

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БУДІВНИЦТВА І АРХІТЕКТУРИ

АРХІТЕКТУРНИЙ

(факультет)

МІСТОБУДУВАННЯ

(назва випускової кафедри)

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
ДО КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ
НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ БАКАЛАВРА

на тему:

«Комплекс обслуговування пасажирів річкового транспорту
в м. Херсоні»

Діденко Діана Андріївна

(прізвище, ім'я та по батькові здобувача повністю)

Київ 2025 р.

**КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БУДІВНИЦТВА І АРХІТЕКТУРИ**

АРХІТЕКТУРНИЙ

(факультет)

МІСТОБУДУВАННЯ

(назва випускової кафедри)

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри містобудування
д. арх., проф. _____ Н.М. Шебек
“18 “ червня 2025 року

**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
ДО КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ
НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ БАКАЛАВРА**

**«Комплекс обслуговування пасажирів річкового транспорту
в м. Херсоні»**

Виконала Діденко Діана Андріївна
(прізвище, ім'я та по батькові повністю)

191 – Архітектура та містобудування

(Спеціальність)

«Архітектура та містобудування»

(Освітня програма)

Групи АРХ-21-1А

Керівники: Третяк М. Е.

(прізвище, ініціали)

ДОЦЕНТ

(науковий ступінь, вчене звання)

Ідентичність підтверджую

Київ 2025 р.

**КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БУДІВНИЦТВА І АРХІТЕКТУРИ**

Факультет: Архітектурний
Випускова кафедра: Містобудування
Освітній ступінь: Бакалавр
Спеціальність: 191 – Архітектура та містобудування
Освітня програма: Архітектура та містобудування

ЗАТВЕРДЖУЮ
Декан архітектурного факультету

„___” _____ 2025 року

**З А В Д А Н Н Я
ДО ВИКОНАННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ
ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ БАКАЛАВРА**

Діденко Діана Андріївна

(прізвище, ім'я та по батькові студента)

1. Тема роботи

«Комплекс обслуговування пасажирів річкового транспорту в м. Херсоні»

затверджена наказом ректора КНУБА №87/19/25 від «24» 04 2025 року

2. Керівники

Третяк Максим Едуардович

(прізвище, ім'я та по батькові, науковий ступінь, вчене звання)

3. Строк подання здобувачем роботи до захисту 20.06.2025 р.

4. Зміст пояснювальної записки:

1. Завдання на проєктування;
2. Аналіз вітчизняного та світового досвіду;
3. Містобудівне обґрунтування;
4. Архітектурно-планувальне рішення;
5. Дизайн інтер'єру;
6. Конструктивне рішення;
7. Інженерне обладнання;
8. Охорона праці та навколишнього середовища;

Список використаних джерел;

Додатки

5. Графічний матеріал за розділами:

Р. 1. Ситуаційний план, топооснова ділянки

Р. 2. Ілюстрації аналогів

Р. 3. Ситуаційний план М 1:2000, генеральний план М 1:1000, перспективне зображення ділянки з об'єктом проєктування в містобудівному контексті з висоти пташиного польоту

Р. 4. Плани поверхів М 1:200, фасади М 1:200, повздовжній та поперечний розрізи М 1:200, перспективне зображення будівлі з точки зору людини

Р. 5. Плани підлоги і стелі М 1:100 / М 1:100, розгортки стін М 1:100 / М 1:100, перспективне зображення інтер'єру характерного приміщення з точки зору людини

Р. 6. Конструктивний розріз по зовнішній стіні М 1:25

6. Календарний план виконання роботи:

Види робіт та їх зміст	Дата виконання
Розділ 1.	24.02.2025
Розділ 2.	06.03.2025
Розділ 3.	03.04.2025
Розділ 4.	08.05.2025
Розділ 5.	29.05.2025
Розділи 6-8.	02.06.2025
Остаточне оформлення роботи	05.06.2025
Направлення роботи для перевірки на плагіат	09.06.2025
Попередній захист роботи на випусковій кафедрі	18.06.2025
Направлення роботи на рецензування	19.06.2025
Передача матеріалів роботи на кафедру	20.06.2025
Захист роботи	23.06.2025

7. Консультанти розділів кваліфікаційної випускної роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис	
		завдання видав	завдання прийняв
1			
2			
3	Лисюк Г.Г., доцент		
4			
5	Шебек Н.Н., професор		
6			
7			
8			

8. Дата видачі завдання 17.02.2025 р.

Зав. кафедри

(підпис)

Шебек Н.М.

(прізвище та ініціали)

Керівник

(підпис)

Третяк М.Е.

(прізвище та ініціали)

Здобувач

(підпис)

Діденко Д.А.

(прізвище та ініціали)

РЕЗЮМЕ (SUMMARY) <i>до кваліфікаційної випускної роботи здобувача:</i>		Діденко Д.А./Didenko D.A. (ПІБ здобувача українською та англійською)	
ЗВО	Київський національний університет будівництва і архітектури		
Тема (українською та англійською)	Комплекс обслуговування пасажирів річкового транспорту в м. Херсоні /River transport passenger service complex in Kherson		
Освітній ступінь	Бакалавр		
Факультет	Архітектурний		
Випускова кафедра	Містобудування		
Спеціальність	191 «Архітектура та містобудування»		
Освітня програма	Архітектура та містобудування		
Керівники	Доц. Третяк М.Е.		
Обсяг роботи:	<i>пояснювальна записка, с.</i>	<i>розділів</i>	<i>креслень формату А1</i>
	55	8	6
Розділ 1. Завдання на проектування	Визначено завдання на проектування. Розробка комплексу для обслуговування пасажирів річкового транспорту у місті Херсоні, який стане прикладом якісного комплексу громадської транспортної інфраструктури та візитівкою міста.		
Розділ 2. Аналіз вітчизняного та світового досвіду	Досліджені та проаналізовані проекти сучасних комплексів обслуговування пасажирів водного транспорту. Визначені головні світові тенденції та підкреслені вдалі рішення		
Розділ 3 Містобудівне обґрунтування	Комплексно дослідження ділянки у містобудівному контексті. Визначено позитивні і негативні аспекти. Проаналізовано містобудівну ситуацію та запроєктовано генеральний план з подальшою перспективою розвитку якісного урбаністичного середовища навколо ділянки проектування		
Розділ 4. Архітектурно-планувальне рішення	Розроблено об'ємну композицію будівлі. Виконано функціональне зонування, та пророблені планування комплексу, згідно стандартів і будівельних норм.		
Розділ 5. Дизайн інтер'єру	Інтер'єр розроблено за сучасними тенденціями відкритих просторів з великою кількістю природного освітлення		
Розділ 6. Конструктивне рішення	Використано монолітний залізобетонний каркас, пальовий фундамент, стіни з газоблоку, систему навісного фасаду у вигляді суцільного скління, декоративні елементи у вигляді композитних панелей		
Розділ 7. Інженерне обладнання	Запроєктовано інтеграцію сучасних інженерних систем будівлі		
Розділ 8. Охорона праці та навколишнього середовища	Запроєктовано режим експлуатації для системи сталої екологічної будівлі з можливістю повної автономності, завдяки сонячним панелям		
Висновки по роботі:	Розроблено комплекс обслуговування пасажирів річкового транспорту, який інтегрується в міське середовище, стає поштовхом до розвитку інфраструктури та забезпечує якісний громадський простір. Проєкт створено з урахуванням міського контексту, якісного планування, використання сучасних матеріалів та конструктивних рішень.		
Ключові слова: громадська будівля, комплекс річкового транспорту, архітектура.			
Keywords: public building, river transport complex, architecture			

Здобувач: _____ /Діденко Д.А./
(підпис) (прізвище та ініціали)

Керівник: _____ /Третяк М.Е./
(підпис) (прізвище та ініціали)

“ ___ ” _____ 2025

ЗМІСТ

1. Завдання на проєктування.....	8
2. Аналіз вітчизняного та світового досвіду	13
3. Містобудівне обґрунтування	27
3.1. Історична довідка по території забудови	28
3.2. Містобудівна ситуація	28
3.3. Опис генерального плану	29
3.3.1. Функціональне зонування території	29
3.3.2. Рух пішоходів і транспорту	31
3.3.3. Техніко-економічні показники генерального плану.....	32
4. Архітектурно-планувальне рішення	32
5. Дизайн інтер'єру.....	36
6. Конструктивне рішення	41
7. Інженерне обладнання	43
7.1. Теплогазопостачання і вентиляція	43
7.2. Водопостачання, водовідведення і опалення	44
8. Охорона праці та навколишнього середовища	45
Список використаних джерел	47
Додатки:	49
• Усі креслення проєкту	49
• Довідка про перевірку роботи на плагіат	55

1. ЗАВДАННЯ НА ПРОЄКТУВАННЯ

«ЗАТВЕРДЖЕНО»
на засіданні кафедри
містобудування
зав. каф., д. арх., професор
Шебек Н. М. _____

Студент Діденко Діана Андріївна

Група АРХ 21-1А

Керівник Третяк Максим Едуардович

Тема дипломної роботи Комплекс обслуговування пасажирів річкового транспорту в м. Херсоні

1. Вихідні матеріали (ДБН В.2.2-9:2018, ДБН В.2.2-40:2018, методичні вказівки до виконання проєкту з курсу «Архітектурне проєктування»)
2. Ситуаційний план (рис.1.1)
3. Топооснова ділянки (рис.1.2)
4. Склад та площі приміщень функціональних груп:

№ п/п	Найменування приміщень	Площа, м. кв.	Кількість
Група А. Приміщення пасажирів вокзалу			
1.1	Вестибюль (розподільча зона)	187	1
1.2	Касовий зал	110	1
1.3	Зона очікування	220	1
1.4	Зона роздрібної торгівлі	30	1
1.5	Зона матері і дитини	48	1
1.6	Камера схову ручного багажу (Автоматичні осередки зберігання речей)	40	1
1.7	Громадські вбиральні (кількість санітарно-технічних приладів -16 шт.)	42	2
1.8	Кафе для пасажирів	130	1
1.9	Медичний пункт (приймальне відділення)	35	1
1.10	Пункт поліції	24	1
	Всього	908	
Група Б. Службові приміщення вокзалу			
2.1	Касовий блок. Каси продажу квитків, включаючи чарунку адміністратора кас і	40	1

	коридор за касами (кількість касових осередків - 6)		
2.2	Інкасаторська	12	1
2.3	Кімната старших касирів	16	1
2.4	Кімната відпочинку касирів	18	1
2.5	Вбиральня для персоналу	12	1
2.6	Черговий по вокзалу	12	1
2.7	Кабіна довідкового бюро	9	1
2.8	Диспетчерська	28	1
2.9	Кімната передрейсового медичного огляду персоналу	18	1
2.10	Кімната перонних контролерів	9	1
2.11	Кімната носіїв з коморою візків	13	1
2.12	Кімната відпочинку водіїв	25	1
2.13	Кабінет керівника	18	1
2.14	Комори прибиральних машин та інвентарю	16	1
2.15	Приміщення для зберігання вуличного інвентарю та механізмів	12	1
2.16	Кімната охорони і пожежного поста	15	1
2.17	Вбиральні для персоналу плав-судів (4 санітарнотехнічних прилади)	13	1
2.18	Кімната для двірників	8	1
	Всього	294	1
Група В. Додаткові службові приміщення вокзалу			
3.1	Кімната нічного відпочинку персоналу (вбиральні, умивальники, душові - додатково)	20	1
3.2	Приміщення автоматизованої системи управління та інформації	24	1
3.3	Технічні приміщення інженерного забезпечення	45	1
	Всього	89	
Група Г. Громадські приміщення комплексу. Приміщення ресторану			
4.1	Зала для відвідувачів	320	1
4.2	Вбиральня для відвідувачів	25	1
4.3	Кухня	75	1
4.4	Приміщення для персоналу	15	1
4.5	Вбиральня для персоналу	12	1
4.6	Завантажувальна	12	1
4.7	Холодна комора	16	1
4.8	Мийка столового посуду	18	1
4.9	Мийка кухонного посуду	13	1
4.10	Комора для літніх меблів	9	1
4.11	Роздаткова	10	1
4.12	Адміністрація ресторану	15	1

	Всього	540	
Група Д. Громадські приміщення комплексу. Приміщення готелю			
5.1	Хол	215	1
5.2	Рецепція	8	1
5.3	Адміністрація готелю	16	1
5.4	Кімната персоналу	20	1
5.5	Вбиральня персоналу	12	1
5.6	Підсобна	16	1
5.7	Камера зберігання	16	1
5.8	Номер одномісний	16	5
5.9	Номер двомісний	25	5
5.10	Номер люкс класу	35	5
5.11	Конференц зал	80	1
	Всього	751	
Група Е. Приміщення укриття			
6.1	Приміщення укриття	530	
	Всього	530	
	Загальна площа приміщень	5060	

5. Склад проектних матеріалів:

- Креслення та масштаби їх розробки:
 - ситуаційний план М 1:2000
 - генеральний план М 1:1000;
 - плани поверхів М 1:200;
 - фасади М 1:200;
 - повздовжній та поперечний розрізи М 1:200;
 - перспективне зображення будівлі;
 - конструктивний розріз по зовнішній стіні М 1:25;
 - інтер'єр характерного приміщення:
 - розгортки стін М 1:100;
 - план підлоги з розстановкою обладнання М 1:100;
 - план стелі з розстановкою світильників М 1:100 1:00;
 - перспектива;
- Презентація дипломного проекту;

- Відео-презентація (фільм-обліт ділянки з будівлею);
- Пояснювальна записка.

