

**КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БУДІВНИЦТВА І АРХІТЕКТУРИ
Архітектурний факультет
кафедра теорії архітектури**
(повна назва кафедри)

**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
ДО АТЕСТАЦІЙНОЇ ВИПУСКНОЇ РОБОТИ
НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ
БАКАЛАВРА АРХІТЕКТУРИ**

на тему:

**СТАНЦІЯ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ
НА ЛІВОМУ БЕРЕЗІ Р. ДНІПРО У М. КИЄВІ**

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

Київ 2023 р.

**КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БУДІВНИЦТВА І АРХІТЕКТУРИ**

**Архітектурний факультет
кафедра теорії архітектури**

(повна назва кафедри)

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

_____ д. арх., проф. Г. Л. Ковальська

« ____ » _____ 2023 року

**ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
ДО АТЕСТАЦІЙНОЇ ВИПУСКНОЇ РОБОТИ
НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ БАКАЛАВРА**

**СТАНЦІЯ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ
НА ЛІВОМУ БЕРЕЗІ Р. ДНІПРО У М. КИЄВІ**

Виконав: Стецюк Віктор Сергійович

(прізвище, ім'я та по батькові повністю)

191 Архітектура та містобудування

(спеціальність)

Архітектура та містобудування

(освітня програма)

Група 43-Б

Керівник: Хараборська Ю.О

(прізвище, ініціали)

Доцент

(науковий ступінь, вчене звання)

Київ 2023 р

**КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БУДІВНИЦТВА І АРХІТЕКТУРИ**

Факультет: Архітектурний

Кафедра: Теорії архітектури

Освітньо-професійний рівень: бакалавр

Галузь знань: 19 – Архітектура та будівництво

Спеціальність: 191 – Архітектура та містобудування

ЗАТВЕРДЖУЮ

Декан архітектурного факультету

_____ д.т.н., проф. О.В. Кащенко

«__» _____ 2023 року

**ЗАВДАННЯ
НА ВИКОНАННЯ АТЕСТАЦІЙНОЇ ВИПУСКНОЇ РОБОТИ
НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ
бакалавра архітектури**

Стецюк Віктор Сергійович

(прізвище, ім'я та по батькові здобувача)

1. Тема роботи назва Станція річкового транспорту на лівому березі р. Дніпро у м. Києві

затверджена наказом ректора КНУБА № _____ від «__» _____ 2023р.

2. Керівник роботи Хараборська Юлія Олександрівна, доцент

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

3. Строк подання здобувачем роботи до захисту 22.06.2023

4. Зміст пояснювальної записки за розділами:

1. Аналіз вітчизняного та світового досвіду;
2. Містобудівне обґрунтування;
3. Архітектурно-планувальне рішення;
4. Конструктивне та інженерно-технічне рішення;
5. Дизайн інтер'єру.

5. Графічні матеріали: ситуаційна схема, генеральний план (М 1:500), фасади, плани, розрізи (М 1:100, 1:200), перспективні зображення об'єкта проектування, інтер'єри приміщення (плани підлоги, стелі, розгортки стін (М 1:50), перспективні зображення інтер'єру.

6. Календарний план виконання роботи

№ з/п	Назва етапів дипломної роботи	Термін виконання етапу	Примітки
1	Аналіз вітчизняного та світового досвіду	27.02.2023	
2	Містобудівне обґрунтування	13.03.2023	
3	Архітектурно-планувальне рішення	10.04.2023	
4	Конструктивне та інженерно-технічне рішення	10.04.2023	
5	Дизайн інтер'єру	03.06.2023	
Остаточне оформлення роботи			
	Перевірка на плагіат	15.06.2023	
	Попередній захист роботи на кафедрі	16.05.2023	
	Захист атестаційної роботи	26-29.06.2023	

7. Дата видачі завдання 01 лютого 2023 р.

Завідувач кафедри _____
(підпис) (прізвище та ініціали)

Керівник _____
(підпис) (прізвище та ініціали)

Здобувач _____
(підпис) (прізвище та ініціали)

ЗМІСТ

Вступ	6
1 Вихідні дані	7
2. Аналіз вітчизняного та світового досвіду	14
3. Містобудівне обґрунтування:.....	23
3.1. Історична довідка щодо території забудови.....	23
3.2. Містобудівна ситуація.....	23
3.3. Опис генерального плану.....	24
4. Архітектурно-планувальне рішення.....	26
5. Конструктивне та інженерно-технічне рішення.....	30
6. Дизайн інтер'єру.....	32
Список використаних джерел	36
Додатки.....	38

ВСТУП

Київ - місто в житті якого, від його зародження, ріка Дніпро відіграла значну роль. Логічним кроком для міста що лежить по обидві сторони від річки буде розвиток річкової інфраструктури. Як з промислово-логістичної точки зору, так і з точки зору громадського транспорту й туризму, оскільки вид на обидва берега з води є такою ж візитівкою, як і панорамний вид на місто з височини.

Наразі в Києві річкова інфраструктура, що не пов'язана з промисловістю, представлена Київським річковим вокзалом та декількома державними, а в більшості своїй приватними яхт-клубами. На жаль, туристичні маршрути, річкового вокзалу обмежені проміжком "Київське море - Поштова площа - міст Метро". Відповідно частина Дніпра, що знаходиться нижче по руслу, лишається зовсім без уваги, хоча варта її.

Метою створення проекту стало, шляхом створення нової, сучасної станції річкового транспорту в південній частині лівого берега Дніпра, створити прицентмент для розвитку річкової інфраструктури Києва на всій протяжності акваторії міста; створити новий туристичний центр з можливістю поєднання півночі міста з його півднем; збільшити туристичну цінність лівого берега

1. Вихідні дані

№	Перелік основних даних і вимог	Основна інформація
1	Назва об'єкту	Станція річкового транспорту на лівому березі р. Дніпро у м. Києві
2	Підстава для проектування	Дипломний проект на ступінь бакалавра
3	Замовник	КНУБА, Кафедра теорії архітектури
4	Проектна організація	Студент групи АРХ 43Б Стецюк Віктор Сергійович vikk.stetsiuk@gmail.com
5	Вид будівництва	Нове будівництво
6	Стадійність проектування	- Передпроектні пропозиції - Робочий проект
7	Основні архітектурно-планувальні вимоги	<p>Розробити дипломний проект терміналу станції річкового транспорту на південному березі затоки Берковщина, на лівому березі річки Дніпро у місті Києві. Робочим проектом передбачити розміщення:</p> <p>На 1 поверсі: парадний вхід, службові входи, зона купівлі квитків, зона квиткового контролю, пункт охорони, приміщення для зберігання документації, зону зберігання валіз, вбиральні для пасажирів, вестибюль для очікування, критий перехід до пірсу-причалу;</p> <p>На 2 поверсі: приміщення адміністрації, відкрита зона ко-воркінгу, роздягальні і санвузли з душовими для персоналу водного транспорту;</p> <p>На -1 поверсі: крита парковка на 60 паркомісць, розвантажувальна для фудкорту, пункт охорони розвантажувальної, кладовки для фудкорту, господарчі приміщення, санвузли, зони під оренду для закладів харчування в зоні фуд-корт, фуд-корт,</p>

		виставкова зона, літня тераса На -2 поверсі: укриття, інженерно-технічні приміщення, кладові для забезпечення укриття
8	Основні конструктивні вимоги	Будівлю запроектувати каркасно-монолітною. Висота поверху 4.6 м
9	Основні вимоги до інженерного обладнання	Передбачити оснащення будівлі терміналу усіма видами систем інженерного забезпечення, згідно з ТУ інженерних служб міста: ВК, ОВ, ЕЛ, СС, кондиціонування, АС, ПС
10	Основні техніко-економічні показники	<ul style="list-style-type: none"> - Площа ділянки - Площа забудови - Загальна площа - Площа мощення - Площа асфальтного покриття - Площа озеленення - Розрахункова площа - Будівельний об'єм - Поверховість
11	Вимоги до попередніх погоджень	Планувальні рішення погодити з замовником
12	Кількість екземплярів проектної документації	1 екземпляр

Погоджено:

Дипломник:

ст. гр. АРХ 43Б Стецюк В.С.

