

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
БУДІВНИЦТВА І АРХІТЕКТУРИ

АРХІТЕКТУРНИЙ

(факультет)

МІСТОБУДУВАННЯ

(назва випускової кафедри)

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА  
ДО КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ  
НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ БАКАЛАВРА

на тему:

«Автовокзал у м. Житомирі»

Лапінський Сергій Вадимович

(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**

**Автовокзал у м. Житомир**

(назва)

Виконав Лапінський Сергій Валдимович  
(прізвище, ім'я та по батькові повністю)

191 – Архітектура та містобудування

(Спеціальність)

«Архітектура та містобудування»

(Освітня програма)

Групи АРХ-21-1А

Керівники: Маслова М.О., Лисюк Г.Г.

(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**

**Лапінський Сергій Вадимович**

*(прізвище, ім'я та по батькові студента)*

1. Тема роботи

**Автовокзал у м. Житомир**

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

2. Керівники

**Лисюк Геннадій Григорович, Маслов Марія Олександрівна.**

*(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 1:100 / М 1:200, фасади М 1:100 / М 1:200, повздовжній та поперечний розрізи М 1:200, перспективне зображення будівлі з точки зору людини

Р. 5. Плани підлоги і стелі М 1:50, розгортки стін М 1:50, 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 плагиат	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			
6			
7			
8			

8. Дата видачі завдання 17.02.2025 р.

Зав. кафедри

\_\_\_\_\_ (підпис)

Шебек Н.М.

\_\_\_\_\_ (прізвище та ініціали)

Керівник

\_\_\_\_\_ (підпис)

Доц. Маслова М.О.

\_\_\_\_\_ (прізвище та ініціали)

Здобувач

\_\_\_\_\_ (підпис)

Лапінський С. В.

\_\_\_\_\_ (прізвище та ініціали)

<b>РЕЗЮМЕ (SUMMARY)</b> до кваліфікаційної випускної роботи здобувача:		<b>Лапінський Сергій Вадимович</b> <b>Lapinskyi Serhii Vadymovich</b> (ПІБ здобувача українською та англійською)	
<b>ЗВО</b>	Київський національний університет будівництва і архітектури		
<b>Тема</b> (українською та англійською)	<b>Автовокзал у м. Житомир</b> <b>Bus station in Zhytomyr</b>		
<b>Освітній ступінь</b>	Бакалавр		
<b>Факультет</b>	Архітектурний		
<b>Випускова кафедра</b>	Містобудування		
<b>Спеціальність</b>	191 «Архітектура та містобудування»		
<b>Освітня програма</b>	Архітектура та містобудування		
<b>Керівники</b>	Доц. Лисюк Генадій Григорович, Доц. Маслоva Марія Олександрівна.		
<b>Обсяг роботи:</b>	<i>пояснювальна записка, с.</i> 63	<i>розділів</i> 8	<i>креслень формату A1</i> 6
<b>Розділ 1. Завдання на проектування</b>	Сформульовано мету проекту — створення сучасного автовокзалу у місті Житомир, який має стати ключовим транспортним вузлом, зручним та функціональним простором для пасажирів. Запроектований об'єкт сприятиме покращенню мобільності населення, розвитку міської інфраструктури та підвищення туристичної привабливості Житомира.		
<b>Розділ 2. Аналіз вітчизняного та світового досвіду</b>	Розглянуто приклади реалізованих та запроектованих об'єктів (Чехії, Франції, України), що демонструють інноваційні рішення в організації пасажирів іншими видами транспорту та створення комфортного простору для користувачів.		
<b>Розділ 3 Містобудівне обґрунтування</b>	Обґрунтовано вибір ділянки для нового автовокзалу в Житомирі з урахуванням транспортної доступності, характеру забудови та потенціалу території. Проведено аналіз довкілля та запропоновано містобудівну концепцію інтеграції об'єкта до існуючої міської структури.		
<b>Розділ 4. Архітектурно-планувальне рішення</b>	Розроблено архітектурну концепцію автовокзалу з урахуванням сучасних вимог до пасажирських терміналів. Запроектовано функціональне зонування із відокремленням залів очікування, касового блоку, адміністративного сектору, готельної частини та сервісних приміщень. Передбачено зручні пішохідні маршрути, зони відпочинку та безбар'єрний доступ для всіх категорій користувачів.		
<b>Розділ 5. Дизайн інтер'єру</b>	Розроблено концепцію інтер'єрного оформлення автовокзалу на основі принципів сучасного мінімалізму з використанням натуральних матеріалів, зокрема дерева. Простір вирішено у спокійній кольоровій гамі з акцентом на світло, чисті лінії та функціональність. Передбачено інтеграцію інформаційних панелей, навігації та ергономічних рішень для зон очікування, обслуговування та короткотривалого відпочинку пасажирів.		
<b>Розділ 6. Конструктивне рішення</b>	Запроектовано монолітний залізобетонний каркас зі збірно-монолітними перекриттями. Фасад вирішено через поєднання скляних панелей та дерев'яних елементів. Конструктивна система адаптована до ґрунтових умов та функціональних навантажень.		

<i>Розділ 7. Інженерне обладнання</i>	Передбачено системи вентиляції, опалення, освітлення, водопостачання та водовідведення, адаптовані до потреб громадської будівлі та вимог безпеки.
<i>Розділ 8. Охорона праці та навколишнього середовища</i>	Проект відповідає вимогам безпеки та екологічної ефективності. Передбачено системи збирання дощової води, енергозберігаюче обладнання та часте використання відновлюваних джерел енергії.
<i>Висновки по роботі:</i>	Запропонований автовокзал у Житомирі формує сучасний громадський простір з чіткою транспортною та соціальною функцією. Архітектурна концепція поєднує функціональність, зручність та стриману естетику. Рациональні планувальні та конструктивні рішення забезпечують комфорт для пасажирів та працівників, сприяючи покращенню інфраструктури міста та підвищенню його мобільності.

**Ключові слова:** громадська будівля, автовокзал, архітектура.

**Keywords:** public building, bus station, architecture.

Здобувач: \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /  
(підпис) (прізвище та ініціали)

Керівник: \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ /  
(підпис) (прізвище та ініціали)

“ \_\_\_ ” \_\_\_\_\_ 2025

## ЗМІСТ

1. ЗАВДАННЯ НА ПРОЕКТУВАННЯ.....	8
2. АНАЛІЗ ВІТЧИЗНЯНОГО ТА СВІТОВОГО ДОСВІДУ.....	12
3. МІСТОБУДІВНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ.....	27
3.1. Історична довідка по територію забудови.....	27
3.2. Аналіз прилеглої до ділянки території.....	30
3.3. Опис генерального плану.....	31
3.3.1. Функціональне зонування території.....	31
3.3.2. Рух пішоходів та транспорту.....	33
3.3.3. Техніко-економічні показники генерального плану.....	35
4. АРХІТЕКТУРНО-ПЛАНУВАЛЬНЕ РІШЕННЯ.....	36
4.1. Художня концепція.....	36
4.2. Функціональне зонування.....	37
4.3. Техніко-економічні показники будівлі.....	38
5. ДИЗАЙН ІНТЕР'ЄРУ.....	39
6. КОНСТРУКТИВНЕ РІШЕННЯ.....	47
7. Інженерне обладнання.....	50
8. ОХОРОНА ПРАЦІ ТА НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА.....	52
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	55
Додаток 1.....	56
Додаток 2.....	63
Довідка перевірки на плагіат.....	63

## 1. ЗАВДАННЯ НА ПРОЕКТУВАННЯ

«ЗАТВЕРДЖЕНО»