Здобувач

(підпис)

Діденко Д.А.

(прізвище та ініціали)

Керівник

(підпис)

Третяк М.Е.

(прізвище та ініціали)



Рис. 1.1. Ситуаційний план

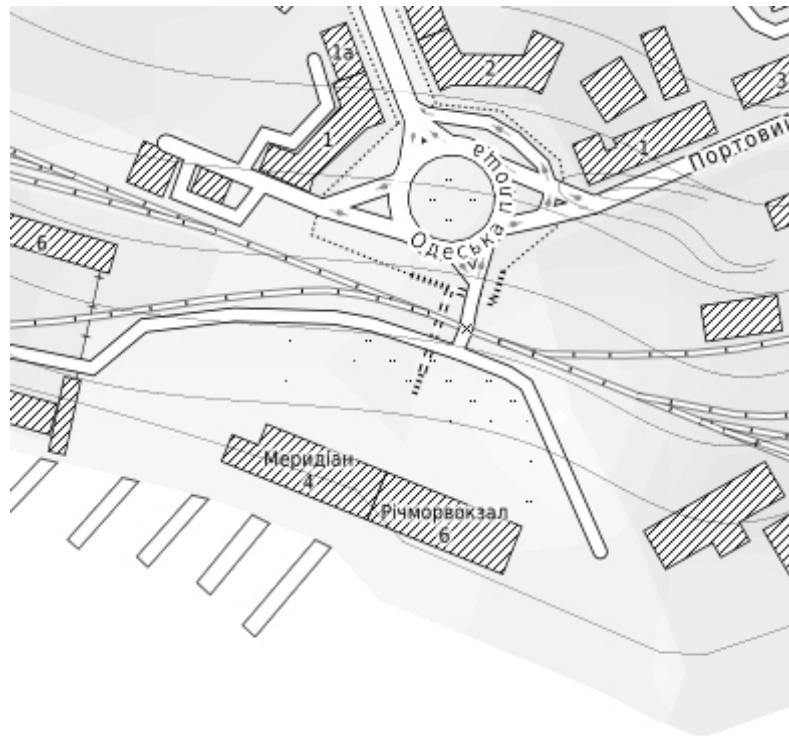


Рис. 1.2. Топооснова ділянки

2. АНАЛІЗ ВІТЧИЗНЯНОГО ТА СВІТОВОГО ДОСВІДУ

Річкові вокзали, як частина транспортної інфраструктури, є важливими об'єктами, що забезпечують сполучення між містами, сприяють розвитку туризму, комунікацій та економіки. З точки зору архітектури споруда має на меті стати головною візитівкою такого міста, як Херсон, яке розташоване на березі Дніпра та має багату історію річкових перевезень. Крім цього сучасний річковий вокзал може слугувати не тільки транспортним вузлом, а і стати привабливим громадським центром, який об'єднує в собі культурні та соціальні функції, а також стане основним рушієм розвитку економічної складової міста.

Основною метою дипломного проєкту є розробка архітектурної концепції річкового вокзалу в Херсоні, що відповідатиме сучасним вимогам функціональності, естетики та екологічності. Проєкт спрямований на створення простору, який задовольнятиме потреби пасажирів, підтримуватиме регіональний туризм і враховуватиме природний ландшафт.

Під час розробки проєкту враховано історичну спадщину міста, його кліматичні особливості, сучасні технологічні тенденції в будівництві, а також потребу інтеграції архітектурного об'єкта у міське середовище.

Актуальність теми підтверджують сучасні реалії, так як в Україні на зараз не залишилось функціонуючих належним чином річкових вокзалів, нова споруда дозволить дати поштовх до розвитку річкового туризму, нового транспортного шляху та додаткового джерела наповнення економіки, адже проєктування таких об'єктів є важливим кроком у напрямку сталого розвитку країни, збереження історико-культурної спадщини та покращення якості міського середовища.

У результаті реалізації даного проєкту річковий вокзал має стати новим центром тяжіння, що поєднує функції транспорту, культури та дозвілля, сприяючи розвитку Херсона як сучасного європейського міста.

1. Nelson Mandela Cruise Terminal

Місцерозташування: Durban, South Africa

Архітектори: ERA

Рік створення проєкту: 2021

Статус: введений в експлуатацію

Площа: 6400 кв/м

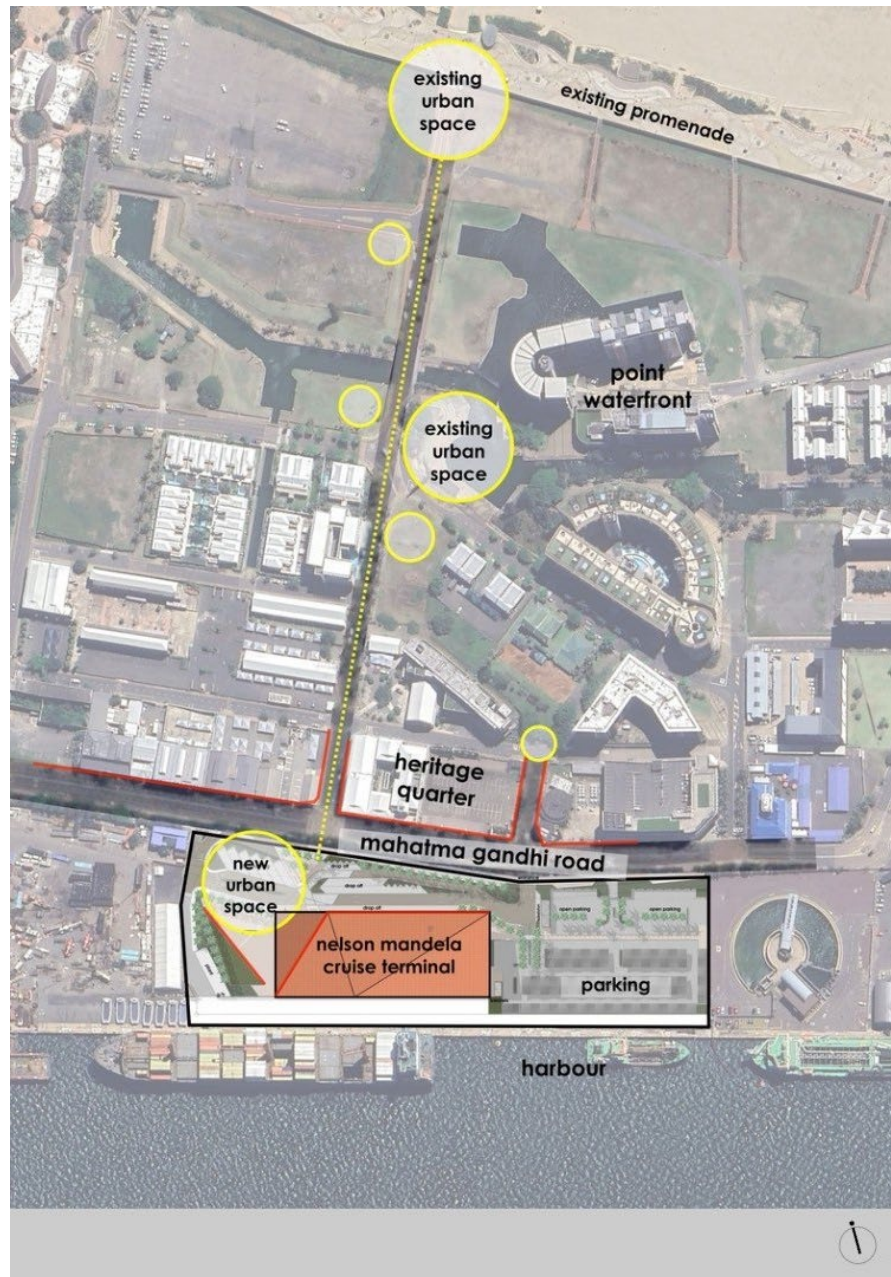


Рис 2.1 Ситуаційний план

Будівля розташована в портовому місті Дурбан, другому за чисельністю населення в ПАР. Місто включає головний порт Південної Африки. Розташування тут круїзного вокзалу є надзвичайно доречним.

Задуманий як портал до міста Дурбан і Королівства зулусів, цей новий океанський термінал є основним об'єктом, який обслуговує круїзні судна на східному узбережжі Південної Африки. Відображаючи явну африканську ідентичність, споруда є потужним міським орієнтиром на краю гавані порту, а завдяки архітектурному контрасту провокаційно поєднується з сусідніми історичними районами навпроти.[1]

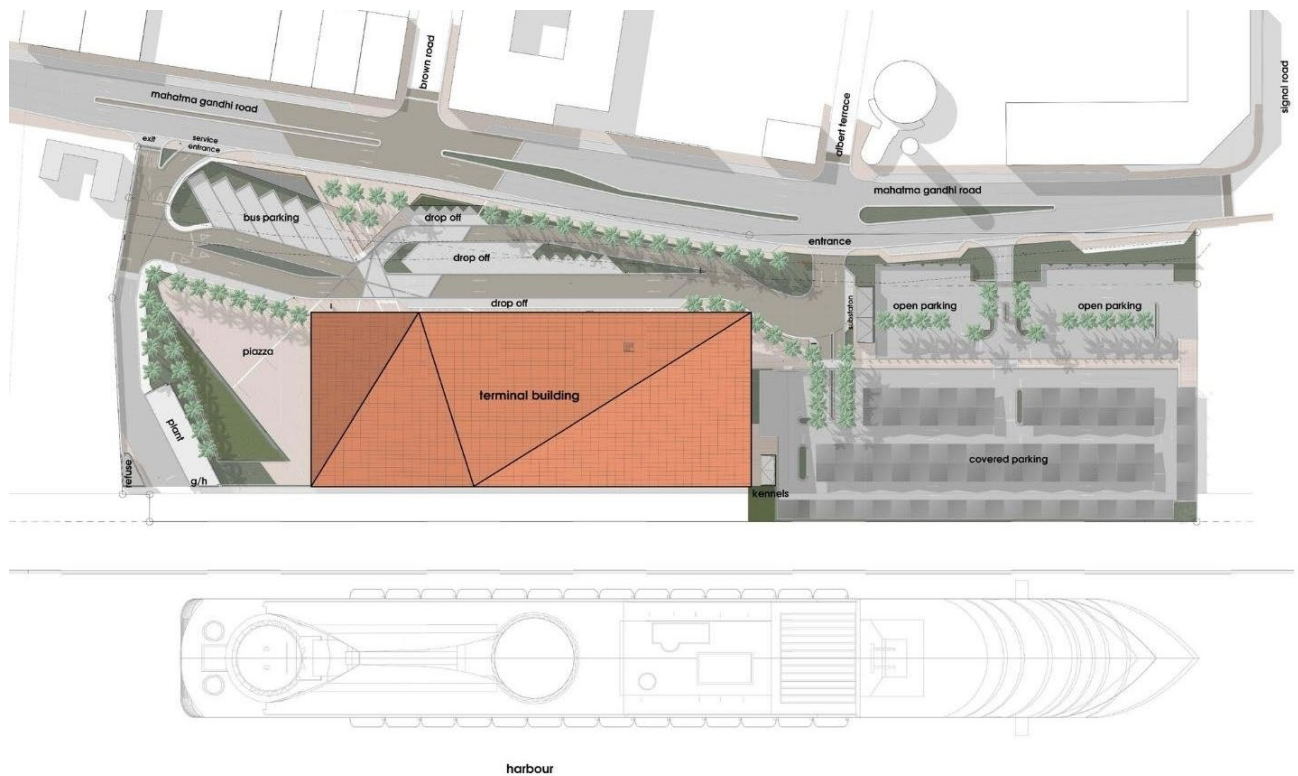


Рис 2.2 Генеральний план

Основна взаємодія будівлі з містом полягає в її просторовому та візуальному зв'язку з історичною околицею та у створенні стратегічних відкритих громадських просторів, пов'язаних із узбережжям і гаванню. Його близькість до історичного кварталу та набережної встановлює життєво важливий зв'язок між цими районами. Цей зв'язок сприяє доступності та створює відчуття інтеграції між новою інсталяцією,