Керівник:

доц. Хараборська Ю.О.

Завдання на проектування

Експлікація плану на відм. +0.000		
№	Назва приміщення	Площа, м ²
1	Вхідний тамбур центрального входу	11,2
2	Вихідний тамбур центрального входу	11,2
3	Вестибюль до квиткових кас	231,8
4	Каси	33,5
5	Пункт охорони	9,9
6	Приміщення архіву кас	29,3
7	Сходи до укриття	21,5
8	Зона контролю квитків і багажу	37,1
9	Зона очікування посадки	302,3
10	Зона очікування після висадки	821,6
11	Санвузол чоловічий в зоні посадки	30
12	Санвузол жіночий в зоні посадки	30,2
13	Санвузли для МГН в зоні посадки	11,8
14	Санвузол чоловічий в зоні висадки	30,2
15	Санвузол жіночий в зоні висадки	30
16	Санвузли для МГН в зоні висадки	11,8
17	Камери для багажу	32,8
18	Камера для багажу	47,2
19	Розвантажувальна підйомника	32,8
20	Перехід до пірсу	-
21	Зона обміну валют, АТМ і банкоматів	63,1
22	Клітина евакуаційних сходів	47,2
23	Клітина евакуаційних сходів	47,2
24	Клітина евакуаційних сходів	47,2
25	Сходи до пірсу	-
	Коридори	99
	Загальна площа поверху	2069,9

Експлікація плану на відм. -4.600		
№	Назва приміщення	Площа, м²
26	Пост охоронця парковки	38,44
27	Мото- і вело- паркомісця	166,1
28	Розвантажувальна	188,42
29	Пост охоронця розвантажувальної	19,6
30	Кладова для продуктів фудкорту	17
31	Кладова для продуктів фудкорту	17
32	Кладова для продуктів фудкорту	33,5
33	Кладова для продуктів фудкорту	33,5
34	Кладова для продуктів фудкорту	16,3
35	Кладова для продуктів фудкорту	16,3
36	Кладова	76
37	Кладова	74,5
38	Кладова приладя фудкорту	34,8
39	Сходи до укриття	31,76
40	Господарська кладова	30,9
41	Господарська кладова	32,6
42	Господарська кладова	32,6
43	Господарська кладова	34,8
44	Розвантажувальна підйомника	20,1
45	Господарче приміщення	16
46	Господарче приміщення	37,3
47	Господарче приміщення	5,9
48	Господарче приміщення	5,9
49	Санвузол жіночий в зоні фудкорту	44,3
50	Санвузол чоловічий в зоні фудкорту	41,2
51	Санвузол для МГН в зоні фудкорту	4,9
52	Санвузол для МГН в зоні фудкорту	4,9
53	Кафе	55,6

54	Кафе	62,4
55	Кафе	88,6
56	Фудкорт	503
57	Тераса фудкорту	269
58	Зона тимчасових виставок	172
59	Клітина евакуаційних сходів	46,9
60	Клітина евакуаційних сходів	47,2
61	Клітина евакуаційних сходів	47,2
62	Господарче приміщення	38,46
63	Розвантажувальна внутрішня	149,4
64	Парковка	2650
	Коридори	197,5
	Загальна площа поверху (без парковки)	2751,88

Експлікація плану на відм. +4.600		
№	Назва приміщення	Площа, м ²
65	Зона "open-space" коворкінгу	1174,5
66	Кімната персоналу	80,1
67	Сходи до укриття	41,72
68	Роздягальня персоналу чоловіча	41
69	Душові персоналу	28,9
70	Санвузли персоналу	22,1
71	Роздягальня персоналу жіноча	41
72	Душові персоналу	29,4
73	Санвузли персоналу	22,1
74	Офіс адміністрації	13,7
75	Офіс адміністрації	14,6
76	Кабінет дирекції	28,9
77	Архівне приміщення	13,6
78	Конференц-зала	118,5

79	Клітина евакуаційних сходів	47,4
80	Клітина евакуаційних сходів	47,4
81	Клітина евакуаційних сходів	47,4
82	Закритий офіс під оренду	25,4
83	Закритий офіс під оренду	40
	Коридори	114,2
	Загальна площа поверху	1991,92

Експлікація плану укриття на відм. -9.200		
№	Назва приміщення	Площа, м²
84	Сходи до укриття	41,7
85	Санвузли для укриття	58,8
86	Інженерно-технічне приміщення	55,29
87	Розвантажувальна підйомника	29,4
88	Інженерно-технічне приміщення	29,4
89	Інженерно-технічне приміщення	55,2
90	Кладова	33
91	Кладова	32
92	Кладова	47
93	Клітина евакуаційних сходів	47,2
94	Клітина евакуаційних сходів	47,2
95	Укриття	574
	Загальна площа поверху	1050,19

Загальна площа приміщень: 7863.9 м²

2. Аналіз світового досвіду

QUEENSCLIFF FERRY TERMINAL Місцезнаходження: Queenscliff VIC, Australia (рис.2.1). Проектувальник: F2 ARCHITECTURE

Забудовник: Kane Constructions Pty Ltd. [6]

Дата введення в експлуатацію: 21 квітня 2023

Вартість проекту: \$15.9 мільйонів. [3]



Рис. 2.1. [4] QUEENSCLIFF FERRY TERMINAL
Місцезнаходження: Queenscliff VIC, Australia.
Вигляд зверху

Паромний термінал Куинскілфф розташований в затоці Порт-Філі. Паром курсує між Квінскліффом на заході та Сорренто на сході, утворюючи ворота до Джилонга, півострова Белларін і Великої океанської дороги. Найбільш завантажений пасажирський пором в Австралії, він перевозить понад 250 000 транспортних засобів і 960 000 людей на рік. [4]

Розвиток поромного терміналу Seagoad включає нову двоповерхову будівлю з фасадом із нержавіючої сталі, зоною для продажу квитків і роздрібною торгівлі, туалетами, кухнями, кафе, баром і залом для пасажирів. [4]

Ключовою архітектурною особливістю нової будівлі є вигнутий дах, який захищає пасажирів, що здійснюють посадку або висадку в будь-який час року.

Аналіз архітектурного середовища.

Особливості розгортання функціональних процесів:

Головний процес у паромному терміналі, це посадка і висадка пасажирів на відповідний рейс порому, з супутніми функціями які супроводжують пасажирів на всіх етапах, від входу в термінал і до заходу на палубу порому. Функціональні схеми (рис.2.2-2.3) показують розгортання процесів на під'їзді до терміналу.