на засіданні

кафедри

містобудування

зав. каф., д. арх., професор

Шебек Н. М. \_\_\_\_\_

Студент \_\_\_\_\_ Лапінський Сергій Вадимович \_\_\_\_\_

Група \_\_\_\_\_ Арх-21-1А \_\_\_\_\_

Керівник \_\_\_\_\_ Маслоva Марія Олександрівна, Лисюк Генадій Григорович \_\_\_\_\_

Тема дипломної роботи \_\_\_\_\_ Автовокзал у м. Житомирі в Україні \_\_\_\_\_

1. Вихідні матеріали (назвати ДБНи, проектні та інші матеріали, що мають бути використані під час роботи над проектом)
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
Вхідна група			
1.	Тамбур	36	2
2.	Вестибюль	90	1
3.	Приміщення охорони	12	1
4.	Камера схову	17	1
	Всього	155	
Загальні приміщення			
5.	Зал очікування	316	1
6.	Кімната матері та дитини	15	1
7.	Буфет	220	1
8.	Комерційне приміщення	177	4
9.	Касовий зал	36	1
10.	Диспетчерська	24	1
11.	Виробничі приміщення кухні	234	1
	Всього	1022	

Приміщення готелю			
12.	Ресепшн	18	1
13.	Адміністрація	18	1
14.	Готельні номери	144	4
15.	Господарський склад	36	1
16.	Кімната персоналу	28	1
17.	Лаунж-зона	104	1
18.	Коворкінг-зона	45	1
	Всього	393	
Медичні приміщення			
19.	Медичний кабінет	36	1
	Всього	36	
Санітарно-гігієнічні приміщення			
20.	Санвузол	195	6
	Всього	195	
Приміщення адміністративно-управлінського апарату			
21.	Кабінет директора	36	1
22.	Кабінет заступника директора	36	1
23.	Кабінет секретаря	36	1
24.	Кабінет бухгалтерії	28	1
25.	Кабінет юриста	36	1
26.	Переговорна кімната	72	1
27.	Кімната відпочинку водіїв	58	1
28.	Склад для архіву та документації	25	1
29.	Конференц зал	104	1
	Всього	431	
Побутові приміщення та сховище			
30.	Склад інвентарю для прибирання ділянки	18	1
31.	Сховище	570	1
32.	Генераторна	20	1
33.	Фільтраційна повітря	19	1
34.	Резервуар води з водонасосом	19	1
	Всього	646	
	Загальна площа приміщень	2881(+1597)=	4478

## 5. Склад проектних матеріалів:

- Креслення та масштаби їх розробки:
  - ситуаційний план М 1:2000;
  - генеральний план М 1:1000;
  - плани поверхів М 1:100 / М 1:200;
  - фасади М 1:100 / 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 1:50;
    - план підлоги з розстановкою обладнання М 1:50;
    - план стелі з розстановкою світильників М 1:50;
    - перспектива;
- Презентація дипломного проєкту;
- Відео-презентація (фільм-обліт ділянки з будівлею);
- Пояснювальна записка.

Здобувач

\_\_\_\_\_  
(підпис)Лапінський С. В.\_\_\_\_\_  
(прізвище та ініціали)

Керівник

\_\_\_\_\_  
(підпис)Маслова М. О.\_\_\_\_\_  
(прізвище та ініціали)



## **2. АНАЛІЗ ВІТЧИЗНЯНОГО ТА СВІТОВОГО ДОСВІДУ**

### **2.1. Автобусний вокзал Zvonařka**

**Основна дані про об'єкт:**

**Місцезнаходження:** Чехія, Брно, Trnita, 602 00 Brno-střed.

**Автори:** SNUBIK + KRISTOF

**Роки будівництва:** 2017-2021 р.

**Основні показники:**

**Площа:** 10 000 м<sup>2</sup>

**Замовник:** Департамент транспорту

**Статус:** Збудовано

**Опис об'єкту:**

Автобусний вокзал Zvonařka є одним із найбільших транспортних вузлів Чехії, що поєднує міжміські та міжнародні перевезення. Його оновлення мало на меті не лише покращити функціональність та комфорт пасажирів, а й зберегти індустріальний характер історичної будівлі.

Реконструкція вокзалу полягала у мінімальному втручанні в існуючу конструкцію, збереженні основних архітектурних елементів і водночас покращенні його функціонального зонування. Простір оновили завдяки новому покриттю, модернізації інфраструктури та інтеграції сучасних технологій, що забезпечують зручність для пасажирів.

Основна структура будівлі складається з металевого каркаса, що формує захищений простір для очікування та посадки пасажирів. Прозорий дах та світлі матеріали забезпечують природне освітлення, створюючи комфортні умови для відвідувачів. Вокзал отримав чітку навігацію, оновлені зони відпочинку, доступні входи та сучасні інформаційні системи. Головним елементом оновленої концепції стало відкриття простору, де транспортні потоки чітко розподілені, а зони очікування логічно інтегровані в загальну композицію. Крім того, було впроваджено елементи благоустрою прилеглої території, що покращило взаємодію вокзалу з міським середовищем.



