрашена каплицею на одній з опор. Міст зазнавав багатьох руйнувань протягом століть. Насьогодні споруда є частково розібраною та складається з 4 прогонів. У зв'язку із цим міст не перетинає річку повністю та слугує оглядовим майданчиком з видом на річку й місто Аваньйон [5].

4. Залізничний міст у м. Хо Чи Мінг у В'єтнамі побудований у 1902 році. Виконаний зі сталевих полігональних ферм з їздою понизу. У 2020 році споруду було розібрано, а два прогони залишили як пам'ятник цьому мосту [6].

5. Залізничний міст через р. Дніпро в м. Канів побудований у першій половині ХХ століття (точний час будівництва невідомий, але скоріш за все, 1930-ті роки). За конструкцією це споруда з металевих полігональних ферм. На теперішній час міст частково розібраний, проте нині збережено три прогони та вісім опор. Міст чудово проглядається з обох берегів Дніпра та є чудовим нагадуванням про історію мостобудування в Україні [5].

6. Металевий міст через річку Дністер у Галичі був зведений ще за Австрійських часів, протягом 1906-1910 років. 6-прогоновий металевий міст довжиною 312 м виконаний з ажурних металевих ферм перемінної висоти з підвищеннями над проміжними опорами. Споруда зазнавала багатьох руйнувань, проте щоразу її відновлювали у первісному вигляді. У 1981 році паралельно зі старим мостом було споруджено новий, а існуючий міст перетворили в пішохідний. У 2006 та у 2014 роках виконували капітальний ремонт. У теперішній час міст функціонує як пішохідний об'єкт інженерної інфраструктури та забезпечує прокладання трубопроводу [8].

7. Мабуть одним з найбільш видовищних прикладів збереження старого мосту зі зміною його основної функції є естакада High Line Park у місті Нью-Йорк. Залізничну естакаду було

відкрито у 1934 році, проте до 1980 року ця залізнична гілка припинила своє функціонування та була закинута протягом 30 років. У 2011 році було відкрито першу чергу парку High Line, який влаштований на естакаді над вулицями міста. Даний парк заслужено вважається одним з найунікальніших у світі. Успішна реалізація цього проєкту дала поштовх до появи схожих ідей і концепцій по всьому світу [9].

8. Walnut Street Bridge у місті Чатануга в США побудований у 1890 році. Виконаний з металевих полігональних ферм з їздою понизу на високих залізобетонних опорах з облицюванням каменем. У 1978 році міст було закрито для автомобілів, проте згодом його було перетворено у пішохідний. У 1990 році споруду було додано до Національного реєстру історичних місць [10].

Отже, світова практика утримання історичних мостів показує, що тенденція щодо їхнього збереження після виведення з експлуатації є поширеною. Україна також не є винятком у цьому плані, проте цей процес можна зробити загальноприйнятним. Збереження Нижнівського мосту стане вагомим прикладом поважного ставлення до цінної історичної транспортної споруди.

Серед розглянутих вище варіантів експлуатаційних заходів щодо історичних мостів, можна виділити основні напрямки їхнього збереження як цінних об'єктів: повне збереження споруди зі зміною її призначення на пішохідний або велопішохідний міст; також збереження декількох його прогонів та опор як пам'ятника мостобудуванню, проте такий варіант частіше використовують при руйнуванні частини його конструкцій з різних причин, не пов'язаних з організованим демонтажем.

Найкращим серед перерахованих вище варіантів, вочевидь, є переведення моста у вело-пішохідний, як це зробили у Галичі, Англії, Франції чи Сполучених штатах Америки. Проте є деякі перешкоди, що ускладнюють таке рішення: додаткова вартість його ремонту та подальшого утримання; також доцільність влаштування велопішохідного моста за межами населеного пункту. На відміну від Галича, де споруда розташована в самому місті. Хоча цілком можливим є варіант влаштування велошляху між селами в майбутньому. Проте збереження Нижнівського моста має й ряд позитивних моментів: крім його історичної цінності та естетичної привабливості, він також слугує як трубопровід. Тому під час будівництва нового моста не потрібно буде передбачати перенесення існуючої труби.