Рис. 2.2 [7] Схема орієнтована на проводжаючих і трансфери



Рис. 2.3 [7] Схема орієнтована на автомобілістів

Відповідно можна виділити функціональні зони в порядку в якому пасажирів і відвідувачів з ними стикаються. Внутрішні зони на планах поверхів (рис. 2.4-2.5)

- для пасажирів що подорожують на авто;
- місце купівлі білету;
- зона очікування на паром;
- для відвідувачів;
- місце купівлі білету для паркомісця;

- парковка для відвідувачів;
- місце де можна забрати їжу з кафе терміналу з собою
- вхід на громадський пляж;
- для пасажирів що подорожують пішки:
- зупинка громадського транспорту, розташована у самого входу в термінал;
- зона для збору організованих груп, що знаходиться під накриттям одного з “крил” даху ;
- вхідна зона, виділена тамбуром для кращого зберігання сталої температури всередині терміналу;
- касова та інформаційна зона
- фойє, з якого відбувається переміщення в наступні зони коридором, сходами чи за допомогою ліфта
- кафе, що має два “зали” внутрішній і зовнішній, з видом на громадський пляж і Велику австралійську затоку
- вбиральні

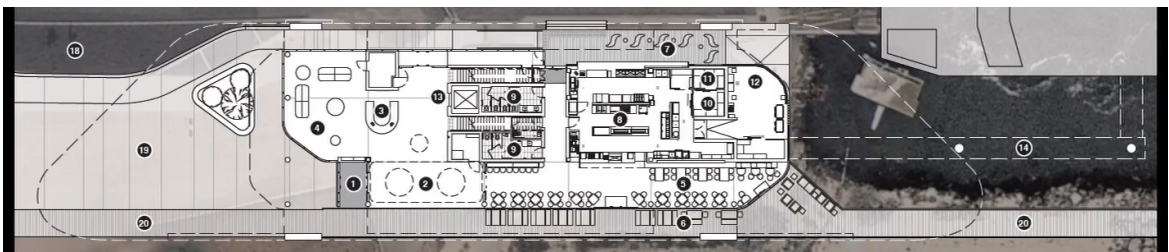


Рис. 2.4 [7] План першого поверху

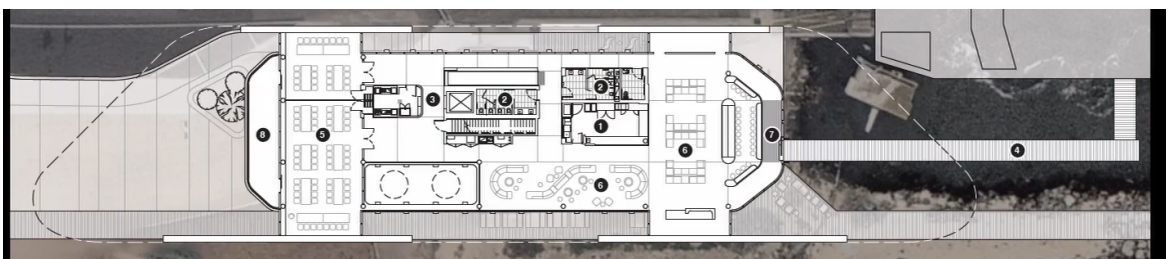


Рис. 2.5 [7] План другого поверху

Піднімаючись на другий поверх нас зустрічає зал для очікування

- зала для громадських закладів і тренінгів, що може дублювати залу очікування у моменти перевантаження терміналу
- бар з комплектом санвузлів
- гейт безпосередньо до палуби порому

До допоміжних просторів можна включити адміністративні приміщення й кладові приміщення що знаходяться на першому поверсі

Комунікація між поверхами відбувається за допомогою пари сходів чи ліфта, який розташований в лоббі.

Об'ємно-просторові властивості архітектурної форми:

Архітектурна форма нового терміналу гармонійно вписалась в природньо-неправильну форму мису. Споруда була розміщена головною віссю на осі причалу, за рахунок чого підтримується вектор напрямлення всіх елементів, паралельний до одного з берегів мису.

Термінал симетричний відносно осі перпендикулярної основній і дисиметричний відносно головної, з більш розвиненою південною половиною.



Рис. 2.6 [3] Вид на південний фасад і його виступаючі частини

Загальна форма складається з двох основних елементів: безпосередньо об'єму терміналу - двоповерхового світлопрозорого прямокутника з округленими кутами та накриття, що повторює прямокутну в поперечному розрізі форму, і виступає по коротких сторонах криволінійними “крилами”. (рис 2.6)



Рис. 2.7 [3] Вид з висоти на термінал під час посадки-висадки



Рис. 2.8 [5] Вид з північного під'їзду під час посадки-висадки

Створюється спорідненість з рельєфом та самими поромами, оскільки останні ідеально поєднуються з терміналом під “крилами” накриття під час посадки-висадки. (рис 2.7-2.8)

Способи узгодження окремих елементів середовища в межах загального композиційного рішення

Домінантою композиції є “крилате” накриття терміналу, що і утворює основний об'єм помітний здалеку. Втім, за рахунок радіального вирізу на довгих фасадах, і інкорпорації скляних частин, воно не сприймається важким. Навпаки, в залах очікування візуально стає більше простору та природного освітлення. Місцезположення головних зон інтуїтивно і до того ж проглядається з-зовні. За рахунок лінійної компоновки пасажирів ніколи не загубляться.

Характеристика елементів обладнання:

До обладнання встановленого в зоні очікування можна віднести м'які меблі для сидіння та маленькі столики. Матеріал обраний дизайнерами виглядає приємно, кольорова схема гарно вписується в інтер'єр, оскільки відтіняє сіро-синій у відображенні кант накриття терміналу. (рис. 2.9-2.10)



Рис. 2.9 [4] Внутрішнє оздоблення та меблювання кафе



Рис. 2.10 [4] Внутрішнє оздоблення та меблювання зони очікування

Характеристика засобів візуальної комунікації:

У внутрішніх просторах Терміналу встановлені:

- засоби візуальної комунікації, що допомагають людині орієнтуватися у просторі, (дороговкази, призначення приміщень);
- засоби що регламентують правила поведінки (знаки, що забороняють палити в приміщенні, знаки що забороняють перелазити через огорожуючі елементи);
- засоби що містять загальну довідкову інформацію та інформацію що до регулярних рейсів (повідомлення про час, дату, день тижня, температуру повітря, температуру води, розклад поромів);
- засоби що пропагують певні ідеї, пріоритети цінності (соціальна реклама у виставковій зоні другого поверху).

Колористичне та світлотехнічне рішення:

Кольорове рішення допомагає поєднати термінал з природними масивами, а саме: блакитне скло центральної частини гармонійно відповідає тоном кольору моря; текстуроване металічне покриття за рахунок здатності відображати зливається з хмарним небом, (рис 2.11) відіграє на сонці білим відблиском подібно до морських хвиль і теплим сірим кольором вторить кольору піску.



Рис. 2.11 [4] Вид з громадського пляжу на будівлю терміналу

Світлопрозорі частини фасаду допомагають інтуїтивному зонуванню, оскільки заповнені природним світлом залі розмежовуються короткими, більш темними коридорами. Також за рахунок високого рівню світлопрозорості фасаду, термінал сприймається як один цілісний об'єм, з його затишними зонами для очікування, кафетерієм, зоною для масових заходів і т.д.