Рис. 2.1. Загальний вигляд будівлі



Рис. 2.2. Загальний вигляд будівлі



Рис. 2.3. Генплан Автобусний вокзал Zvонаїрка

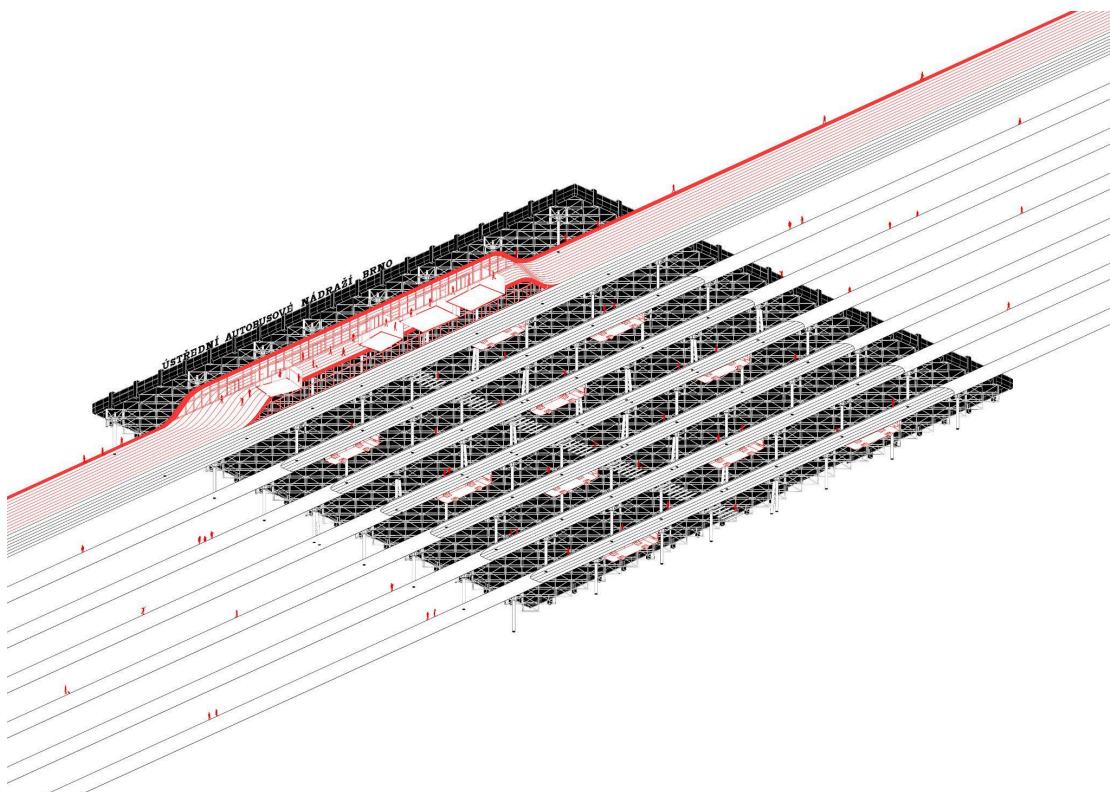


Рис. 2.4. Загальний вигляд будівлі

## **2.2. Marengo Multimodal Transport Hub**

### **Основна дані про об'єкт:**

**Місцезнаходження:** Франція, Тулуза

**Автори:** BIG – Bjarke Ingels Group, A+ Architects

**Роки будівництва:** 2024 р.

### **Основні показники:**

**Площа:** 12 000 м<sup>2</sup>

**Замовник:** Регіон Окситанія Піреней Середземномор'я

**Статус:** В будівництві

### **Опис об'єкту:**

Проект реалізовано на території, яка розташована у сучасній частині Тулузи, неподалік від центрального вокзалу. Це місце має важливе містобудівне значення, оскільки є точкою перетину різних транспортних потоків, що формує складну інфраструктурну систему. Ділянка проектування має витягнуту форму, котра схоже на мою ділянку проектування, що значною мірою вплинуло на архітектурне рішення будівлі. У проекті вдало поєднано функціональність і сучасні тенденції транспортної архітектури.

Архітектурна концепція хабу базується на мінімалізмі та функціональності. Прості геометричні форми будівлі підкреслюють її технологічний характер, а використані матеріали – скло, метал та бетон – роблять її сучасною та довговічною. Важливою особливістю є створення відкритих публічних просторів, які роблять хаб не лише місцем пересадки, а й точкою соціальної взаємодії.



Рис. 2.5. Загальний вигляд будівлі

Будівля хабу організована навколо головної транзитної осі, яка з'єднує різні рівні пересування. Вона забезпечує комфортний доступ до залізничних платформ, автобусних терміналів та зон громадського транспорту. Архітектори приділили увагу прозорості фасадів, що візуально об'єднує внутрішній простір із міським середовищем.



Рис. 2.6. Загальний вигляд будівлі



Рис. 2.7. Загальний вигляд будівлі всередині

На першому поверсі розташовані основні зони для пасажирів: зали очікування, інформаційні стенди, квиткові каси та торгові площі. Концепція будівлі орієнтується на багаторівневу організацію простору, що дозволяє ефективно розподілити потоки людей. Верхні рівні використовуються для адміністративних приміщень та технічних зон, а підземний рівень інтегрований із парковкою та технічними приміщеннями.



Рис. 2.8.

Загальний вигляд будівлі всередині  
всередині



Рис. 2.9.

Загальний вигляд будівлі

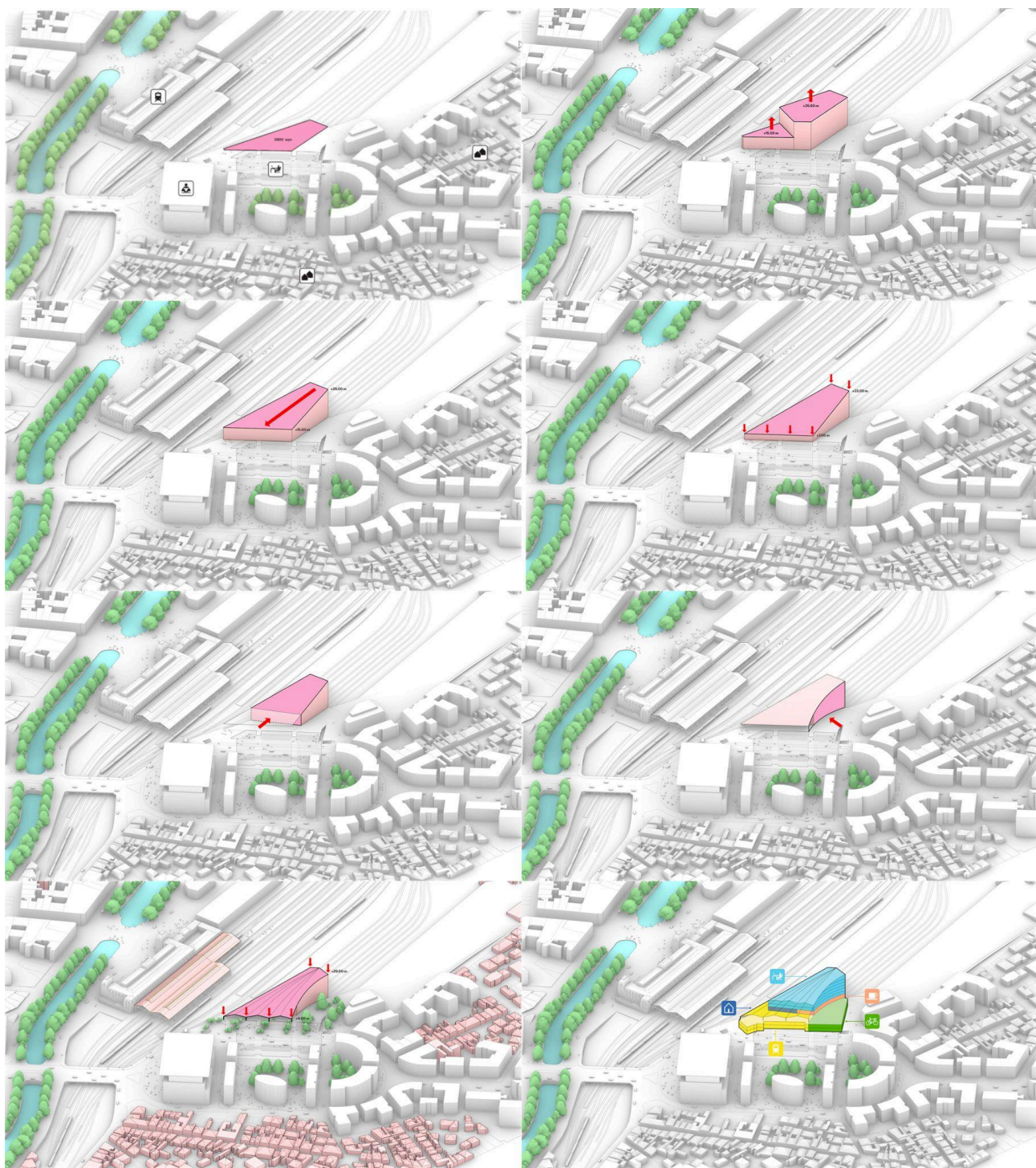


Рис. 2.10. Приклад формотворення та зонування

Особисто мене зацікавив цей проект тим, що він демонструє сучасний підхід до інтеграції транспорту в міське середовище. Він не просто виконує

функцію пересадочного вузла, а й формує новий громадський простір, який покращує комфорт мешканців міста та подорожуючих.