історичним кварталом та навколишньою міською тканиною. Зрештою, це місце надало чудову можливість інтегрувати відновлюваний міський стан у межах околиці. [1]



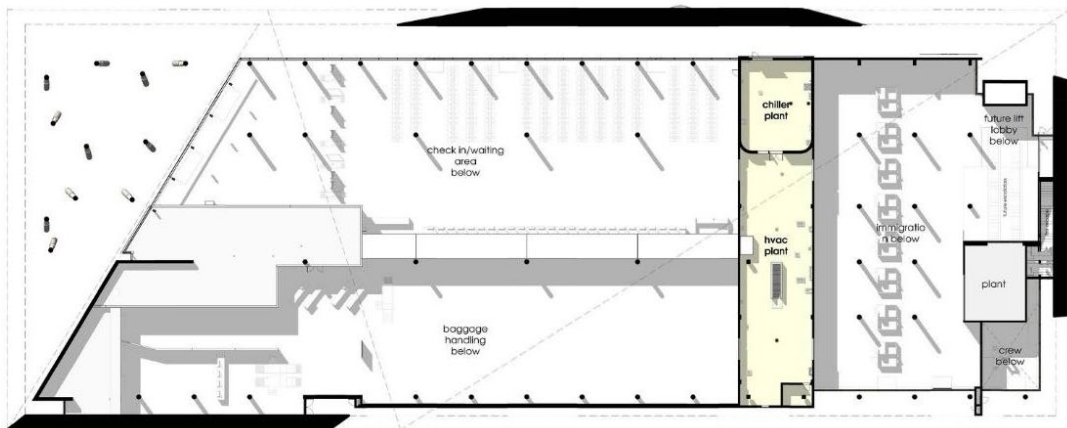
Рис 2.3 Розташування будівлі в містобудівному контексті

Архітектурний дизайн терміналу виділяється як унікальна та візуально вражаюча споруда. Його потужна форма, натхненна культурою зулу, створює пам'ятний орієнтир, який гармонійно вписується в міський контекст. [1]



Рис 2.4 Вхідна група

NMST демонструє виняткову функціональність у своїй структурі та організації. Ретельне планування та проектування пасажиропотоку, управління рухом транспортних засобів та операційних приміщень сприяють ефективним процесам посадки та висадки. Можливість адаптації терміналу як конференц-центру в міжсезоння ще більше підкреслює його універсальність і добре продуману функціональність. [2]



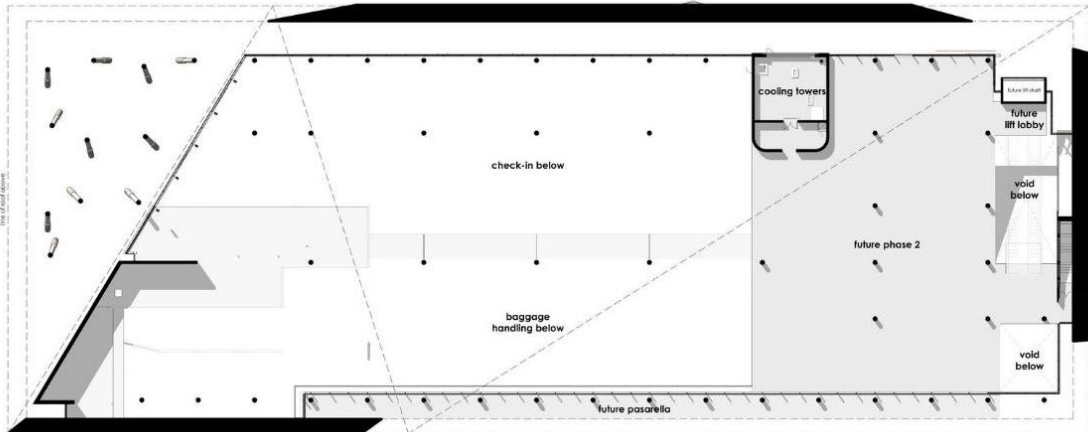


Рис 2.7 План другого поверху

Планувальна структура чітко поділяється на функціональні зони та розділяє пасажиропотоки. На поверхах розташовані зона очікування, зберігання багажу, зала реєстрації та інформаційні зони для туристів.

Простори запроєктовані таким чином, що мають можливість трансформуватись під різні функціональні потреби, що робить цю споруду не тільки транспортною, за призначенням, а і повноцінним громадським центром.

[2]



Рис 2.8 Конструктивне рішення в інтер'єрі

Екологічно свідома та відповідальна будівля виділяється завдяки екологічно конструкціям та ініціативам. Від енергоефективних заходів, таких як природне освітлення, вентиляція, до відновлюваних джерел енергії та стратегій збереження води, термінал демонструє прагнення до сталого розвитку та зменшення впливу на навколишнє середовище.

У конструкції терміналу впроваджено технічні інновації, що підвищують його функціональність та ефективність. Використання передових структурних систем, технології вентилязованих фасадів і параметричних принципів проектування демонструє прагнення розширювати межі та досліджувати передові рішення. [2]

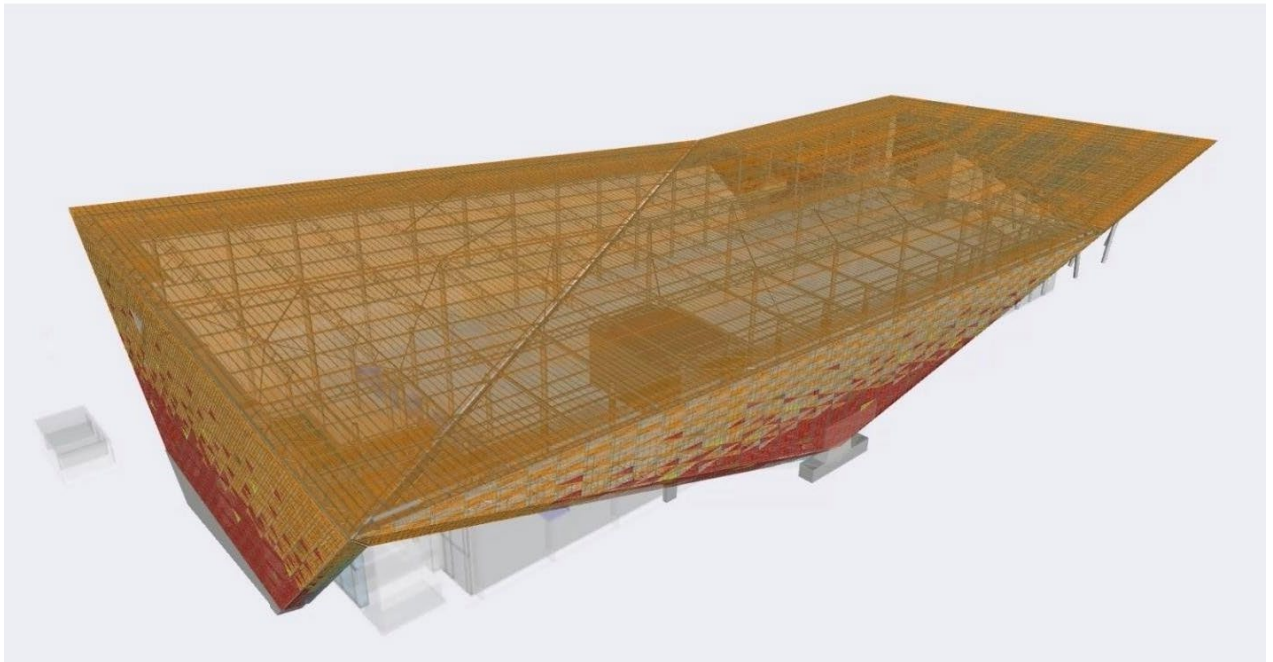


Рис 2.9 Конструктивне рішення

2. Riga Ropax Ferry Terminal

Місцерозташування: Рига, Латвія

Архітектори: Zaha Hadid Architects

Рік створення проєкту: 2024

Статус: на стадії проектування

Площа: 22 000 кв/м

Проект нового термінала Rorax у Ризі, розроблений бюро Zaha Hadid Architects, передбачає адаптивне використання існуючого складу 1960 року побудови, перетворюючи його на сучасний пасажирський і вантажний термінал площею 20 000 кв. м. Додатковий четвертий поверх включає публічні тераси з панорамними видами на річку Даугава та історичний центр Риги, який є об'єктом Світової спадщини ЮНЕСКО[7]



Рис 1.21 Фасад. Вид з міста

Рис 2.10 Фасад. Вид з води

Термінал стане мультимодальним транспортним вузлом, з'єднуючи поромні та круїзні послуги з трамвайними та автобусними мережами Риги, а також з таксі, туристичними автобусами та громадськими велосипедами. Розширений дах забезпечує укриття для відвідувачів терасних кафе та ресторанів, а також пасажирів громадського транспорту. Майстерплан передбачає створення громадської площі, зверненої до міста, та нової набережної з садами та площами для відпочинку, що покращить доступ до води та стане популярним місцем для мешканців і гостей Риги. [7]



Рис 1.19 Інтеграція будівлі в містобудівний контекст

Дизайн терміналу оптимізує пасажиропотоки, розділяючи маршрути прибуття та відправлення, що підвищує ефективність роботи порту. Триповерховий головний зал з великими вікнами забезпечує природне освітлення та відкриває краєвиди на річку. Вертикальні зовнішні ребра з переробленої місцевої цегли служать сонцезахисними екранами, адаптованими до різних умов освітлення на кожному фасаді. [8]



Рис 2.11 Інтер'єр головного холу



Рис 2.12 Фасад. Вид з міста

Проект поєднує існуючу залізобетонну структуру з деревиною з сертифікованих місцевих лісів, підкреслюючи екологічну стійкість. Дах терміналу, вкритий керамічною черепицею місцевого виробництва та фотогальванічними панелями, має плавні вигини, що відображають рухи водної поверхні Даугава.