Через особливості місцезнаходження терміналу, відсутні як природні так і антропогенні перешкоди сонячному світлу. Споруда не попадає під затінення з жодної з сторін. При цьому накриття з його “крилами” запроектовано щоб упередити можливий перегрів приміщень. (рис 2.11)



Рис. 2.12 [4] Інтер'єр зони очікування з світлопрозорим фасадом і затіненням від даху. Приклад кольорової схеми.

Кольорове вирішення інтер'єру і зони очікування зокрема, складається з кольорів що наявні в природному оточенні, відображаються в екстер'єрному оздобленні чи покликані поєднувати вже наявні кольори для більш плавних переходів.(рис. 2.12)

- Від темно синього до блакитного в меблях - кольори водного масиву який видно у прозорі частини фасадної системи;
- Піщаний в покритті підлоги, стелі і деяких деталях - колір піску який видно у прозорі частини фасадної системи;
- Темно коричневий - гарно контрастуючи з піщаним виділяє зону на підлозі, відділяючи її від головного проходу
- Темно сірий в оздобленні стін - відповідає кольору металевих панелей в тіні, використаних в конструкції даху

Способи досягнення ергономічної відповідності:

Антропометрична відповідність забезпечується проектуванням приміщень і обладнання Терміналу з урахуванням габаритів і розмірів людей різного віку;

Фізіологічна відповідність забезпечується увагою до усіх груп відвідувачів (включаючи МГН) і створення для них у рівному ступені комфортних умов користування Терміналом та усім набором його послуг;

Психофізіологічна відповідність забезпечується за рахунок високого рівня природного освітлення, що при цьому не засліплює відвідувача, та виділення зон з більшим і меншим рівнем шуму. Це дає йому можливість без напруження органів чуття сприймати інформацію

Психологічна відповідність забезпечується відсутністю факторів (кольорів, звуків, освітлення) що збуджують і дратують нервову систему;

Соціально-психологічна відповідність забезпечується створенням простору з урахуванням потреб різних соціальних груп і окремого індивідуума, в рівній степені уваги.

Гігієнічна відповідність забезпечується завдяки застосуванню сучасних, безпечних елементів на всіх ділянках будівництва від конструктивних елементів до оздоблення. Також велика увага приділяється вентиляції і прибиранню не тільки самого Терміналу, а й прилеглих територій.

Висновки

Будівля нового паромного терміналу в Австралії “Куинскліф фері термінал” покликана стати окрасою регіону і разом з тим виконувати складну функцію пересадочного вузла з автотранспорту на водний транспорт на найбільш завантаженої ділянці акваторії Австралії, маршруті Куинскліфф - Сорренто.

Проектувальники змогли створити неймовірно гармонійний проект, відкритий для потоку енергії відповідно до уявлень фен-шуй про дизайн інтер'єру та його вплив на емоційну та розумову реакцію людського мозку, відвідувачів і створено з комфортом, доступністю та корисністю для відвідувачів на передньому плані дизайну. Форма, утворена кривим накриттям, що виходить двома “крилами” з сторін східного і західного фасадів, чудово вписується з існуюче берегове середовище і резонує з формою самих паромів, що підкреслює глибину підходу компанії F2 ARCHITECTURE до поставленого завдання. [11]

3. Містобудівне обґрунтування:

3.1. Історична довідка щодо території забудови

Станція річкового транспорту розташовується на південному березі затоки Берковщина, на лівому березі річки Дніпро у місті Києві.

Сучасна затока Берковщина (50,407088, 30,603023) - одна з колишніх проток Дніпра поглиблена гідронамивом. Станом на 1799 р. село Осокорки розділялось на дві частини: Північну і Південну протокою, яка впадала в Дніпро приблизно з зоні сучасної Берковщини. Наприкінці XIX ст. в цій місцині був “ланцюжок” вузьких (до 70м) озер-стариць. На зламі 1950-60 років затока була розширена до сучасного вигляду (довжина 1 км, ширина до 400 м), через розбудову позняківської промзони і видобуток піску. Наприкінці 1970-х років тут була заснована 7-ма база моторних човнів. Перша згадка про яхт-клуб датується 1989р і зроблена в міському довіднику. [8]

3.2. Містобудівна ситуація

Станція річкового транспорту розташована на південному березі затоки Берковщина, по сусідству з ЖК Riverstone, навпроти (з іншого берега) знаходиться Київський міський крейсерський яхт-клуб та приватний яхт-клуб “Riviera”. В пішій доступності найбільший ТРЦ лівобережного Києва “River Mall”. Ділянка розташована таким чином, що будівля буде гарно проглядатись з парку Прибережний, частини автомобільної дороги дніпровської набережної що проходить вздовж затоки, та літньої тераси ТРЦ “River Mall”. Затока історично судохідна, з великою глибиною дна.

Найближча станція метро - Осокорки, знаходиться в 10 хвилинах пішки чи двох хвилинах автівкою.

Під'їзд до терміналу станції відбувається через з'їзд з Дніпровської набережної на перехресті з вулицею Княжий затон, і руху вздовж ЖК “Riverstone” протягом 600м

Також для зручності сполучення Станції річкового транспорту з найближчим транспортно-пересадочним вузлом (метро Осокорки) планується запуск регулярного трансферу. (рис. 3.2)



Рис. 3.2

Ситуаційний план
М 1:2000

1. Ділянка забудови
2. Проїзд до ділянки
3. Яхт-клуб "Riviera"
4. КМКЯК
5. ТРЦ "River Mall"
6. ЖК "Riverstone"

3.3. Опис генерального плану

Функціональне зонування території

Об'єм терміналу врізаючись в берег розділяє генплан на дві умовні частини: східну і західну. Східна частина нижче від західної на висоту одного поверха. (рис. 3.3)