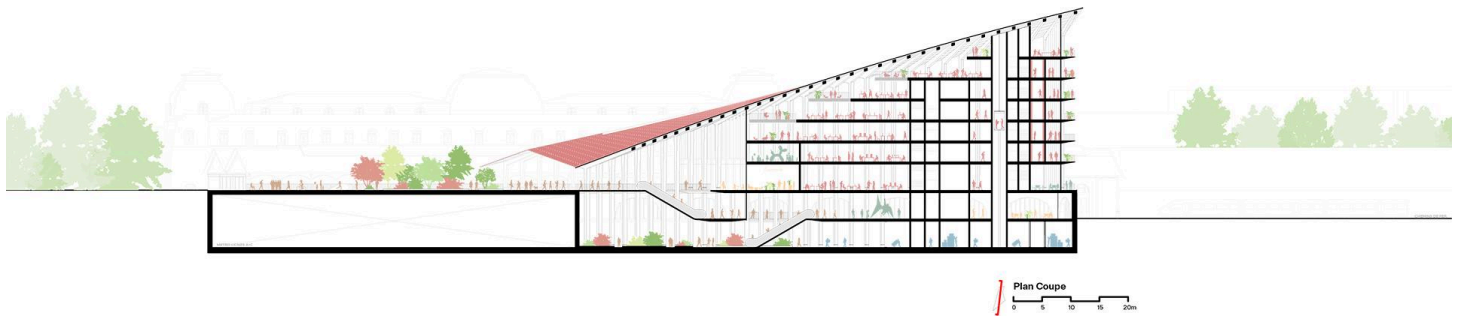


Рис. 2.11. Розріз будівлі

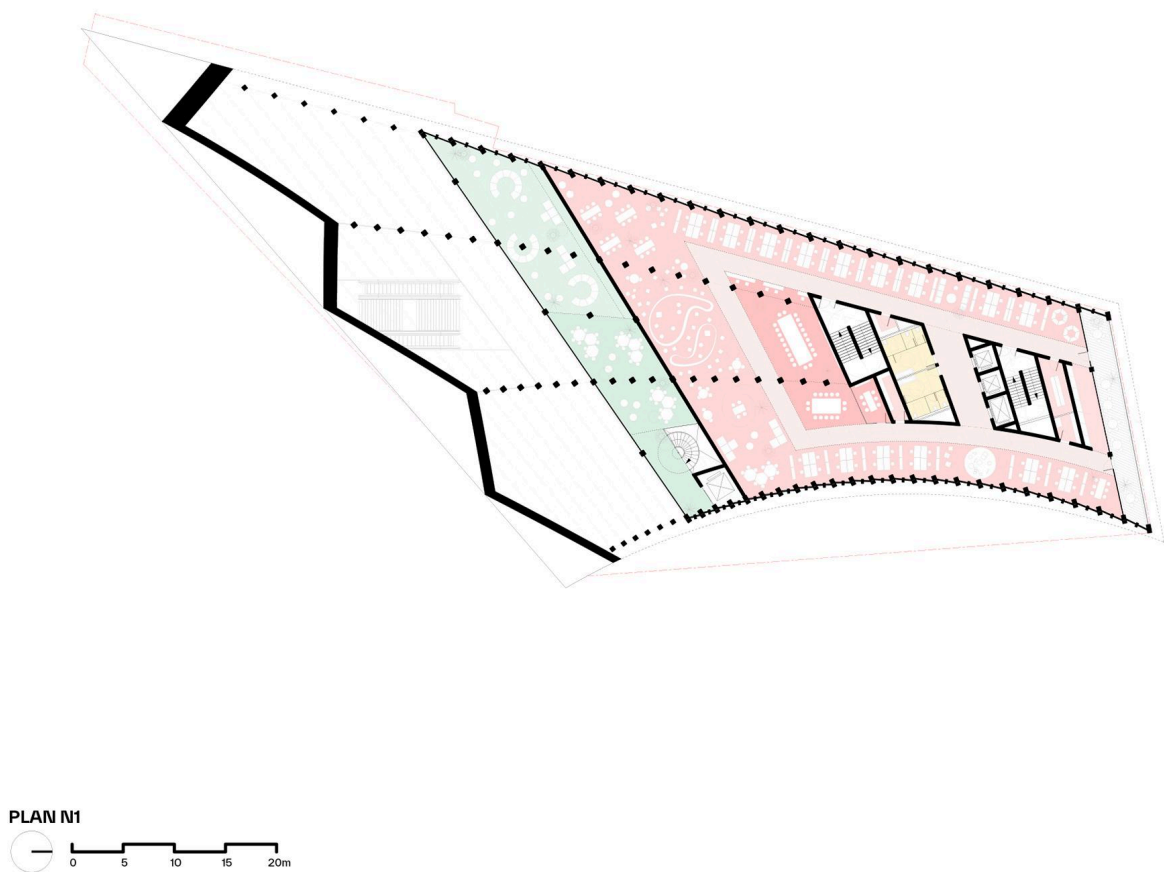


Рис. 2.12. План першого поверху

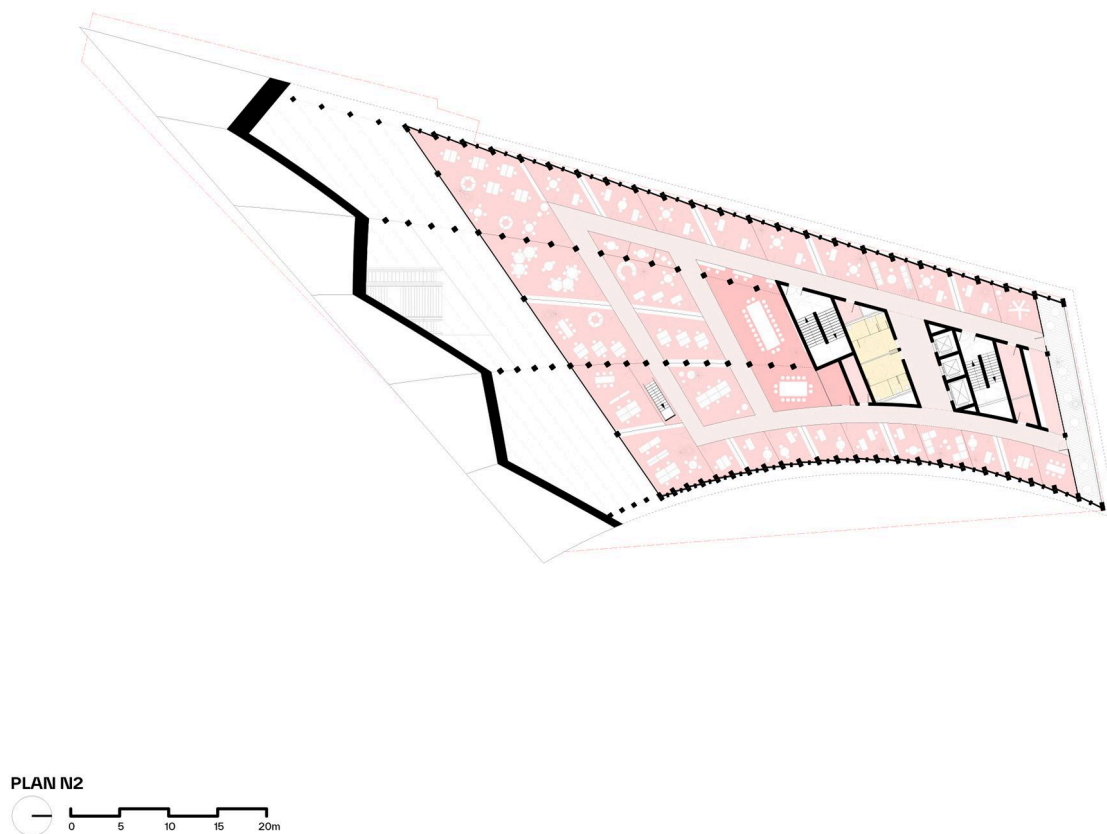


Рис. 2.13. План второго поверху

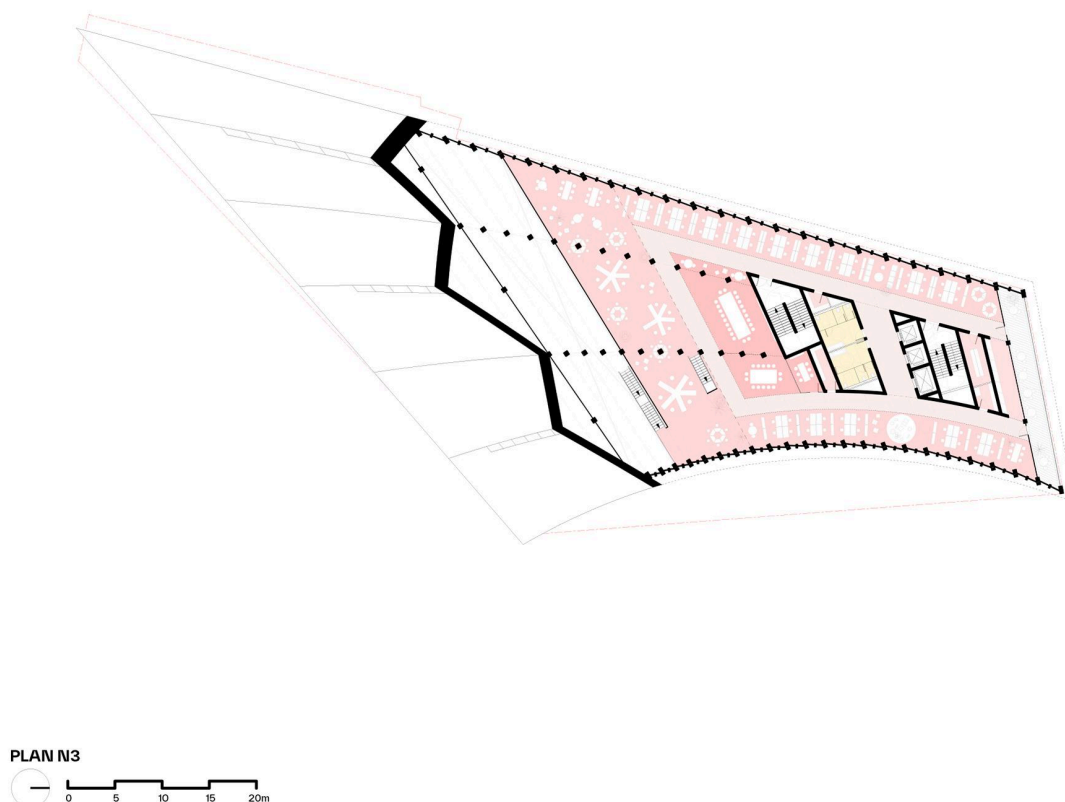
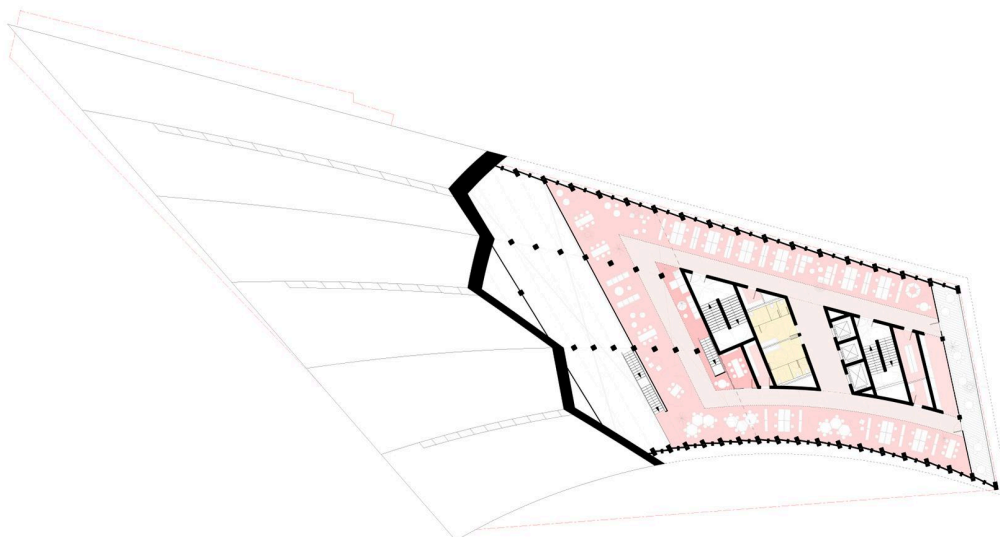


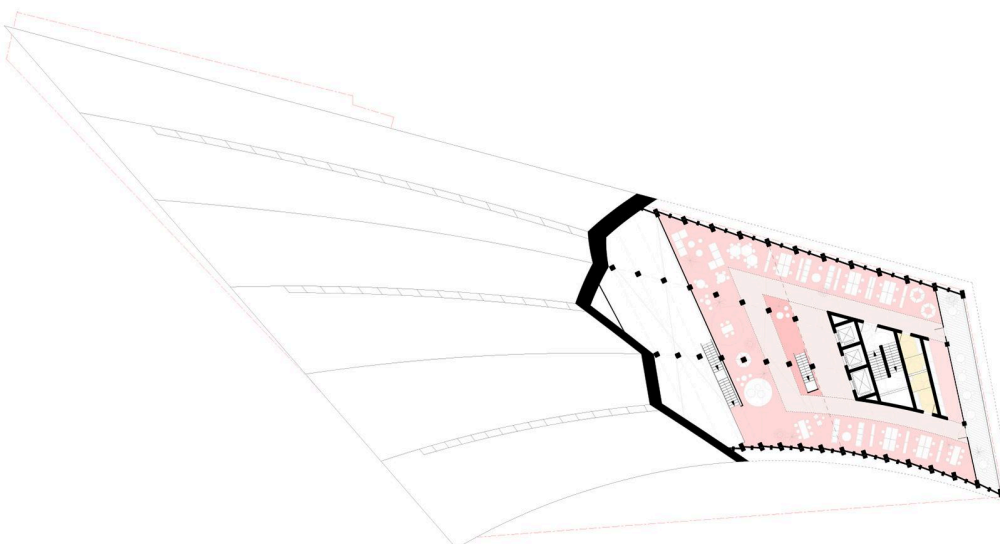
Рис. 2.14. План третьего поверху



PLAN N4



Рис. 2.15. План четвертого поверху



PLAN N5

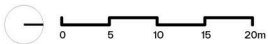


Рис. 2.16. План п'ятого поверху

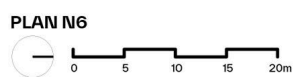
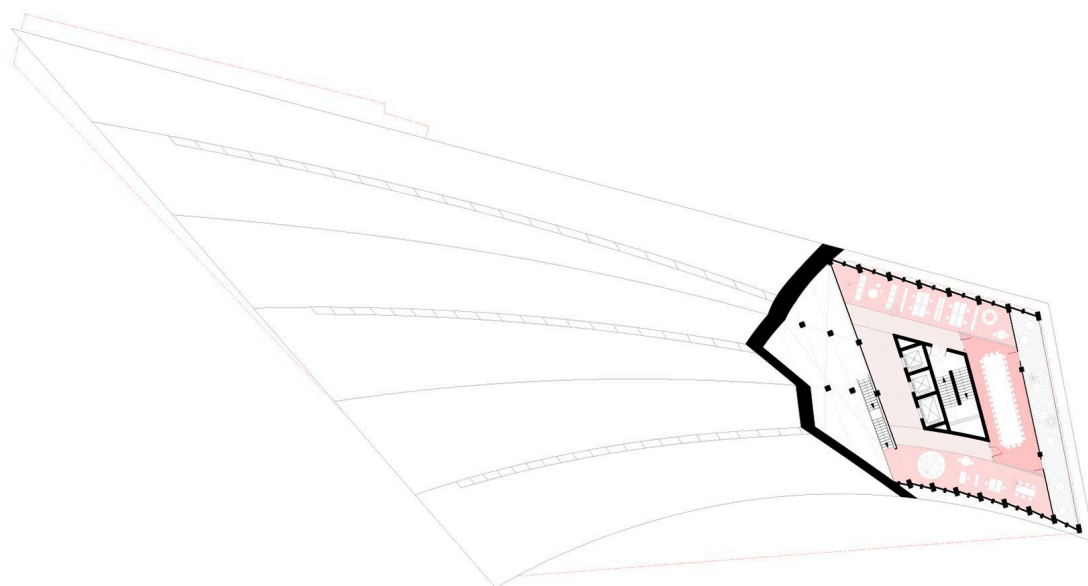


Рис. 2.17. План шостого поверху

### 2.3. Центральний автовокзал у місті Львів / ТОВ «Львівський автовокзал»

**Основна дані про об'єкт:**

**Місцезнаходження:** Україна, м. Львів

**Автори:** В. Сагайдаківський, М. Столяров

**Роки будівництва:** 1980 р.

**Основні показники:**

**Площа:** 9 000 м<sup>2</sup>

**Замовник:** Львівське виробничо-господарське об'єднання автостанцій

**Статус:** Збудовано

Центральний автовокзал Львова — один із найважливіших транспортних вузлів Західної України, що забезпечує міжміське, міжобласне та міжнародне автобусне сполучення. Розташований на вул. Стрийська, 109, він знаходиться поблизу одного з головних в'їздів до міста, що створює зручні умови для пересадки та сполучення з іншими видами транспорту.