Прикладом одночасного використання та обслуговування паралельних пішохідного та автомобільного мостів є місто Могилів-Подільський у Вінницькій області, де старий арковий міст 1939 року побудови пропускає виключно автомобілі, у той час як для руху пішоходів у 2021 році було споруджено окремий міст.

У такому контексті, під час проєктування нового моста в селі Нижнів можна передбачити лише один службовий прохід, тим самим знизивши вартість нового мосту.

Збереження старого Нижнівського мосту стане визначним прикладом дбайливого ставлення до історичної спадщини. Першим кроком на шляху до цього може стати надання статусу пам'ятки архітектури (навіть місцевого значення) цій споруді та низці подібних історичних мостів по всій Україні. У світлі цього пропонується балансоутримувачам визначити мости, які можуть претендувати на даний статус та виконати відповідні процедури. Це дасть можливість, хоч і не зараз, а в майбутньому, отримати додаткове фінансування на їхнє утримання, навіть після того як вони перестануть виконувати свою функцію як автомобільні мости.

Старі мости, які мають історичну та архітектурну цінність, можуть та мусять мати право жити другим життям як об'єкти атракції та пам'ятники технічному прогресу.

### Висновки

У статті описано стан і проблеми старого моста в селі Нижнів Івано-Франківської області на основі останнього обстеження споруди у 2023 році, розглянуто світовий досвід збереження історичних мостів, які більше не можуть пропускати автомобільний і залізничний транспорт або втратили свою актуальність внаслідок зміни транспортних шляхів. Найбільш поширені експлуатаційні заходи передбачають заборону руху по мосту автомобільного чи залізничного

транспорту з переведенням споруди у велопішохідну, також збереження окремих частин споруди з доступом до них людей або без доступу — як пам'ятників мостобудуванню. Наведені заходи можуть бути застосовані для українських історичних мостів. Запропоновано балансоутримувачам мостів визначити мости, які можуть претендувати на статус пам'яток архітектури та виконати відповідні процедури.

### Список літератури

1. ДБН В.2.3-22:2025 Мости і труби. Основні вимоги проектування. Київ, 2025. 40 с (Інформація та документація).
2. ДБН В.1.2-15:2009 Споруди транспорту. Навантаження та впливи. Мости та труби. Київ, 2009. 66 с (Інформація та документація).
3. Залізний міст (Англія) URL: <https://uk.wikipedia.org/> Залізний міст (Англія) (дата звернення: 04.04.2025).
4. Pont Valentré URL: [https://en.wikipedia.org/wiki/Pont\\_Valentré](https://en.wikipedia.org/wiki/Pont_Valentré) (дата звернення: 04.04.2025).
5. Pont Saint-Bénézet URL: [https://simple.wikipedia.org/wiki/Pont\\_Saint-Bénézet](https://simple.wikipedia.org/wiki/Pont_Saint-Bénézet) (дата звернення: 04.04.2025).
6. Ho Chi Minh City allowed to preserve watchtower, 2 spans of century-old railway bridge URL: <https://tuoitrenews.vn/news/society/20240924/ho-chi-minh-city-allowed-to-preserve-watchtower-2-spans-of-centuryold-railway-bridge/82113.html> (дата звернення: 04.04.2025).
7. Залишки залізничного моста | руїни URL: <http://wikimapia.org/10486136/uk/Залишки-залізничного-моста> (дата звернення: 16.04.2025).
8. Галицький міст URL: <https://galych.com.ua/istoriia-halycha/arkhitektura/item/571-halytskyi-mist> (дата звернення: 16.04.2025).
9. 5 сучасних парків на місці занедбаних залізниць (фото) URL: <https://vsviti.com.ua/collections/23599> (дата звернення: 23.01.2026).
10. Walnut Street Bridge (Chattanooga) URL: [https://en.wikipedia.org/wiki/Walnut\\_Street\\_Bridge\\_\(Chattanooga\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Walnut_Street_Bridge_(Chattanooga)) (дата звернення: 23.01.2026).