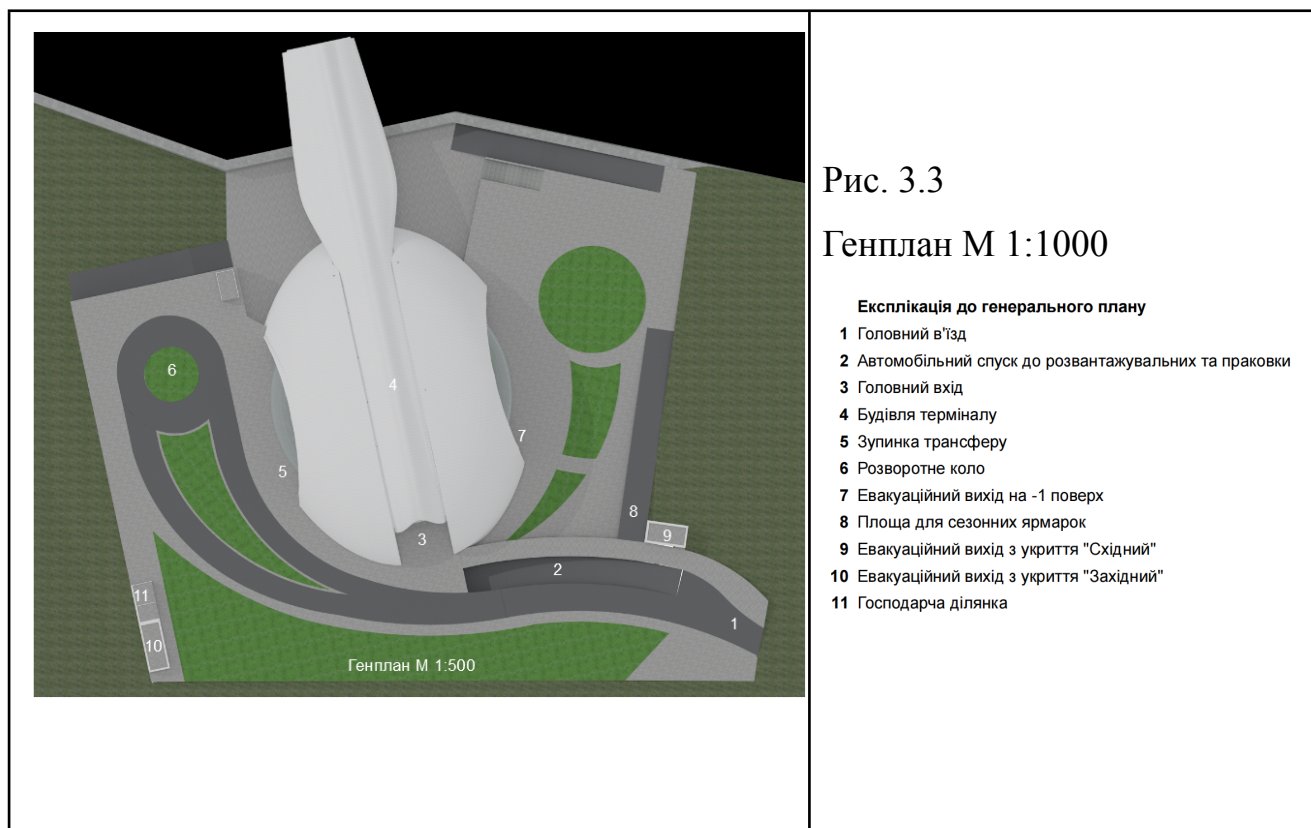
Комунікація транспорту відбувається через проїзд перед головним входом до західної частини, де розташовані окремі зупинки трансферних автобусів для посадки і висадки, що можуть використовуватись нерегулярними перевізниками та таксі. Розворотне коло в кінці західної зони підтримує криволінійну тенденцію в оформленні ділянки.

Паралельно до головного проїзду, облаштований спуск на -1 поверх, де знаходиться крита парковка з охороною на 60 місць. Там же розташований в'їзд до господарчої, розвантажувальної зони терміналу.

Паралельно до них на рівні першого поверху іде пішохідна доріжка.

Біля східного краю ділянки облаштований пандус вниз, до озелененої зони набережної, який за потреби може використовуватись пожежною машиною для

доступу до східного фасаду. Там же знаходиться східний вихід з укриття. Західний вихід з укриття проходить через криту парковку.



Техніко-економічні показники генерального плану

№	Найменування	Одиниці	Площа
1	Площа земельної ділянки	м2	16 000
2	Площа забудови	м2	4 520
3	Загальна площа	м2	7 863
4	Будівельний об'єм	м3	4 400
5	Поверховість	-	4
6	Площа озеленення	м2	4 080
7	Площа мощення	м2	7 400
8	Висота будівлі	м	27 200

4. Архітектурно-планувальне рішення

Об'ємно-просторові властивості архітектурної форми

Станція річкового транспорту складається з 4 поверхів

Висота поверху: 4.6 м

Об'єм терміналу станції натхненний акватичними формами складає собою один криволінійний об'єм накриття в який врізано дві чвертьсферичні світлопрозорі конструкції, що утворюють атріуми висотою в 2 поверхи з західного фасаду і 3 поверхи з східного відповідно. Вступаюча частина накриття переходу переходить в центральну частину даху підтримуючи єдність об'єму.

Монооб'єм розділяється технічними приміщеннями на дві половини, відокремлюючи людей які здійснюють посадку від людей що висаджуються.

Комунікація за головною функцією, а саме посадка-висадка, відбувається безбар'єрно та без зміни поверху. На першому поверсі розташовані квиткові каси, зони контролю та очікування.(рис. 4.1)

На -1 поверх можна потрапити з головного атріуму, або ж напряму з вулиці, зі східної сторони. Там створений громадський простір з фудкортом, виставковою зоною і технічними приміщеннями для персоналу та зберігання продуктів, що використовують як кафе самого терміналу, так і кухні на туристичних човнах.(рис.4.3)

З укриття на -2 поверсі, вище рівня ґрунтових вод, передбачено 2 додаткові виходи назовні, на відстані 46 і 54 метри від укриття відповідно, що є більше ніж висота будівлі терміналу.(рис. 4.4) У евакуаційних проходах до виходів облаштовані тамбур-шлюзи. На виході влаштовувані сходові спуски з поверхні землі. [10]

На другому поверсі, за рахунок криволінійного об'єму, утворюється великий, наповнений природнім світлом простір під високим накриттям, у якому облаштовані вільні, відкриті зони коворкінгу, офісні приміщення під оренду,

адміністративний блок та зони для персоналу станції, з їх роздягальнями, санвузлами, душовими та рекреаційною зоною. Також в “хвостовій” частині розміщений конференц зал. (рис 4.2)