Рис 2.12 Перспективне зображення

Цей проект демонструє гармонійне поєднання сучасної архітектури з повагою до історичної спадщини та природного оточення, сприяючи сталому розвитку міської інфраструктури. [8]

3. Seoul Ferry terminal

Місцерозташування: Сеул, Корея

Архітектори: Michan Architecture

Рік створення проєкту: 2017

Статус: концепція

Площа: 23 000 кв/м

Проєкт нового поромного терміналу в парку Хан-Рівер Йоїдо, розроблений Michan Architecture, спрямований на створення культурного та рекреаційного центру в Сеулі, який поєднує річкову та паркову зони. Термінал розташований на межі річки та парку, що дозволяє йому служити сполучною ланкою між водною та зеленою зонами міста. Дизайн будівлі передбачає створення міського басейну, де річкова вода проникає в деякі частини площі, надаючи можливості для нових програмних рішень та активностей, що поживляють парк. [9]

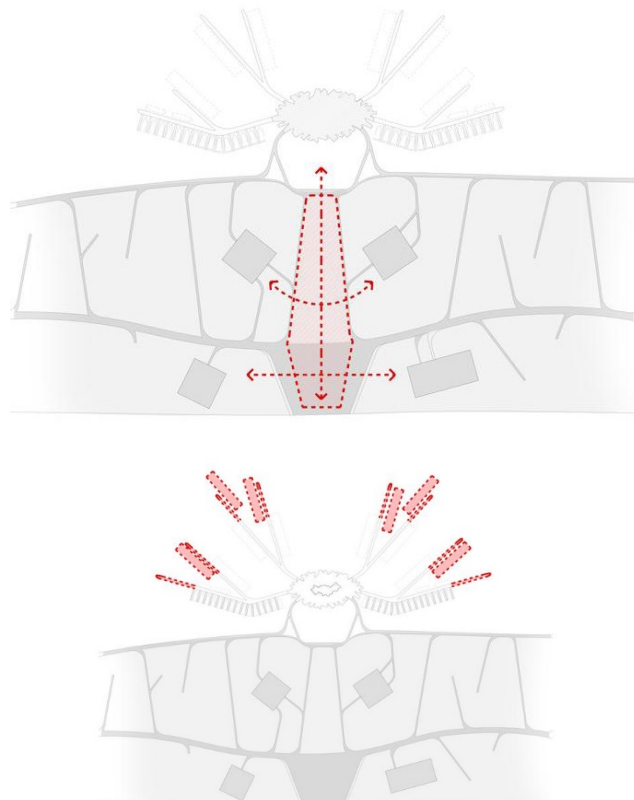


Рис 2.13 Схема інтеграції в міське середовище

Таким чином, термінал не тільки забезпечує транспортну функцію, але й сприяє розвитку рекреаційної інфраструктури Сеула.



Рис 2.14 Розташування в містобудівному контексті

Будівля має форму конічної екструзії деформованого еліпса з внутрішнім вирізом, що створює центральний відкритий простір. Цей простір, оточений скляними виступами, нагадує сталактити в печері та служить продовженням громадського простору парку, надаючи місце для кафе, галерей та інших публічних заходів. Площа терміналу інтегрується з парком через пірси та доріжки, створюючи єдиний простір для відвідувачів. [8]

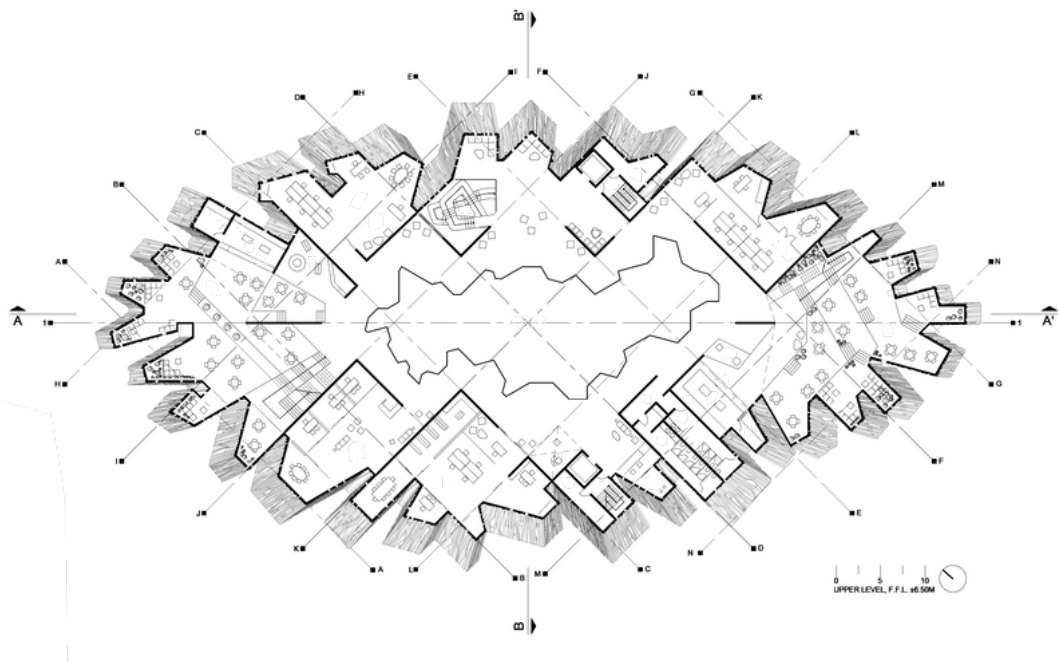


Рис 2.15 План 1-го поверху

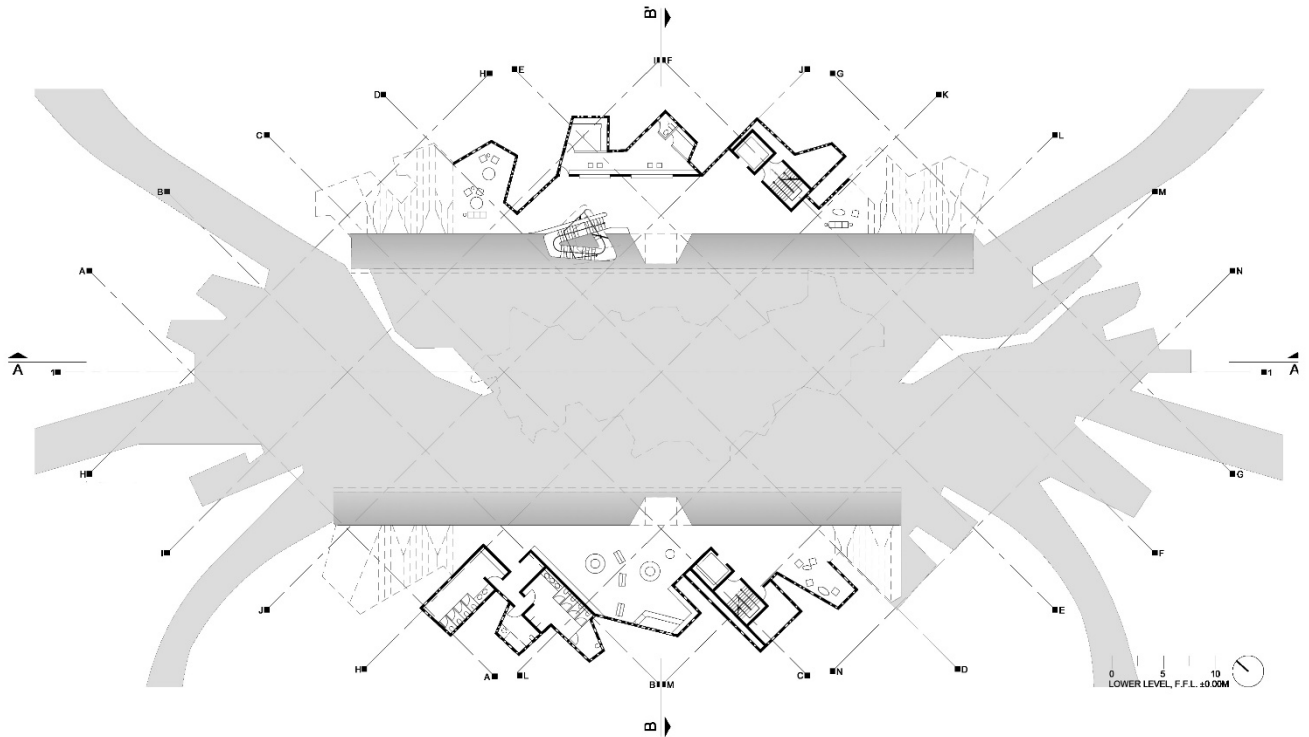


Рис 2.16 План 2-го поверху



Рис 2.17 Фасад зі сторони головного входу

Основна структура терміналу виконана зі сталі. Об'єм будівлі розташований тангенціально до води та підтримується платформою, яка забезпечує стійкість конструкції. Дві опори з'єднують будівлю з землею, створюючи відкритий простір під нею. Скляні елементи фасаду дозволяють природному світлу проникати всередину та забезпечують візуальний зв'язок між внутрішнім і зовнішнім просторами. [8]

Цей проєкт демонструє сучасний підхід до інтеграції архітектури в природне та міське середовище, створюючи багатофункціональний простір, який служить як транспортним вузлом, так і місцем для відпочинку та культурних заходів.



Рис 2.18 Інтер'єр холу

Сучасне проєктування річкових вокзалів орієнтоване на створення багатофункціональних, екологічно стійких та комфортних об'єктів, що поєднують транспортну, комерційну та рекреаційну функції.

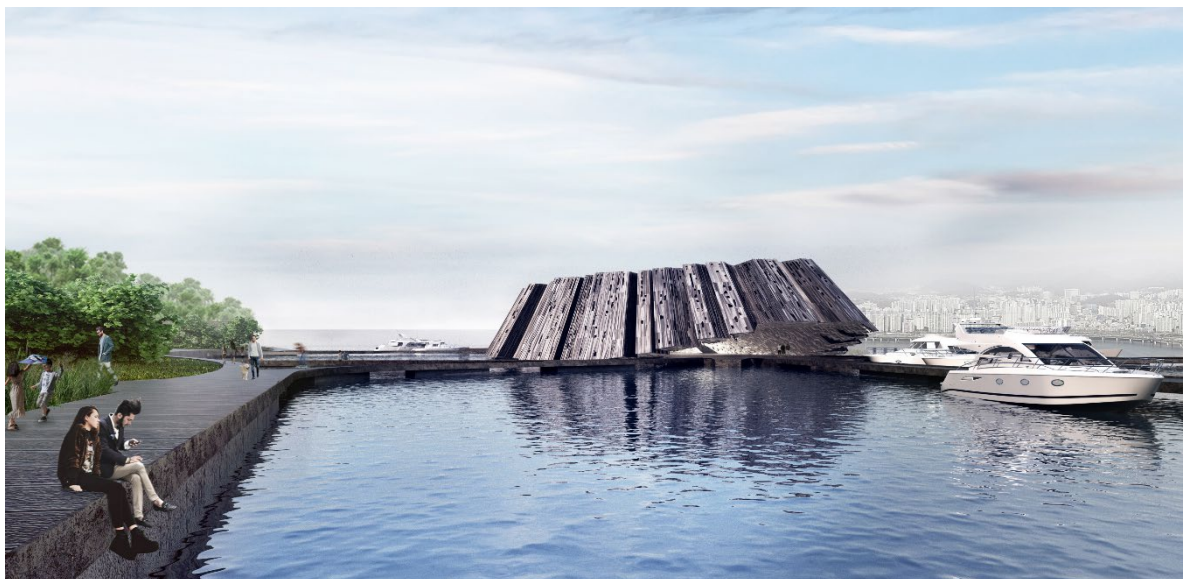


Рис 2.19 Вид з водної гладі

3. МІСТОБУДІВНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ

3.1. Історична довідка по територію забудови

Херсонський річковий вокзал має багату історію, що тісно пов'язана з розвитком міста як важливого порту на Дніпрі. Заснований разом із містом у 1778 році, порт став ключовим транспортним вузлом, забезпечуючи взаємодію річкового, морського, залізничного та автомобільного транспорту.

У першій половині ХІХ століття прибережні болота були засипані, і на їх місці з'явилися пристані, що сприяло подальшому розвитку порту. У 1946 році Херсонська річкова пристань отримала статус Херсонського річкового порту.



Рис 3.1: Вигляд річкового вокзалу в середині 20ст

Річковий вокзал, розташований на набережній, став важливою архітектурною домінантою міста. Його будівля, зведена в радянські часи, відображає

характерні риси того періоду та є символом водних воріт Херсона.



Сьогодні Херсонський річковий порт залишається важливим транспортним вузлом, хоча його інфраструктура потребує оновлення та модернізації.