Рис. 2.18. Загальний вигляд будівлі



Рис. 2.19. Загальний вигляд будівлі

Будівля вокзалу була збудована у 1976 році в стилі пізнього модернізму, характерного для радянського періоду, з функціональним зонуванням і великим скляним фасадом. Автовокзал включає зали очікування, касовий блок, адміністративні приміщення, камери зберігання, туалети, а також заклади харчування. Вокзал обслуговується підприємством **ТОВ «Львівський автовокзал»**.

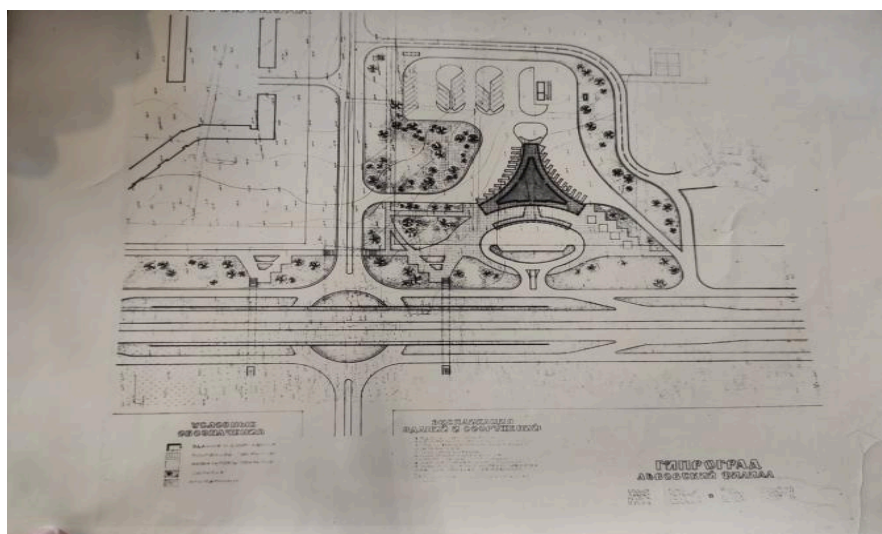


Рис. 2.20. Генплан

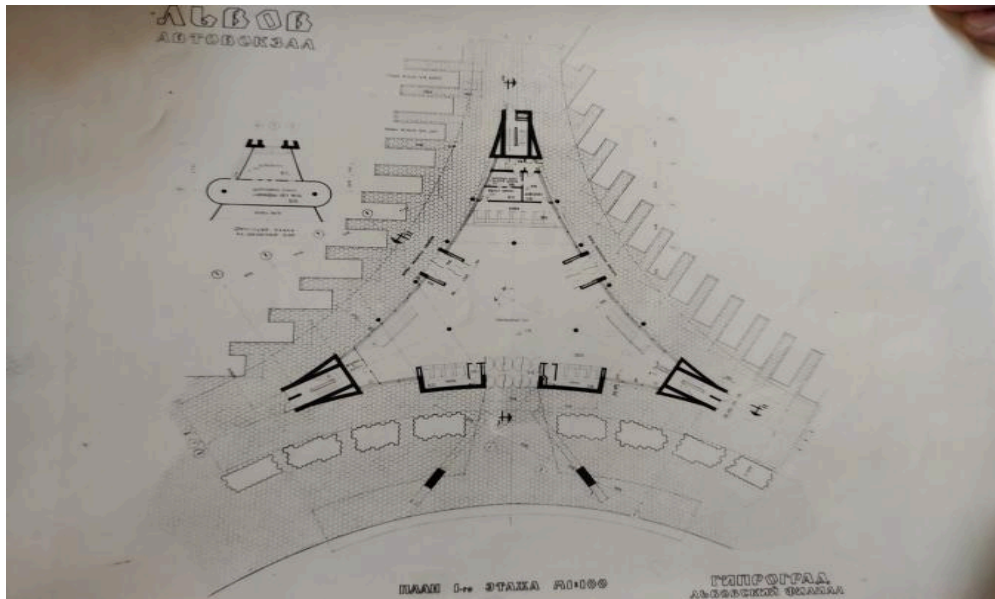


Рис. 2.21. План першого поверху

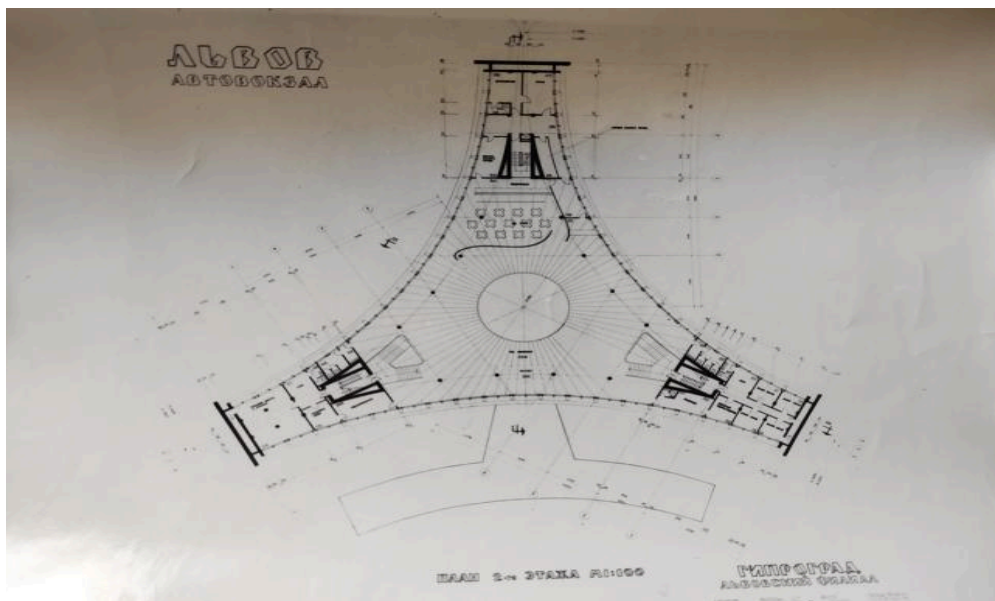


Рис. 2.22. План другого поверху

Останніми роками вокзал зазнає модернізації: покращено інтер'єри, впроваджено електронну систему розкладу, ведеться робота з підвищення доступності для людей з інвалідністю. Попри потребу в серйозній реконструкції, Львівський автовокзал залишається ключовим об'єктом транспортної інфраструктури регіону.