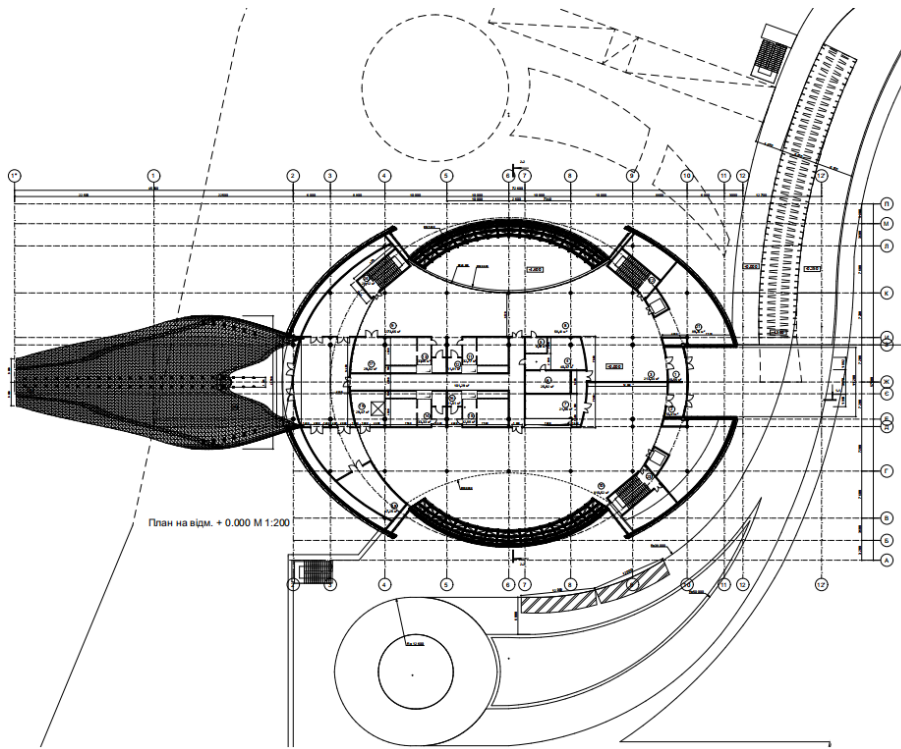


Рис. 4.1 План на відмітці +0.000

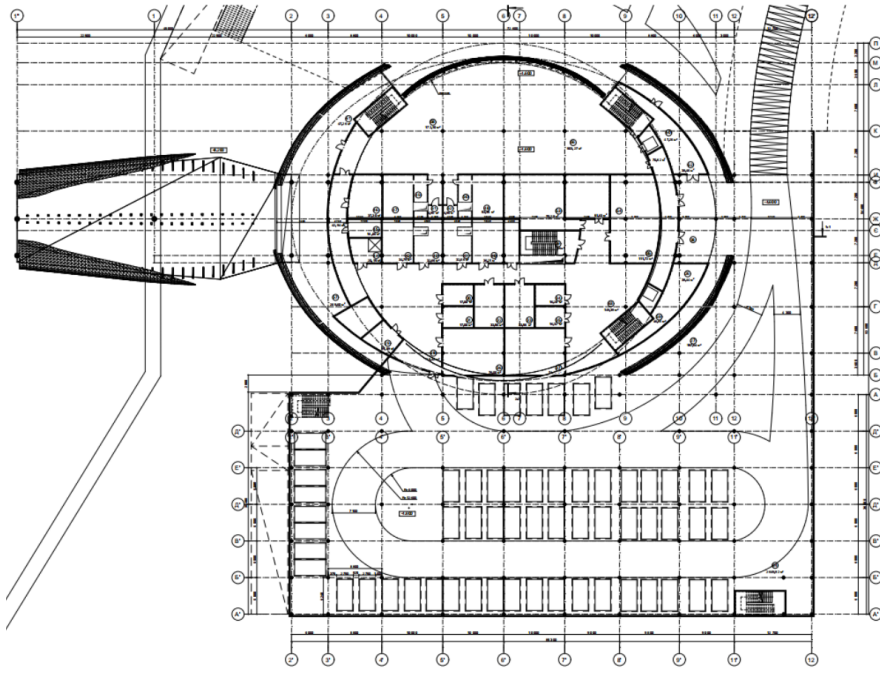


Рис. 4.2 План на відмітці +4.600

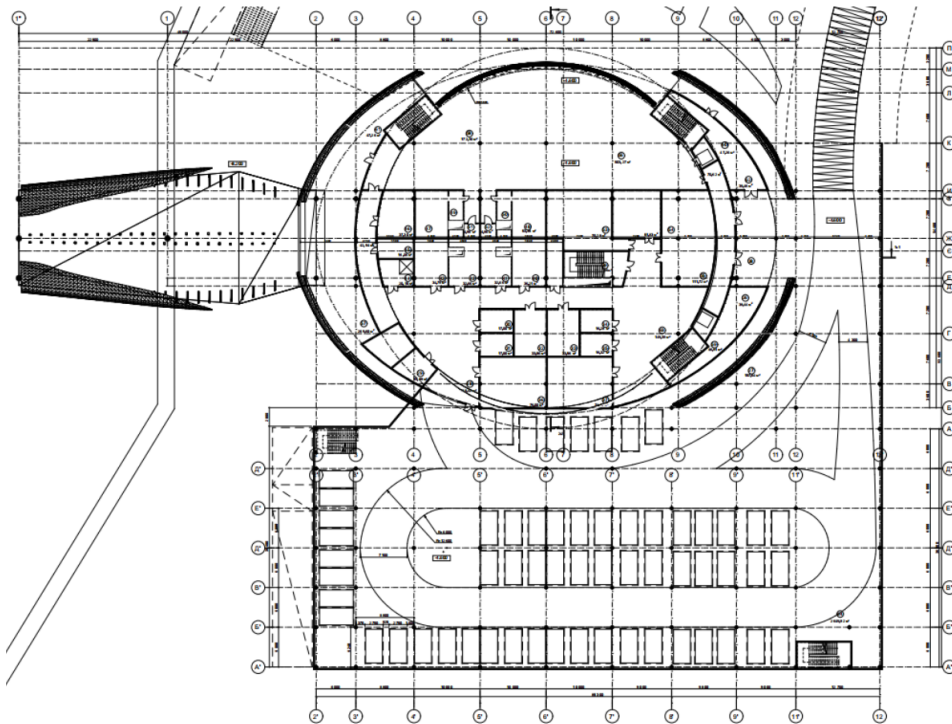


Рис. 4.3 План на відмітці -4.600

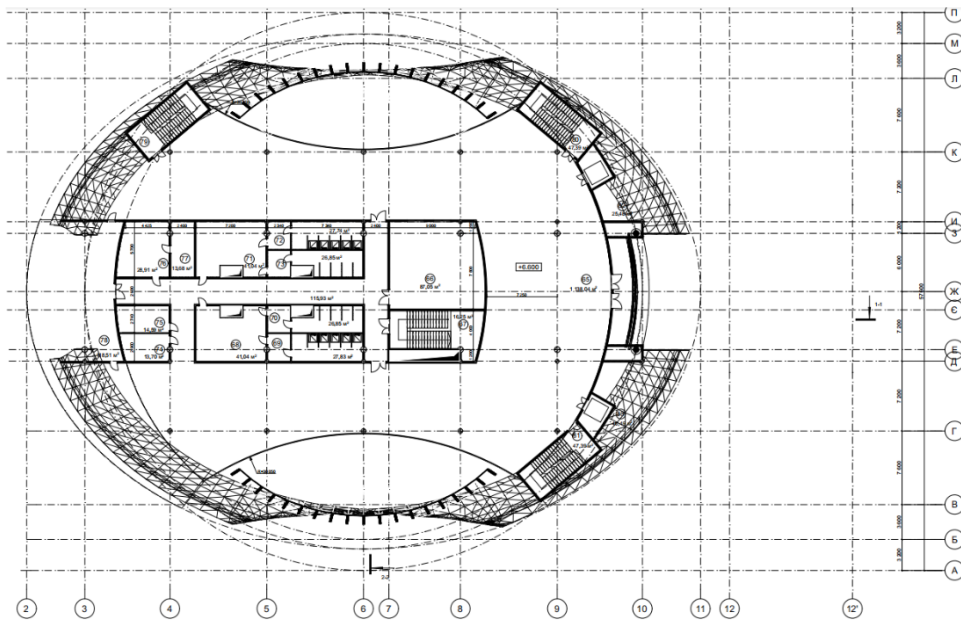


Рис. 4.4 План на відмітці -9.200

5. Конструктивне та інженерно-технічне рішення

Конструктивні рішення

Будівля терміналу має каркасно-монолітну систему. До вертикальних несучих елементів відносяться залізобетонні колони, круглі в перерізі, діаметром 480мм та 600мм; та монолітні стіни евакуаційних сходових клітин товщиною 250мм.

Перекрыття виконані з монолітних залізобетонних плит товщиною 220мм, а для перекрыття між -2 та -1 поверхами (перекрыття над укриттям) облаштоване товщиною 500мм.

Фундамент виконаний у вигляді суцільної плити з монолітного залізобетону, оскільки ділянка знаходиться безпосередньо близько до водойми. [10]

Перегородки виконані з цегли, товщиною 120мм.