### References

1. DBN B.2.3-22:2025 Mosty ta truby. Osnovni vymohy proektuvannia [State Building Norms (DBN B.2.3-22:2025) Bridges and pipes. Basic design requirements]. Kyiv, 2009. 40 p. (Information and documentation) [in Ukrainian].
2. DBN B.1.2-15:2009 Sporudy transportu. Navantazhennya i vplyvy. Mosty ta truby. [State Building Norms (DBN B.1.2-15:2009) Transport structures. Loads and impacts. Bridges and pipes]. Kyiv, 2009. 66 p. (Information and documentation) [in Ukrainian].
3. The Iron Bridge URL: <https://uk.wikipedia.org/> Залізний міст (Англія) (Last accessed: 04.04.2025) [in Ukrainian].
4. Pont Valentré URL: [https://en.wikipedia.org/wiki/Pont\\_Valentré](https://en.wikipedia.org/wiki/Pont_Valentré) (Last accessed: 04.04.2025) [in English].
5. Pont Saint-Bénézet URL: [https://simple.wikipedia.org/wiki/Pont\\_Saint-Bénézet](https://simple.wikipedia.org/wiki/Pont_Saint-Bénézet) (Last accessed: 04.04.2025) [in English].
6. Ho Chi Minh City allowed to preserve watchtower, 2 spans of century-old railway bridge URL: <https://tuoitrenews.vn/news/society/20240924/ho-chi-minh-city-allowed-to-preserve-watchtower-2-spans-of-centuryold-railway-bridge/82113.html> (Last accessed: 04.04.2025) [in English].
7. Remains of a railway bridge | ruins URL: <http://wikimapia.org/10486136/uk/> Залишки-залізничного-моста (Last accessed: 16.04.2025) [in Ukrainian].
8. Halych bridge URL: <https://galych.com.ua/istoriia-halycha/arkhitektura/item/571-halytskyi-mist> (Last accessed: 16.04.2025) [in Ukrainian].

9. 5 modern parks instead of the abandoned railways (photo) URL: <https://vsviti.com.ua/collections/23599> (Last accessed: 23.01.2026) [in Ukrainian].

10. Walnut Street Bridge (Chattanooga) URL: [https://en.wikipedia.org/wiki/Walnut\\_Street\\_Bridge\\_\(Chattanooga\)](https://en.wikipedia.org/wiki/Walnut_Street_Bridge_(Chattanooga)) (Last accessed: 04.04.2025) [in English].

---

---

Oleh Veretelnikov, <https://orcid.org/0009-0002-4757-0134>

Vitalii Ostapchuk, <https://orcid.org/0000-0002-3903-6591>

State Enterprise «National Institute for Development Infrastructure» (SE «NIDI»), Kyiv, Ukraine

### THE RELEVANCE OF PRESERVING THE NIZHNIV BRIDGE AS A MONUMENT OF BRIDGEBUILDING

#### *Abstract*

Introduction. This article reveals the historical and architectural value of bridges over 100 years old using the example of a bridge in the village of Nyzhniv, Ivano-Frankivsk region. The article will provide a general description of the structure, data on its technical condition based on the results of a 2023 inspection; emphasize the importance of preserving this bridge after the future closure of it to road traffic and the construction of a new modern structure; highlight the world experience of preserving historical bridges with a change in their original function as road or railway bridges; provide proposals to balance holders regarding operational measures to preserve historical bridges as attractions.

Problem Statement. The lack of order and demand for the preservation of historically valuable bridges in Ukraine after they stop functioning as automobile or railway bridges and their transformation into attractions as monuments to bridge construction.

Purpose. Emphasize the need to preserve the old Nyzhniv Bridge and turn it into an attraction. Highlight world experience in this context. Provide proposals to balance holders on creating conditions for the preservation of historical bridges.

Materials and methods. An analysis of world experience in preserving historical bridges and transforming them into tourist attractions was conducted to highlight the problem of preserving and revitalization of the old Nyzhniv Bridge.

Results. Ways to preserve historic bridges have been identified in accordance with world experience.

Conclusions. The world experience of preserving historically valuable bridges that have been decommissioned as automobile or railway bridges and adapting them to a new function has been studied. It is proposed to scale the world experience to historically valuable bridges in Ukraine.

**Keywords:** bridge, historical heritage, architectural expression, inspection, restoration, major repairs, arch, truss, passage dimensions, load capacity.