Рис 3.2: Будівля з часів радянської перебудови

Зокрема, під час окупації порту російськими військами частина флоту була вивезена, а інфраструктура зазнала пошкоджень.

Після пошкоджень, завданих в наслідок бойових дій, вокзал став не придатним до експлуатації. Відбудова об'єкта дозволить відновити річкові перевезення, полегшити логістику в регіоні та розвантажити інші транспортні гілки. Це має стратегічне значення в контексті післявоєнної відбудови Півдня України.

3.2. Містобудівна ситуація

Будівля вокзалу розташована на правому березі міста Херсон, в районі Корабельний, на узбережжі річки Дніпро. Навколо споруди розташовані території херсонського річкового порту та історична забудова житлового та комунального призначення.

Площа ділянки 2.4Га

Призначення згідно генерального плану міста: територія громадських будівель та споруд

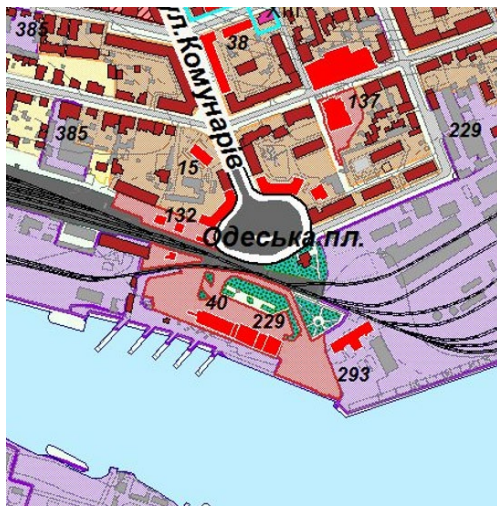
Конфігурація: трапецевидна форма

Зелені насадження: низькоросла трава, поодинокі дерева

Забудова території: на ділянці розташований пошкоджена споруда річкового вокзалу, та будівля обслуговування низької поверховості

Навколишня забудова: промислові та житлові споруди низької та середньої поверховості.

Ділянка проєктування розташована в жвавій транспортно-промисловій зоні міста, межує з наявною автомобільною розв'язкою, зупинками громадського транспорту. До території забудови спрямована одна з головних транспортних вісей міста.



УМОВНІ ПОЗНАЧЕННЯ

Існуючий стан	Проектний період	Територія
		САДИБНОЇ ЖИТЛОВОЇ ЗАБУДОВИ з виділенням зон підвищеної щільності
		БАГАТОКВАРТИРНОЇ ЖИТЛОВОЇ ЗАБУДОВИ
		ГРОМАДСЬКИХ БУДИВЕЛЬ ТА СПОРУД
		ГРОМАДСЬКИХ ЦЕНТРІВ ПОЛІФУНКЦІОНАЛЬНОГО ПРОФІЛЮ
		ГРОМАДСЬКИХ ЦЕНТРІВ ЛАНДШАФТНО-РЕКРЕАЦІЙНОЇ ЗОНИ МІСТА:
		ВОДНО-СПОРТИВНИЙ
		КУЛЬТУРНО-РОЗВАЖАЛЬНИЙ
		ДИТЯЧИЙ
		РЕКОНСТРУКЦІЇ ТА МОДЕРНІЗАЦІЇ ІСНУЮЧОЇ ЗАБУДОВИ
		РЕКРЕАЦІЙНОЇ ЗАБУДОВИ
		ПАМ'ЯТОК АРХІТЕКТУРИ ТА МІСТОВУДУВАННЯ (ДЕРЖАВНИЙ РЕЄСТР)
		ПРОМИСЛОВИХ ТА КОМУНАЛЬНО-СКЛАДСЬКИХ ПІДПРИЄМСТВ

Рис 3.3: Фрагмент генерального плану міста

Висновок: ділянка проектування відповідає функціональному призначенню та має вигідне розташування відносно транспортних сполучень та зв'язків з громадським центром.

3.3 Опис генерального плану

3.3.1. Функціональне зонування території

Споруда річкового вокзалу розташовується зі зміщенням від центру ділянки по композиційній вісі ближче до лінії води. Завдяки цьому стало можливим отримання комфортного, зеленого простору громадського призначення.

На території виділені такі функціональні зони:

- зона розташування споруди річкового вокзалу
- зони рекреації та відпочинку
- зони парковок для відвідувачів та працівників порту
- господарська зона
- зона посадки-висадки пасажирів

Через ділянку річкового вокзалу наразі проходять трамвайні колії, які сполучають території річкового порту Херсону, які розташовуються з обох боків ділянки вокзалу. При розробці проєкту було прийнято рішення про

переніс частини колій саме на територію порту, для забезпечення якісного формування простору в межах ділянки вокзалу.



Рис 3.4: Функціональне зонування території

Зона рекреації:

В межах території передбачена низка зон рекреації, які розділені пішохідними зв'язками та формують композиційну структуру, де відвідувачі можуть проводити свій час в жвавій чи тихій зонах. Відкриті рекреаційні простори для всіх містян дозволяють поживити наразі деградуючий промисловий район міста та створити якісну точку тяжіння, що дає можливість включити річковий вокзал в загальну урбаністичну структуру, а не відокремлювати його на периферії. Громадські зони включають амфітеатр, лави для відпочинку, терасні зони для рекреації та спілкування, зону безпосередньої дотичності до води, та штучні водні атракції.

Господарська зона:

Включає в себе розміщення контейнерів для збору сміття та господарський двір. Забезпечений зручний під'їзд автомобільного транспорту та дотримана санітарна відстань

Зона посадки-висадки:

Розташована біля перонів пришвартування суден водного транспорту та дозволяє зручно здійснювати посадку та висадку пасажирів. Забезпечена навісами, що захищають від опадів та обладнана місцями для перепочинку



Рис 3.5: Рух пішоходів і транспорту

3.3.2. Рух пішоходів і транспорту

Головний вхід на територію розташований з північно східної сторони, заїзд передбачається з вулиці Причальна та Одеської площі.

Основний потік пішоходів відбувається з Одеської площі, де по плану розвитку території передбачена реконструкція та подальше формування якісного урбаністичного пішохідного середовища.

Основні напрямки пішохідного руху на ділянці:

- Від головного входу на ділянку до входу в будівлю
- Від входу в будівлю зі сторони річки до зони посадки-висадки
- від входу на ділянку до входу в готельно-ресторанну частину комплексу

Основний автомобільний рух:

- Рух легкового автомобіля до стоянки
- Рух сміттєвоза до господарського майданчика з розворотом

Можливі під'їзди до всіх входів у разі аварійної потреби. Забезпечений об'їзд для пожежної машини згідно з чинними нормами ДБН.

Перед всіма входами облаштоване тверде покриття з улаштуванням приямків та водовідведенням. Проїзди облаштовані з твердого покриття. Пішохідні шляхи облаштовані за нормами інклюзивності.

3.3.3. Техніко-економічні показники генерального плану

- Площа території – 2.4 Га (100%)
- Площа забудови – 1 690 м² (7%)
- Площа озеленення – 7 720 м² (32%)
- Площа заощених ділянок - 14 590 (60%)

4. АРХІТЕКТУРНО-ПЛАНУВАЛЬНЕ РІШЕННЯ

4.1 Художня концепція будівлі

Будівля комплексу обслуговування пасажирів річкового транспорту відіграє важливу роль для формування образу міста, не тільки з точки зору основної транспортної артерії, а і репрезентує архітектурну виразність. Художня концепція будується на принципі поєднання історичної образної складової об'єкта з сучасними архітектурними тенденціями. Об'ємна структура, яку формує будівля комплексу натхненна стародавніми водними судами, а саме козацькими «Чайками», як ключовим явищем зародження судноплавства в Україні.

Композиційна вісь, яка проходить вздовж головної вулиці, завершується акцентним об'ємом споруди. Комплекс розділений на 2 функціональні блоки, які об'єднані другим поверхом. Помірний клімат Херсону дозволяє

передбачити велику площу відкритих терас, на яких відвідувачі можуть відпочивати, споглядати краєвиди річки або долучитись до культурних подій.

Головним акцентом комплексу виступають покрівельні конструкції у вигляді вигнутих оболонки. Таке рішення було прийнято для підкреслення образу тематики водної гладі і надання додаткової виразності форми.

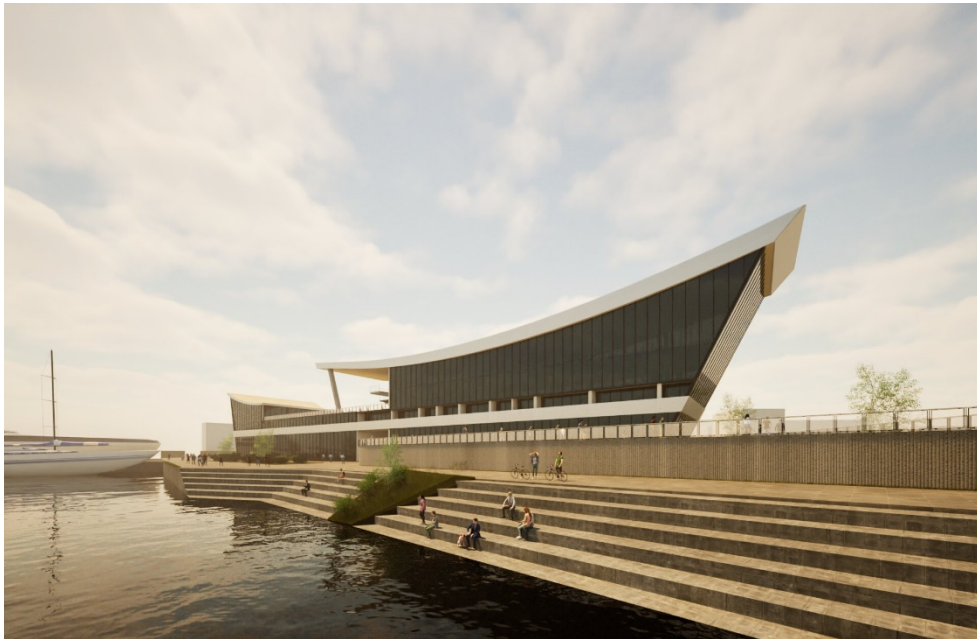


Рис 4.1: Загальний вигляд будівлі

4.2 Функціональне зонування будівлі

Планувальна структура комплексу складається з двох виокремлених блоків:

- термінал для обслуговування пасажирів
- готельно-ресторанна частина

Термінал включає наступне функціональне зонування:

Вхідна група з вестибюлем - розташована на першому поверсі й включає загальний хол, довідкове бюро пост охорони. Це простір який зустрічає відвідувачів високими стелями і великою площею природнього освітлення. З лівої частини від входу розташована головна сходово-ліфтова зона, в правій частині - касовий зал. З протилежної сторони від головного входу розташовано вихід на перон з системою перевірки посадкових талонів.

Касовий зал з приміщеннями для персоналу – в цій частині розташований великий відокремлений простір з віконцями кас. Навколо нього запроєктований наскрізний коридор, який допомагає відділити простір для відвідувачів від простору в якому розмішені основні приміщення персоналу терміналу, такі як кімнати касирів, інкасаторська, пункт поліції, кімната персоналу, с/в персоналу, пожежний пост.

Зона додаткового обслуговування пасажирів- в лівій частині терміналу розмішені санвузли для відвідувачів, приміщення для зберігання багажу та додаткові кімнати технічного обслуговування.

На другому поверсі частини пасажирського терміналу знаходяться адміністративні приміщення управління, кімнати відпочинку для персоналу суден, дитяча кімната, кафетерій та санвузли для відвідувачів.

Третій поверх включає в себе другий рівень кафетерію з панорамним склінням та відкриту терасу для відвідувачів.