### 3. МІСТОБУДІВНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ

#### 3.1. Історична довідка по територію забудови



Рис. 3.1. Фото ділянки

Ділянка розташована у центральній частині міста Житомир, поблизу перехрестя вулиць Київської та Вітрука, в безпосередній близькості до залізничної інфраструктури та важливих транспортних вузлів міста. Територія має промислове минуле та формувалась як зона складських і транспортних об'єктів ще з середини ХХ століття.

Історично на цій ділянці функціонували об'єкти автотранспорту та логістики, включаючи склади, стоянки, ремонтні майстерні. Частина забудови має радянське походження, про що свідчить планувальна структура та типи споруд. Проте з часом, у зв'язку зі зміною функціонального призначення території та скороченням промислової

активності, багато об'єктів втратили актуальність і наразі перебувають у занедбаному стані.

За генеральним планом Житомира, дана територія входить до зони можливого переформатування з перспективою розміщення громадсько-комерційної забудови, транспортної інфраструктури та сервісних об'єктів. Таке розташування та історичне використання ділянки створюють підґрунтя для її комплексної реновації.

### **3.2. Містобудівна ситуація**

Ділянка розташована у центральній частині міста Житомир, на перетині важливих транспортних артерій, поблизу залізничної інфраструктури. Вона має стратегічно вигідне положення з точки зору транспортної доступності та пішохідного зв'язку з навколишніми функціональними зонами міста.

Площа ділянки: 3.57 га

Призначення за генпланом: зона розміщення об'єктів 4 класу санітарної класифікації

Конфігурація: трапецевидної форми

Навколо дві автомагістралі та залізничний автовокзал

Проектований автовокзал розташовується на новій, стратегічно вигідній території поблизу залізничного вокзалу. Обґрунтуванням вибору саме цієї ділянки стало рішення про демонтаж застарілої будівлі існуючого автовокзалу та перенесення транспортного вузла ближче до залізничної інфраструктури.

Таке розміщення дозволяє ефективно інтегрувати різні види транспорту (автобусного та залізничного), покращити пасажиропотоки, зменшити транспортне навантаження на центральну частину міста та значно підвищити зручність пересування для мешканців і гостей.

Існуючий автовокзал вже не відповідає сучасним вимогам за рівнем комфорту, функціональністю та обсягом обслуговування пасажирів. Новий комплекс передбачає покращення — розширення інфраструктури, створення комфортних умов для очікування, навантаження та пересадки, а також впровадження сучасних інженерних і сервісних рішень.

Таким чином, проектувана ділянка є логічним та перспективним місцем для формування сучасного, ефективного та зручного для користувачів автовокзального комплексу, що відповідатиме потребам міста в майбутньому.

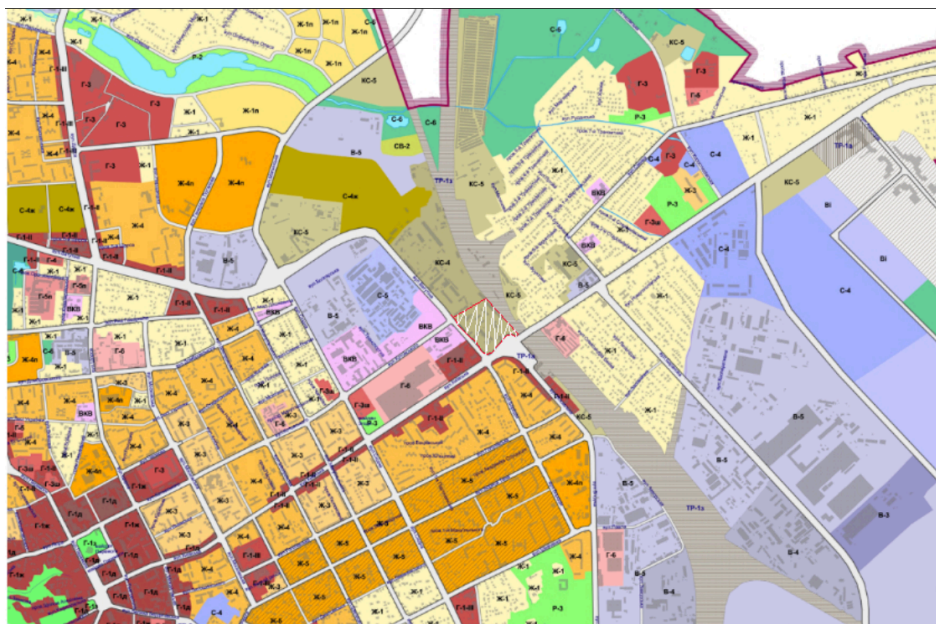


Рис. 3.2. План зонування прилеглої території

УМОВНІ ПОЗНАЧЕННЯ	
<b>ГРОМАДСЬКІ ЗОНИ</b>	<b>КУРОРТНІ ЗОНИ</b>
<b>G1</b> Зона загальноміського центру з підзонами: <b>G1a</b> Підзона громадської, ділової та комерційної активності в межах загальноміського центру <b>G1b</b> Підзона багатоквартирної житлової забудови в межах загальноміського центру <b>G1c</b> Підзона зелених насаджень загального користування в межах загальноміського центру	<b>KR1</b> Зона установ відпочинку та туризму <b>KR2</b> Зона рекреаційно-лікувальна
<b>G2a</b> Зона центрів районного значення <b>G2b</b> Зона центрів місцевого значення <b>G2c</b> Зона ділових центрів <b>G2d</b> Зона центрів виробничих утворень <b>G3</b> Навчальна зона <b>G4</b> Зона дошкільних та загальноосвітніх закладів <b>G5</b> Культурна та спортивна зона <b>G6</b> Зона спеціалізованих спортивних центрів <b>G7</b> Лікувальна зона <b>G8</b> Перспективна лікувальна зона <b>G9</b> Торгівельна зона	<b>ТІН1</b> Зона інфраструктури автомобільного транспорту <b>ТІН2</b> Зона залізниць <b>ТІН3</b> Зона інфраструктури повітряного транспорту <b>ТІН4</b> Зона вулиць в червоних лініях
<b>ЖИТЛОВІ ЗОНИ</b>	<b>ЗОНИ ІНЖЕНЕРНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ</b>
<b>Ж1</b> Зона садибної забудови <b>Ж1a</b> Зона перспективної садибної забудови <b>Ж2</b> Зона перспективної блокової малоповерхової житлової забудови <b>Ж3</b> Зона мішаної малоповерхової від 2-х до 4-х поверхів житлової забудови та громадської забудови <b>Ж4</b> Зона мішаної багатоповерхової житлової та громадської забудови <b>Ж4a</b> Зона перспективної мішаної багатоповерхової житлової та громадської забудови <b>Ж5</b> Зона перспективної багатоповерхової житлової забудови (зона реконструкції)	<b>ІН1</b> Зона інженерної інфраструктури <b>ІН2</b> Зона інженерної інфраструктури <b>ІН3</b> Зона інженерної інфраструктури <b>ІН4</b> Зона інженерної інфраструктури
<b>РЕКРЕАЦІЙНІ ЗОНИ</b>	<b>КОМУНАЛЬНО-СКЛАДСЬКІ ЗОНИ</b>
<b>R1</b> Рекреаційна зона природних ландшафтів <b>R2</b> Рекреаційна зона активного відпочинку <b>R3</b> Рекреаційна зона озелених територій загального користування <b>R4</b> Зона спеціалізованих рекреаційно-спортивних центрів <b>R5</b> Зона садових товариств, дачної забудови	<b>КС2</b> Зона розміщення об'єктів 2 класу санітарної класифікації <b>КС3</b> Зона розміщення об'єктів 3 класу санітарної класифікації <b>КС4</b> Зона розміщення об'єктів 4 класу санітарної класифікації <b>КС5</b> Зона розміщення об'єктів 5 класу санітарної класифікації
	<b>ВИРОБНИЧІ ЗОНИ</b>
	<b>В1</b> Зона підприємств III класу шкідливості <b>В4</b> Зона підприємств IV класу шкідливості <b>В5</b> Зона підприємств V класу шкідливості <b>В6</b> Зона промислових парків <b>В9</b> Виробничо-комерційна зона
	<b>СПЕЦІАЛЬНІ ЗОНИ</b>
	<b>С1</b> Меморіальна зона <b>С4</b> Зона військових об'єктів <b>С4a</b> Зона військових об'єктів <b>С5</b> Зона пенітенціарних установ <b>С6</b> Зона зелених насаджень в санітарно-захисних зонах <b>С8</b> Зона земель сільськогосподарських підприємств, установ та організацій