Криволінійна фасадна система та перекрыття атриумів виконані за допомогою просторових металевих структур (рис. 5.1-5.2)

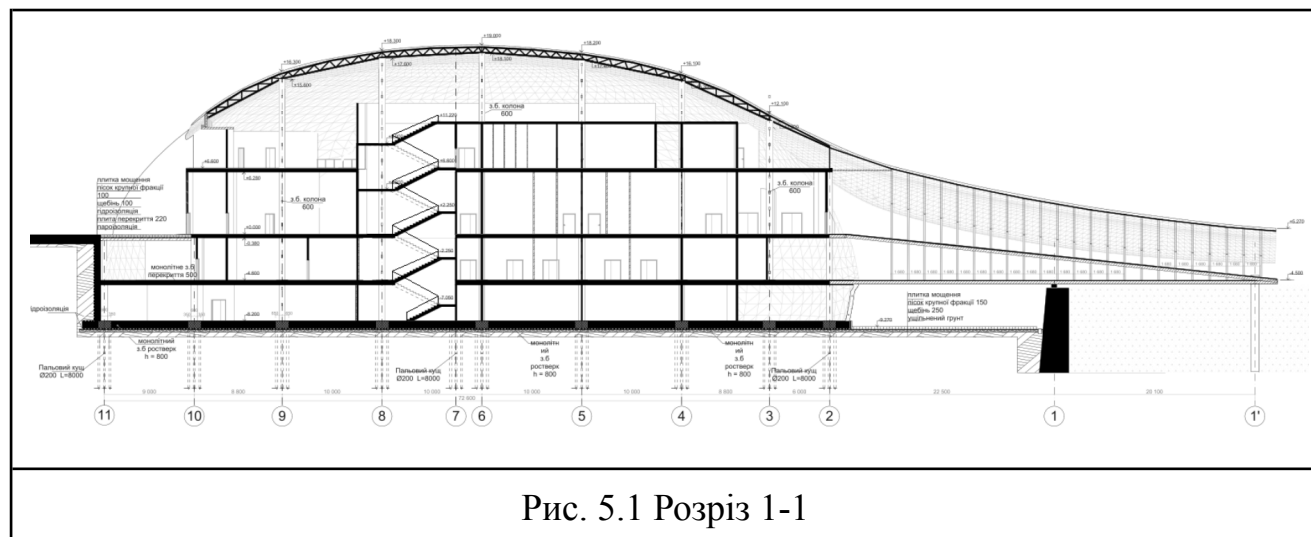


Рис. 5.1 Розріз 1-1

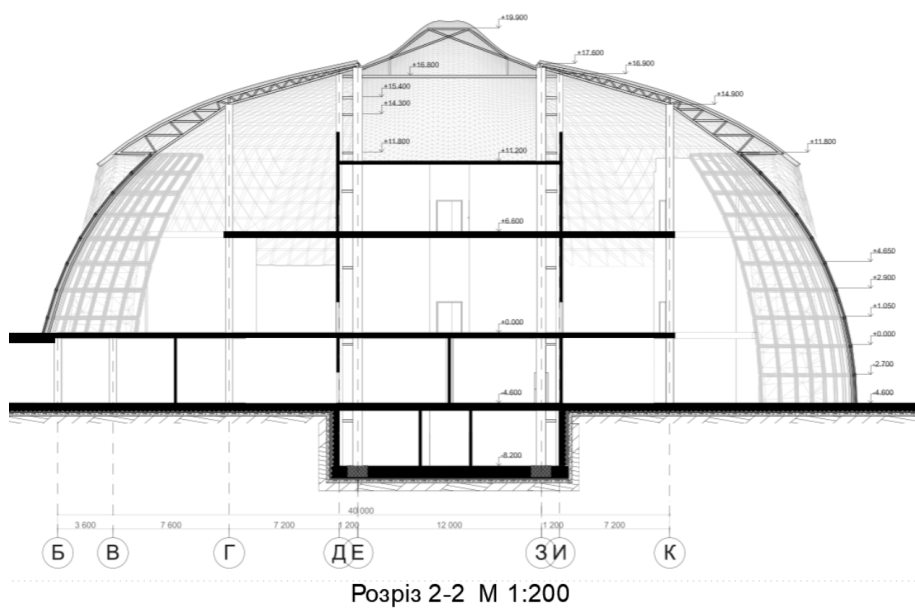


Рис. 5.2 Розріз 2-2

Вертикальні комунікації

Вертикальна комунікація терміналом відбувається за допомогою 4х двомаршевих сходових клітин, з шириною маршу 1400мм; комунікація з укриттям на -2 поверсі відбувається через двомаршеві сходи в центральній частині будівлі, з шириною маршу 1600мм; для переміщення людей, що належать до маломобільних груп населення та вантажу, облаштовано ліфт та підйомник у південній та північній частинах терміналу відповідно.

Інженерно-технічне рішення

Згідно з технічними умовами, всі інженерні мережі підключаються до існуючих міських мереж. Розміщення та характеристики обладнання відповідають чинним нормативним вимогам.

Водопостачання, водовідведення

Будівля приєднується до централізованої системи водопостачання, і вона має необхідні інженерні пристрої, які забезпечують отримання води з

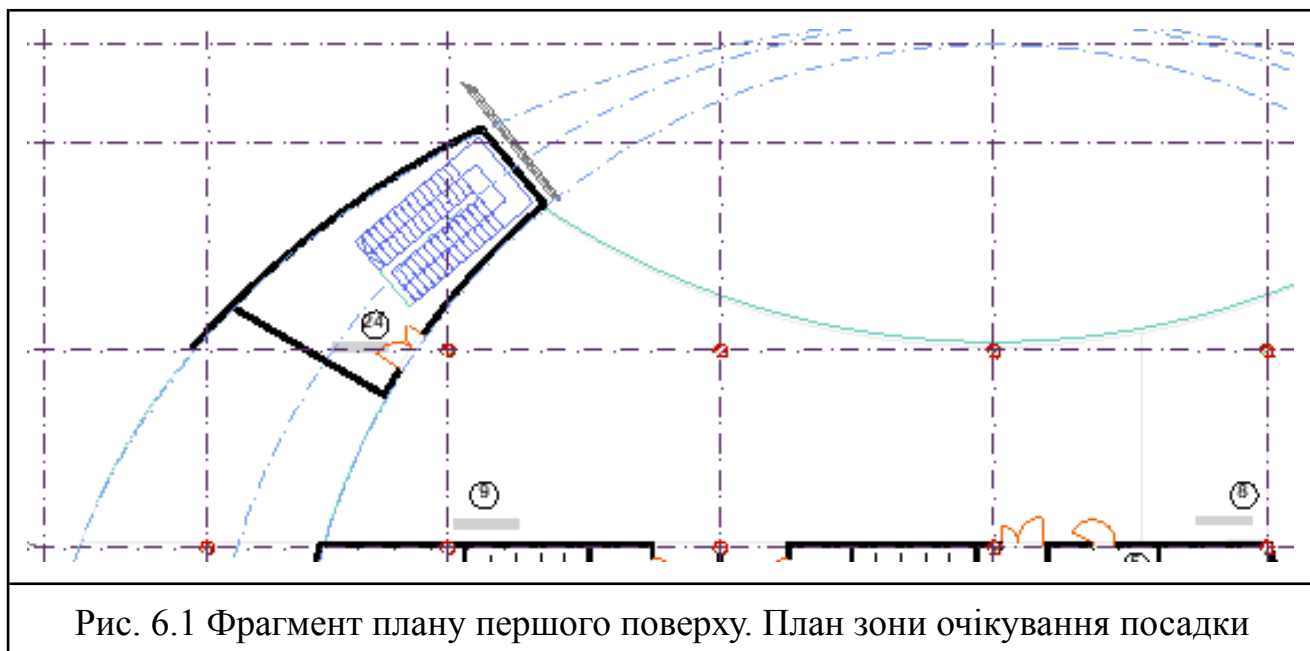
зовнішнього водопроводу та доставку її під потрібним тиском до внутрішніх водозабірних пристроїв в межах будівлі.