Готельно – ресторанна частина виокремленним блоком, розташована на відмітці +2.400 від нуля проєкту. Таке рішення було прийнято для забезпечення можливості розміщення укриття в цокольні частині будівлі, так як існує ризик підтоплення споруди, відмітка підлоги приміщень укриття становить -1.300. За нормами ДБН запроєктоване укриття подвійного призначення, яке працює і як укриття і як виставкова зала у часи, коли немає небезпеки. Об'ємна структура частково заглиблена в землю, на поверхні виконує функцію стилістичної частини комплексу. Конструктивно зовнішні стіни приміщення виконані з монолітного залізобетону товщиною 500мм

На першому поверсі розташована вхідна група. При вході в будівлю, в правій частині розміщений хол готелю, обладнаний для перебування відвідувачів. В лівій частині знаходиться блок адміністративних приміщень управління готельно-ресторанним комплексом. Безпосередньо біля входу розташований основний сходово-ліфтовий вузол.

На другому поверсі розміщені номери готелю, 1-3 місні та номери класу люкс. На поверсі розміщені 2 сходові клітини, основна та евакуаційна, а також вихід який сполучає додаткові евакуаційні сходи з блоку терміналу.

На третьому поверсі запроектований блок кухні ресторану та зал для відвідувачів.

Весь четвертий поверх займає головна зала ресторану з суцільним панорамним склінням. Також тут розміщений вихід на другий рівень тераси.

4.3 Техніко-економічні показники будівлі

Загальна площа -1-го поверху – 560 м. кв.

Загальна площа 1-го поверху – 1 450 м. кв.

Загальна площа 2-го поверху – 1 590 м. кв.



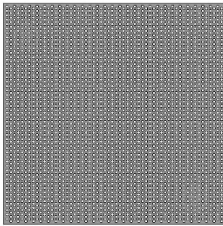



Загальна площа 3-го поверху – 860 м. кв.

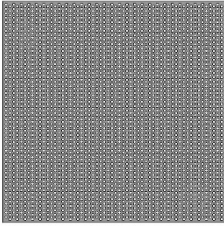


Загальна площа 4-го поверху – 600 м. кв.

Загальна площа будівлі – 5 060 м. кв.

5. ДИЗАЙН ІНТЕР'ЄРУ

Специфікація матеріалів

№	Назва	Матеріал	Колір	Вид покриття
1	Підлога в транзитній зоні	Підлога вінілова		Матове
2	Підлога в адміністрації вних кабінетах	Паркет		Матове
3	Стіни	Перфоровані металеві панелі		Глянцеве
4	Стіни	Штукатурка, з текстурою бетону		Матове
5	Вікна (+скляне засклення)	Скло		Глянцеве
6	Колони	Штукатурка		Матове

7	Стеля	Перфоровані металеві панелі		Глянцеве
8	Ліфтова шахта	Скло		Глянцеве
9	Сходи	Підлога вінілова		Матове

5.1 Особливості розгортання функціональних процесів

Основна функція полягає в розподіленні потоків людей по функціональним зонам будівлі. Даний простір, першим постає перед відвідувачами, тому має справляти позитивний ефект, бути комфортним та інтуїтивно зрозумілим.

З правої сторони від входу розташований основний сходово-ліфтовий вузол. По ліву сторону розгортається касова зона.

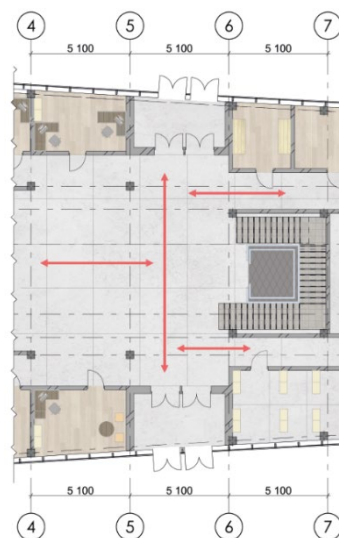


Рис 5.1: Шляхи розподілення потоків людей

5.2 Об'ємно просторові властивості архітектурної форми

Завдяки особливостям об'ємно просторової композиції будівлі, в інтер'єрі вестибюлю розгортається простір з великою кількістю природнього освітлення, забезпечене панорамними вікнами. Високі стелі створюють вражаючий ефект у відвідувачів одразу при вході в будівлю.

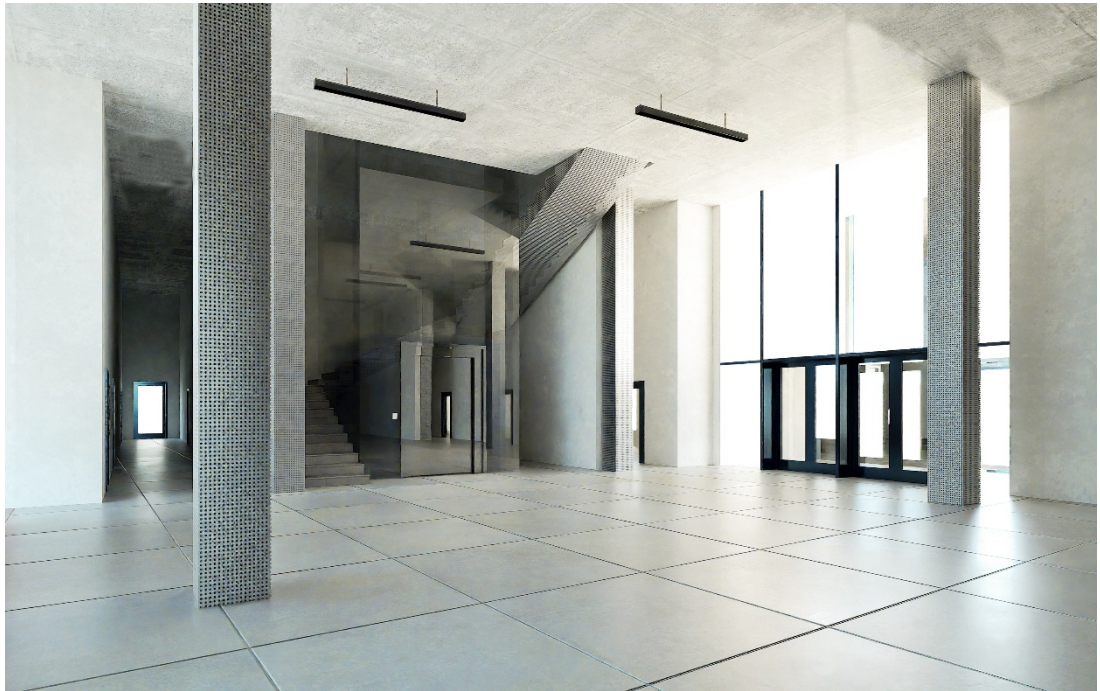


Рис 5.2: Перспектива інтер'єру

Сходово ліфтовий вузол вдало вписаний в інтер'єр, відділяє зону адміністративних приміщень та санвузол для відвідувачів від головного простору. Скляний ліфт додає унікальності та розширює простір.

5.3. Способи узгодження окремих елементів середовища в межах загального композиційного рішення

Загальне композиційне рішення являє собою лаконічне поєднання великоформатних конструктивних елементів в єдиний простір, який представляє собою одночасно стриману за гамою і виразну за формою композицію.

Головним акцентом приміщення виступає панорамне скління з видом на водну гладь. Елементи які підкреслюють об'єм, відкрита сходовая клітина та скляний ліфт. Колони формують відчуття ритму та строгості форм, які спрямовані вгору. Розташування головних об'ємних елементів формують інтуїтивно зрозумілий простір, в якому легко орієнтуватись відвідувачам

5.4. Характеристика елементів обладнання

Вестибюль з вхідною групою налічує такі елементи обладнання:

Меблі - представлені офісним обладнанням кабінетів довідкового бюро та додаткового обслуговування пасажирів. Включають столи, стільці, шафи для документів та мультимедійного обладнання

Світлотехнічне обладнання:

- Спотові світильники вбудовані у стелю
- LED підсвітка сходинок та панелі вбудовані в стіну
- Контурна підсвітка стін, розташована на стику стелі зі стінами, для додаткового відчуття об'єму

5.5. Характеристика засобів візуальної комунікації

Засоби візуальної комунікації представлені інформаційними табличками та інтерактивними стендами. Таблички з підсвіткою розташовані вздовж основних потоків та сповіщають про напрям евакуації, розташування вогнегасників.

5.6. Колористичне та світлотехнічне рішення

Основу кольорового рішення складають світлі стримані кольори. Головна ідея полягає в тому, щоб сформувати нюансну кольорову гаму, на фоні якої чітко виражені конструктивні елементи відіграють домінуючу.

Основні кольори в інтер'єрі:

- Сірий - додає відчуття стриманості і розширення простору

- Метал – ефект відзеркалення, стриманість і лаконічність
- Скло - тоноване в темно лазурний колір, додає камерності
- Бетон – додає фактури і різноманіття оздоблення

Основне джерело освітлення в день є панорамне скління. У вечірній час використовується LED підсвітка та спотове верхнє освітлення.

5.7. Способи досягнення ергономічної відповідності

Природне освітлення є головним елементом, який забезпечує комфорт перебування в приміщенні.

Покриття підлоги виконано методом наливного вінілового компоненту. Таке рішення забезпечує надійність та довговічність експлуатації та комфорт пересування

Кольори та фактури допомагають інтуїтивно орієнтуватись в просторі, а інформаційні таблички та стеди виконують роль направлення та розподілення

Високі стелі та вільні багатопролітні простори надають відчуття відкритості та лаконічності інтер'єру, водночас справляють позитивно вражаючий ефект.

Висновки

Інтер'єр вестибюлю реалізовано як відкритий, світлий і лаконічний простір, який інтуїтивно орієнтує відвідувачів і забезпечує комфортне перебування. Об'ємна композиція підкреслює просторову виразність через панорамне скління, високу стелю та відкриті простори, що разом формують візуально привабливе середовище з природним освітленням.

Завдяки чіткій функціональній організації — з касовою зоною ліворуч та сходово-ліфтовим вузлом праворуч — досягається логічний розподіл потоків. Мінімалістична кольорова гама створює стриманий фон, на якому акцентуються конструктивні елементи

У результаті простір справляє позитивне враження, є комфортним, зрозумілим і адаптивним для відвідувачів та персоналу, поєднуючи естетику, функціональність і емоційну виразність.

6. КОНСТРУКТИВНЕ РІШЕННЯ

Конструктивна частина будівлі складається з металевого залізобетонного каркасу. Перевагами такого рішення є велика варіативність планувальних схем і сміливість при виборі складних формоутворень. Перекриття - монолітні залізобетонні плити, які спираються на балки настилу, обперті на головні балки, які лежать на колонах 400 мм в діаметрі.

Навколо ліфтових шахт та сходових клітин улаштовані монолітні самонесучі стіни, згідно вимог пожежних норм проектування.

Висота поверхів (від підлоги до стелі):

- -1 поверх – 3.3 м;
- 1 поверх (блок терміналу) – 5.5 м;
- 1 поверх (блок готельно-ресторанного комплексу) – 3.3 м;
- 2 поверх – 3.3 м
- 3 поверх – 3.3 м
- 4 поверх – мін.3.3 м, макс. 6.3 м

6.1 Фундаменти

За відмітку нуля проекту, прийнято рівень чистої підлоги. В даному проекті передбачаються пальові фундаменти, з заглибленням нижче рівня промерзання ґрунту.

6.2 Стіни та перегородки

Зовнішні стіни складаються з кладки газоблоком товщиною 400 мм. За мурувальною технологією блоки з'єднані між собою через технологічні пази та закріплені цементний розчин.

В якості утеплювача використовується мінеральна вата товщиною 80 мм, утеплення несучих монолітних елементів – мінеральна вата товщиною 140 мм.

Для оздоблення фасаду використані текстуровані алюмінієві композитні панелі. Переважну частину фасадного об'єму будівлі складає суцільне скління системи навісного фасаду з високим класом енергоефективності.

Перегородки виконані з пінобетону товщиною 120 мм. Блоки викладені в 1 шар, поєднані між собою технологічними пазами та цементним розчином. Перегородки є самонесучими та спираються на систему перекриття.

6.3 Перекриття

В якості конструкції перекриття використані монолітні залізобетонні плити, які спираються на балки настилу.