Водостік забезпечується шляхом використання ливневої каналізації, яка відводить воду у водойму.

6. Дизайн інтер'єру

Приміщення обране для детальної розробки інтер'єру - це зона очікування перед посадкою, що знаходиться на першому поверсі, оскільки ця зона з усього терміналу несе чи не найбільше функціональне навантаження. (рис. 6.1)

Площа зони очікування - 300 м²



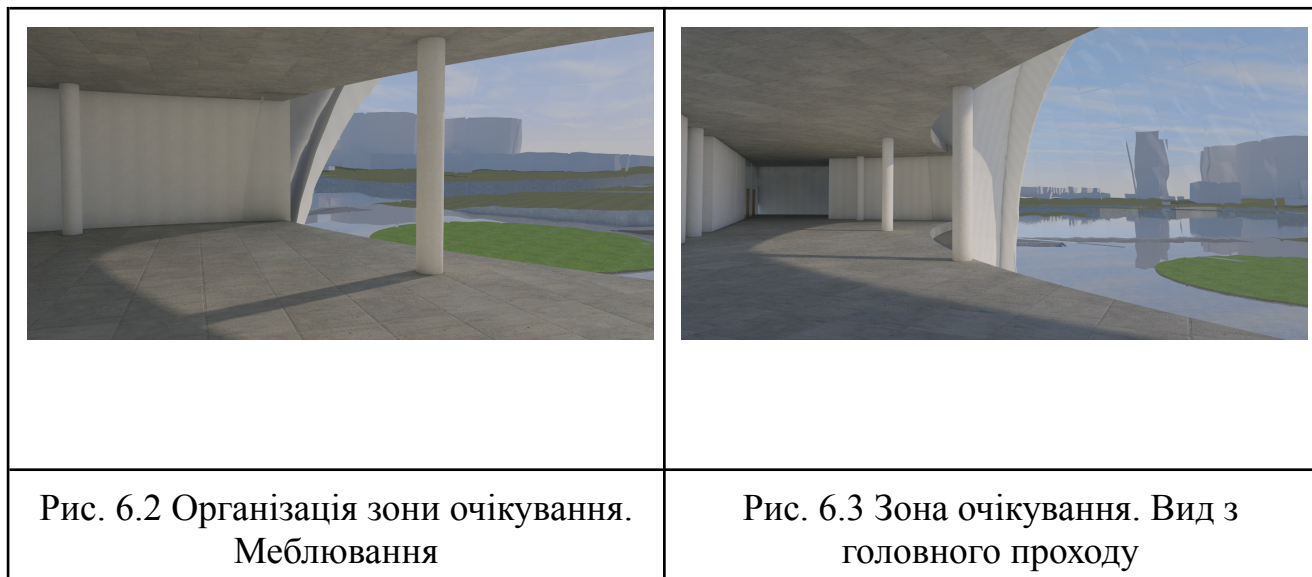
Оздоблення має бути спокійним, не дратувати і не збуджувати психіку майбутніх пасажирів, при цьому підтримувати їх захоплення в очікуванні майбутньої подорожі. В останньому нам допомагає велика світлопрозора конструкція. З неї відкривається вид на східну частину затоки Берковщина, набережну ЖК "Riverstone" та частину ТРЦ "River Mall".

Інтер'єр вирішений з розрахунком, як на людей, що подорожують поодному, так і на великі компанії. За допомогою м'яких меблів і столиків створюється розділення простору на маленькі комфортні зони, різні за кількістю

сидячих місць. Криволінійність цих зон прибирає відчуття поспіху оскільки, на відміну від довгих прямих, не створює підсвідоме пришвидшення руху. (рис. 6.2) [11]

Головний прохід, що знаходиться за спинами майбутніх пасажирів відділений за рахунок вазонів з рослинами на рівні спинок крісел.(рис. 6.3)

Це зменшує простір за людиною, в той час як великий відкритий простір у вигляді атриуму перед очима прибирає можливі психологічні занепокоїння у безпеці. Так зона очікування перетворюється на місце приємного проведення часу, не важливо це 5 хвилин чи декілька годин. [11]



В зоні очікування використана кольорова схема максимально наближена до природних кольорів з оточення терміналу: темний синій, блакитний і сірий в м'яких меблях; темний коричневий і піщаний в оздобленні стін, конструктивних елементів та столиків. (рис. 6.4-6.5)

Для безпеки відвідувачів в атриумній частині встановлена огорожуюча конструкція. Для більш легкої та інтуїтивної орієнтації в просторі, на стінах вздовж головного проходу встановлені покажчики та навігаційні знаки.

Зона очікування освітлюється за допомогою комбінації природнього освітлення з світлопрозорої фасадної частини та штучного верхнього світла.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Premier of Victoria – The Hon Daniel Andrews – URL - <https://www.premier.vic.gov.au/site-4/queenscliff-ferry-terminal-opens>
2. Queenscliff, Victoria - URL - https://en.wikipedia.org/wiki/Queenscliff,_Victoria
3. Bellarine Times Wednesday, May 31st, 2023 Searoad Ferries opens new terminal early - URL - <https://timesnewsgroup.com.au/bellarinetimes/news/searoad-ferries-opens-new-terminal-early/>
4. ARCHITECTUREAU, New ferry terminal opens at Queenscliff - URL - <https://architectureau.com/articles/new-ferry-terminal-opens-at-queenscliff/>
5. Australian Institute of Architecture - URL - <https://www.architecture.com.au/archives/awards/queenscliff-ferry-terminal-f2-architecture>
6. Kane, PROJECTS | VICTORIA - Queenscliff Searoad Ferries Terminal Building - URL - <https://www.kane.com.au/project/queenscliff-searoad-ferries-terminal-building>
7. Port Phillip Bay Ferry - URL - <https://www.searoad.com.au/Experience/Our-Terminals/New-Queenscliff-Terminal>
8. Урочище та затока Берковщина — проєктований ландшафтний заказник місцевого значення «Берковщина» - Парнікоза І.Ю. - URL - <https://www.myslenedrevo.com.ua/uk/Sci/Kyiv/Islands/kyiv-dnipro-conservation/projected-spas/berkovshyna-bay-kyiv.html>
9. ДБН 360-92** Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень
10. ДБН В.1.2-4:2019. Інженерно-технічні заходи цивільного захисту (цивільної оборони)
11. Dear Modern by Cliff Tan - Bloomsbury Publishing (February 22, 2022) - URL - <https://www.dearmodern.com/book-online>

12. ДБН В.2.2-9:2018 Громадські будинки та споруди. Основні положення
13. ДБН Б.2.2-12:2019 Планування та забудова територій

ДОДАТКИ