Пиріг перекриття 1-го поверху:

- Наливна підлога - 20 мм
- Цементно-піщана стяжка - 40 мм
- Утеплювач – 100 мм
- Залізобетонна плита -220 мм

Пиріг міжповерхового перекриття:

- Наливна підлога - 20 мм
- Цементно-піщана стяжка - 40 мм
- Звукоізоляція 30 мм
- Профнастил 150 мм
- Балка настилу 150 мм

6.4 Покрівля та дах

В даному проєкті використовуються 2 види покрівлі. Перша, це експлуатована покрівля на терасі на рівні 3 поверху. Другий це вигнута покрівля у вигляді оболонки, яка спирається на балки.

6.5 Підлога

Підлога у приміщеннях з великим потоком відвідувачів – наливна. Таке рішення забезпечує довговічність та легкість в експлуатації. Покриття в адміністративних приміщеннях та номера готелю – паркетна дошка. Це дозволяє додати комфорт і приємну атмосферу внутрішніх приміщень.

6.6 Вікна та двері

В проєкті передбачене панорамне скління, яке реалізоване за допомогою системи навісного фасаду з високим рівнем енергоефективності. В систему вбудовані глухі створки та створки з можливістю відкривання для провітрювання приміщень

Двері з алюмінієвого профілю зі склінням, металопластикові та металеві протипожежні на шляхах евакуації.

6.7 Декоративні елементи

В якості декоративних елементів використані АКП панелі на фасаді та парапетній частині покрівлі

7. ІНЖЕНЕРНЕ ОБЛАДНАННЯ

Головна задача інженерного обладнання в комплексі – забезпечення та підтримка комфортного мікроклімату в середині будівлі. Якісне повітря, комфортна температура, стабільне електропостачання, підтримка рівня вологості, водо та газопостачання, системи протипожежної безпеки, це ті необхідні комунікації, без яких не можливо запроектувати якісний архітектурний об'єкт.

7.1 Теплопостачання та вентиляція

Передбачено систему електричного інфрачервоного опалення. Це новітня

система, яка має високий клас енергоефективності і підходить саме для приміщень великих за площею і значною висотою. В кожному приміщенні знаходиться окремий терморегулятор, який дозволяє налаштувати температуру окремо під різні потреби.

Споруда комплексу забезпечена природною та штучною системами вентиляцій. Конструкції скління включають в себе фрамуги та рами, які відкриваються та дають можливість природнього провітрювання. Контроль якості повітря забезпечується за допомогою штучних системи вентиляцій.

Горизонтальні трубопроводи проходять в підшивній стелі, вертикальні трубопроводи вздовж несучих колон та стояків.

7.2 Водопостачання та водовідведення

Система водопостачання – централізована міська мережа. Передбачено встановлення резервуарів з технічною та питною водою.

Система нижнього підключення дозволяє розташувати труби в підлозі. Сталий тиск забезпечується насосною станцією, яка розташована в підвальному приміщенні.

Водопостачання для системи пожежогасіння здійснюється з резервуарів із постійним рівнем води. Заплановано встановлення двох комплектів насосів: один комплект забезпечує водопостачання приміщень готелю, інший — подачу води до системи пожежогасіння. У системі використано розпилювальні форсунки типу "зонтик". Для пожежогасіння передбачено два насоси: один основний і один резервний.

На кожному поверсі обладнані системи пожежогасіння та пожежні комплекти.

8. ОХОРОНА ПРАЦІ ТА НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА

8.1 Ресурсозбереження і використання альтернативних джерел енергії

Заплановано встановлення резервуарів для збирання дощової води. Баки призначені для накопичення опадів, що надходять із водостічної системи покрівлі, з можливістю додаткового підживлення з централізованого водопроводу для підтримання стабільного рівня води. Зібрана вода використовуватиметься для технічних потреб, поливу рослин у вестибюлі та на прилеглий території.

Установка автоматичних дозаторів мийних і дезінфікуючих засобів у громадських туалетах забезпечить контроль за їх використанням. Контроль якості стічних вод перед скиданням у міську каналізацію дозволить оцінювати їхній вплив на довкілля. У разі потреби передбачається монтаж системи очищення стічних вод.

8.2 Шляхи руху пожежної машини.

Рух пожежного автомобіля передбачається по проїзду, що пролягає навколо будівлі та одночасно виконує функцію пішохідної доріжки з твердим покриттям. Відстань від краю проїзду до зовнішньої стіни будівлі становить від 3 до 7 метрів, ширина проїзду — 3,5 метра. Напрями руху пожежної техніки позначені відповідними дорожніми знаками.

Пожежна частина міста Херсон розташована за адресою: вул. Молодіжна, Тривалість руху за найкоротшим маршрутом від пожежної частини до території - 5 хв.

8.3 Евакуація з усіх приміщень будівлі

Коридори та сходи слугують основними шляхами евакуації з будівлі. В комплексі передбачено 2 евакуаційні сходові клітки. На кожному поверсі розміщено схеми евакуації, а в усіх блоках — інформаційні таблички, що вказують напрямки евакуації та місця розташування вогнегасників, розташовані на добре видимих ділянках.

Над усіма дверима, які відчиняються у напрямку евакуації, встановлюються таблички з написом «Вихід» зеленого кольору. Уздовж маршрутів евакуації розміщені відповідні знаки. Усі таблички та знаки обладнані акумуляторами й мають автономне підсвічування, незалежне від основного електропостачання.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Круїзний термінал ім. Нельсона Мандели/Архітектурне бюро ЕРА [Електронний ресурс] - Режим доступу до ресурсу:
<https://www.theplan.it/eng/award-2023-Transport/nelson-mandela-cruise-terminal-a-landmark-inspired-by-zulu-culture-elphick-proome-architects-international>
2. Круїзний термінал ім. Нельсона Мандели/Архітектурне бюро ЕРА [Електронний ресурс] - Режим доступу до ресурсу:
<https://eparch.co.za/nelson-mandela-cruise-terminal/>
3. Термінал річкового транспорту в м.Рига/ Zaha Hadid Architects [Електронний ресурс] - Режим доступу до ресурсу:
https://www.archilovers.com/projects/326687/ropax-ferry-terminal.html?utm_source=chatgpt.com
4. Термінал річкового транспорту в м. Сеул Michan Architecture. [Електронний ресурс] - Режим доступу до ресурсу:
<https://michanarchitecture.com/FERRY-TERMINAL>
5. Основи дизайну архітектурного середовища: завдання та методичні О-75 вказівки до практичних занять / уклад.: Н.М. Шебек, Ю.С. Рябець –К.: КНУБА, 2020. – 16 с.
6. О.С. БЕЗЛЮБЧЕНКО. ПЛАНУВАННЯ МІСТ І ТРАНСПОРТ., Харків – ХНАМГ – 2008.
7. формування об'єктів ландшафтного дизайну" (для студентів 4 – 5 курсів денної форми навчання бакалаврів за напрямом 6.120100 - "Містобудування" і спеціалістів за спеціальністю 7.120103 - "Містобудування"). Авт.: Н.Я. Крижановська, О.С. Шушлякова. – Харків: ХНАМГ, 2007. – 88 с
8. Будівельні конструкції. Металеві конструкції: навч. посіб. / І.О. Складов – Київ: КНУБА, 2020. – 170 с.
9. ДБН В.2.2-9:2018 Громадські будівлі та споруди
10. ДБН В.2.2-40:2018 Інклюзивність будівель і споруд
11. ДБН В.2.2-20:2008 Громадські будинки та споруди. Готелі

12. ДБН В.2.2-25:2009 Підприємства харчування (заклади ресторанного господарства)
13. ДБН В.2.3-15:2007 Автостоянки і гаражі для легкових автомобілів
14. ДБН В.2.5-23:2010 Інженерне обладнання будинків і споруд. Проектування електрообладнання
15. ДБН Б.2.2-12:2018 Планування і забудова територій
16. ДБН В.2.6-98:2009 Бетонні та залізобетонні конструкції
17. ДБН В.2.5-64:2012 Внутрішній водопровід та каналізація
18. ДБН Б.2.2-12:2019 Планування і забудова територій
19. ДБН В.2.5-28:2018 Природне і штучне освітлення
20. ДБН А.3.1-9:2015 Експлуатаційна придатність закінчених будівництвом об'єктів споруди цивільного захисту

Всі зображення використані в роботі знаходяться у вільному доступі в мережі інтернет

Містобудівне рішення



СИТУАЦІЙНИЙ ПЛАН М1:2000

Умовні позначення до ситуаційного плану

- існуюча будівля вокзалу (не придатна до експлуатації)
- ділянка проєктування
- існуюча житлова та громадська забудова
- будівлі річкового порту
- дороги
- водойма

Умовні позначення до генерального плану

- озеленення
- водойма
- пішохідні зв'язки
- входи в будівлю
- проїзди для транспорту
- межа ділянки проєктування

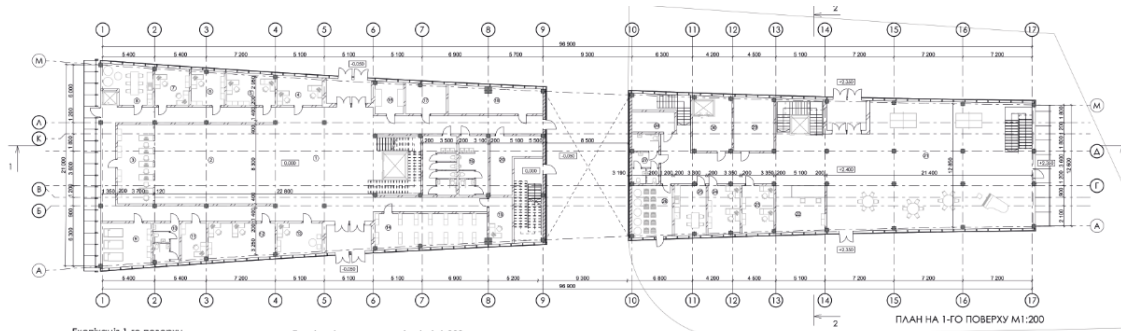
Експлікація до генерального плану

- 1 - Комплекс обслуговування пасажирів річкового транспорту
- 2 - парковка для відвідувачів
- 3 - господарська зона
- 4 - парковка для працівників порту
- 5 - зони громадського відпочинку
- 6 - зона рекреації з водоймою



ГЕНПЛАН М1:1000

Плани поверхів

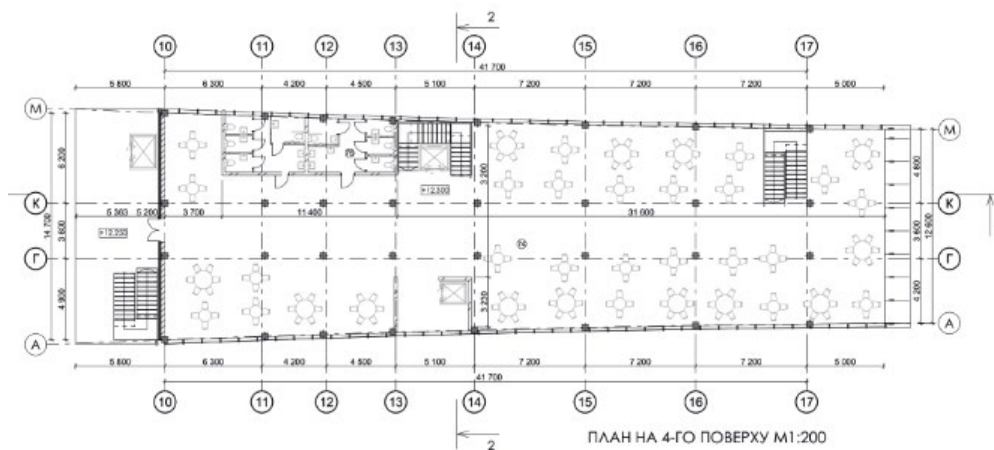
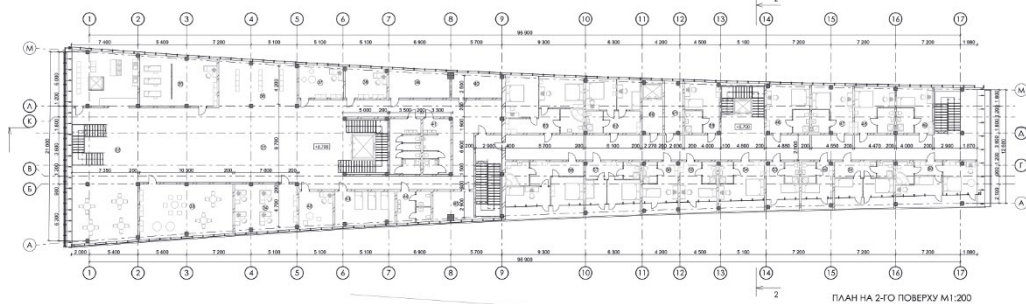
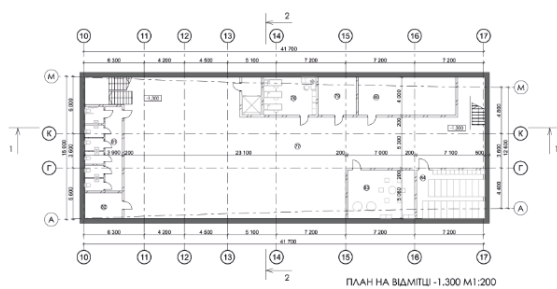


Експлікація 1-го поверху

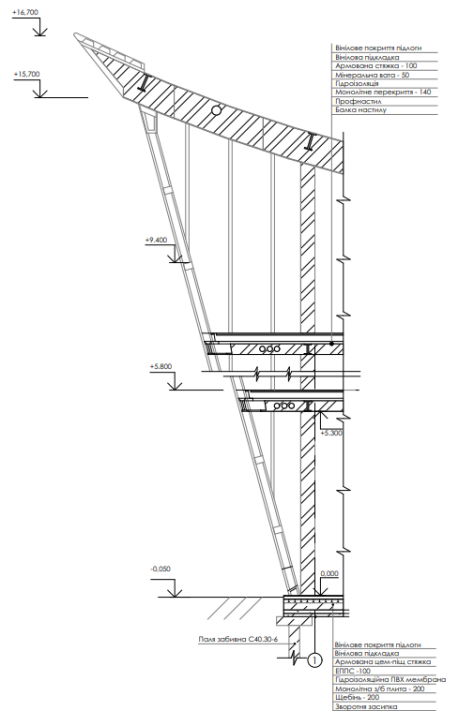
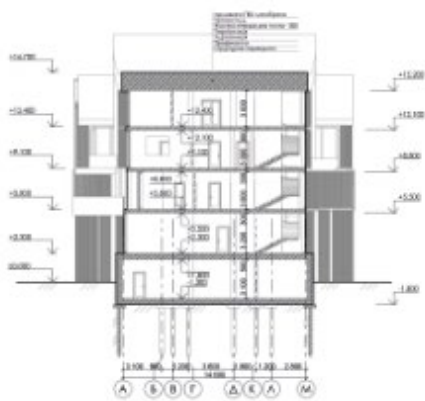
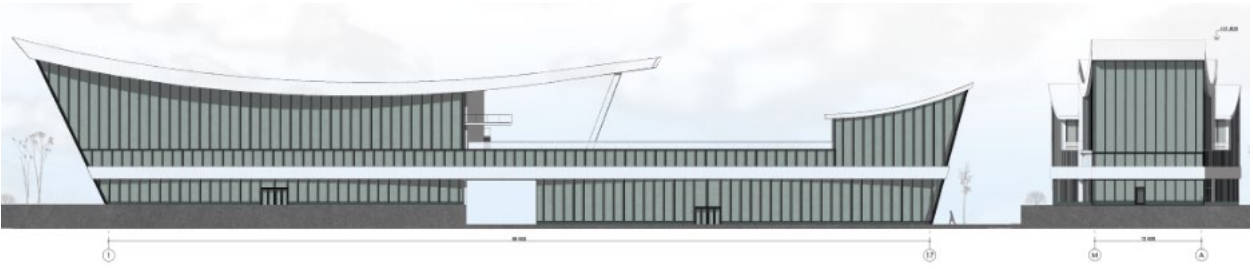
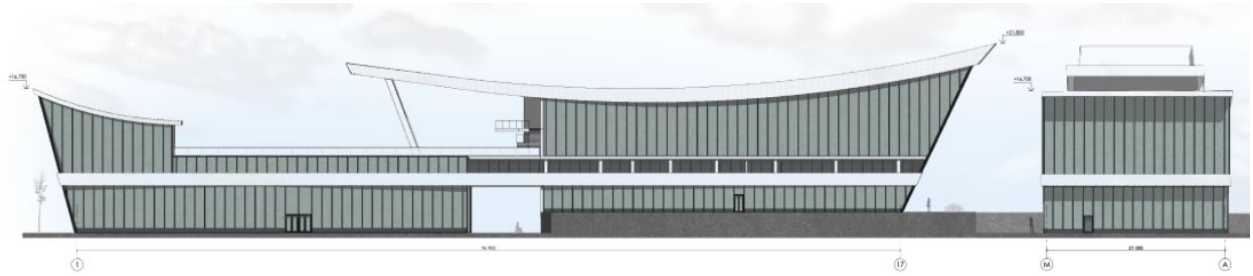
№	Назва приміщення	Площа кв.м
1	Вестибюль	124,28
2	Коридор	128,20
3	Капі	24,27
4	Диспетчерська	14,20
5	Канцелярська в кабінеті пошти	14,73
6	Канцелярська	12,44
7	Канцелярська касирки	13,89
8	Канцелярська касирки	18,64
9	Канцелярська відомчу персоналю	22,71
10	С/В персоналю	11,83
11	Канцелярська персоналю	15,44
12	Трап	25,38
13	Канцелярська обслуговування персоналю	154,67
14	Канцелярська служби ринку	41,11
15	Канцелярська служби у коридорі для дітей	11,70
16	Канцелярська служби	8,43
17	Канцелярська вентильованого	12,23
18	Вентильованого приміщення індивідуального обслуговування	25,54
19	С/В персоналю	40,88
20	Коридор	21,05
21	Капі	244,14
22	Решетя стелю	54,71
23	Адміністративна стелю	16,13
24	Адміністративна персоналю	17,03
25	Канцелярська персоналю	17,18
26	Канцелярська персоналю	20,51
27	С/В персоналю	13,28
28	Канцелярська персоналю	7,11
29	Насибно	23,57
30	Умовлено	23,41
	Всього	1 045,32 кв.м

Експлікація поверху на відміці -1.300

№	Назва приміщення	Площа кв.м
1	Укриття цивільного населення	203,59
2	Коридор	7,76
3	Технічне приміщення	19,79
4	С/В	17,18
5	Технічне приміщення	5,19
6	Ділянка конкоти	17,91
7	Приміщення для зберігання меблів	17,46
	Всього	305,84 кв.м



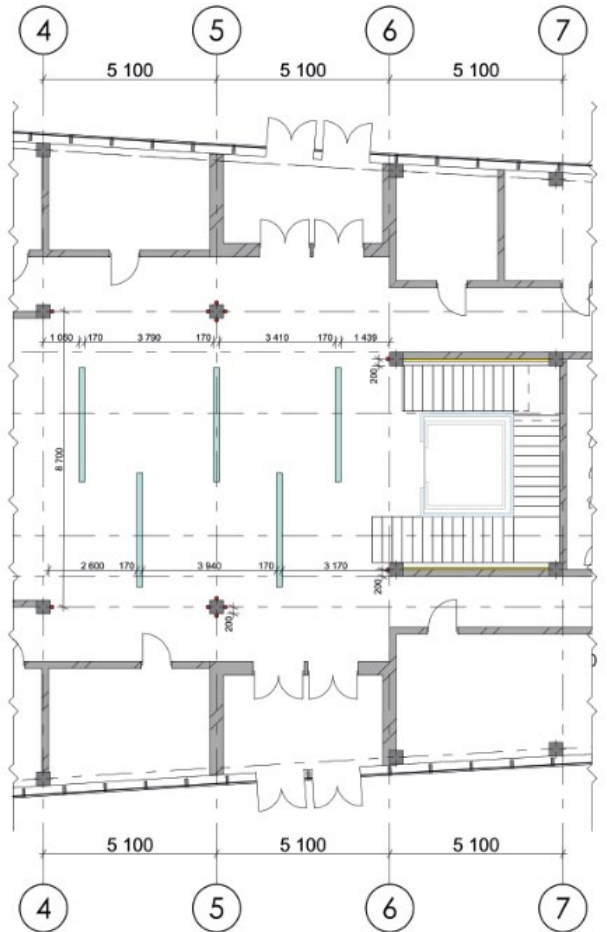
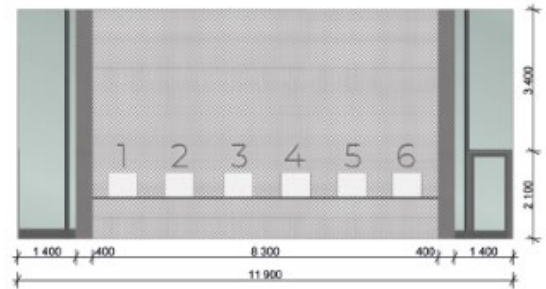
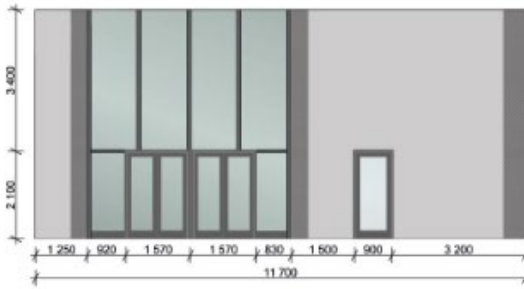
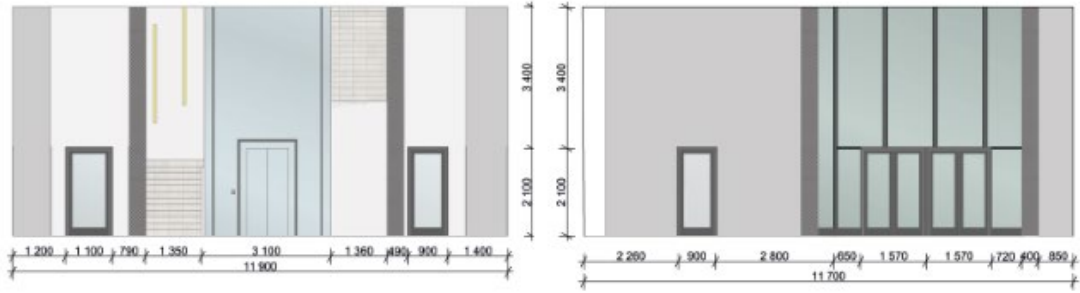
Фасадні і конструктивні рішення



Візуалізація об'єкту



Інтер'єрне рішення





Довідка перевірки на плагіат

Wed Jun 11 14:54:19 EEST 2025, Покогило Костянтин Михайлович, Київський національний університет будівництва і архітектури

Anti-Plagiarism (UA) v-15.281 Educational

The maximum coincidence with one document 11.0%

Dictionaries check: en_US, ru_RU, ua_UA. Errors in the documents: 11%

ID: 245135 Title: Комплекс обслуговування пасажирів річкового транспорту в м. Херсоні» Added in a DB: 2025-06-11 Authors: Комплекс обслуговування пасажирів річкового транспорту в м. Херсоні» Heads: Третяк М. Е. Consultants: Opponents:	Document		Sum coincidence on the DB	
	Symbols	Lexemes	Symbols	Lexemes
	33691	491	5105 (15%)	67 (14%)

Plagiarism sources

ID	Description	Plagiarism presence in the document	
		Symbols	Lexemes
245095	Title: Багатофункціональний культурний центр м. Чернігів в Україні Added in a DB: 2025-06-11 Authors: Волянський Максим Ігорович Heads: Третяк М.Е., Consultants: Opponents:	3702 (11.0%)	51 (10.0%)