Рис. 3.3. Умовні позначення

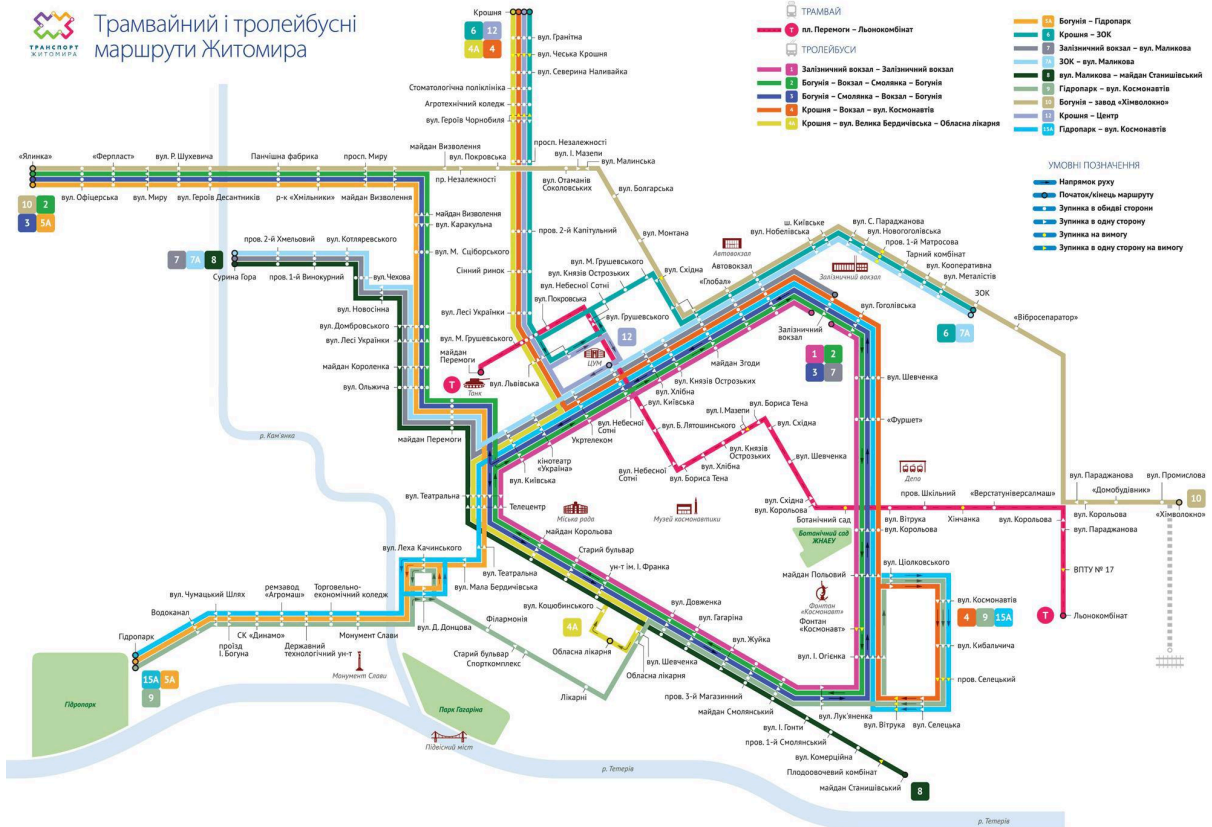


Рис. 3.4. Трамвайні і тролейбусні рухи

### 3.2. Аналіз прилеглої до ділянки території

Ділянка розташована вздовж Київського шосе, що є однією з головних транспортних артерій міста Житомир. Зі східного боку проходить проспект Незалежності — важлива міська магістраль, яка з'єднує центральну частину міста з промисловими районами.

Поруч із ділянкою пролягає Товаро-вантажний провулок, уздовж якого розташовані виробничі приміщення, склади та бази будівельних матеріалів. З північного сходу — залізнична інфраструктура, колії та господарські двори, що використовуються для логістичних потреб.

На південному сході знаходиться Київський віадук, який забезпечує проїзд над залізничними коліями та сполучення з вулицею Київською.

Безпосередньо біля ділянки розташована транспортна розв'язка, що включає Привокзальний майдан.

Навколишня забудова переважно представлена промисловими, складськими та транспортними об'єктами. Територія має сформовану інженерно-транспортну інфраструктуру.

### 3.3 Опис генерального плану

#### 3.3.1. Функціональне зонування території



Генеральний план 1:1000 Умовні позначення до генерального плану:

#### Експлікація:

- 1 - Автовокзал
- 2 - Зупинка громадського транспорту
- 3 - Парковка
- 4 - Платформи відправлення
- 5 - Платформи прибуття
- 6 - Відстій автобусів.

- червона лінія забудови
- межі ділянки проектування
- межі навісу над платформами
- територія озеленення міста
- територія озеленення автовокзалу
- входи в будівлю для відвідувачів
- службові входи в будівлю
- виходи з укриття
- пішохідні зв'язки
- асфальтне покриття
- пішохідний перехід

Рис. 3.5. Функціональне зонування території

**Зона головного входу до будівлі автовокзалу** формується відкритим простором перед фасадом будівлі, який поєднує зелену ділянку з твердим покриттям. Під'їзд до входу організований через тротуарну плитку. Пішохідна алея від зупинки громадського транспорту веде до головного входу, створюючи зручний і логічний маршрут для відвідувачів.

**Пішохідна зона та зони очікування** організовані на території перед платформами. Покриття виконано з тротуарної плитки, що сприяє зручному пересуванню пішоходів та комфортному перебуванню пасажирів на відкритому повітрі. Озеленення включає групи дерев і газони, що створюють приємне середовище для очікування.

**Платформи прибуття та відправлення автобусів** (позначені на плані як позиції 4 і 5) розташовані з правого боку будівлі вокзалу. Платформи мають навіси для захисту пасажирів від погодних умов. Під'їзд автобусів реалізований по односторонньому маршруту, що забезпечує логіку руху та мінімізує перетинання транспортних і пішохідних потоків.

**Зона відстою автобусів** (поз. 6) розташована в північно-східній частині ділянки. Вона відокремлена від зони пасажирських платформ та має окремий заїзд. Озеленення вздовж межі створює буферну зону, що візуально і акустично відокремлює технічну частину.

**Паркувальна зона** (поз. 3) розміщена з північно-західного боку від будівлі автовокзалу. Тут передбачено місця для стоянки приватного транспорту відвідувачів, а також короткочасного паркування. Покриття — асфальт. Пішохідні зв'язки від паркінгу ведуть до входу в автовокзал.

**Зона зупинки громадського транспорту** (поз. 2) розміщена вздовж основної вулиці та забезпечує пересадку з міського на міжміський

транспорт. Передбачено пішохідний перехід для безпечного переходу до території автовокзалу.

**Озеленені зони** розміщені по периметру ділянки та в її центральній частині. Вони формують буферну смугу між транспортними зонами, сприяють покращенню навколишньої середовища та забезпечують комфортне перебування на території комплексу.

### 3.3.2. Рух пішоходів та транспорту

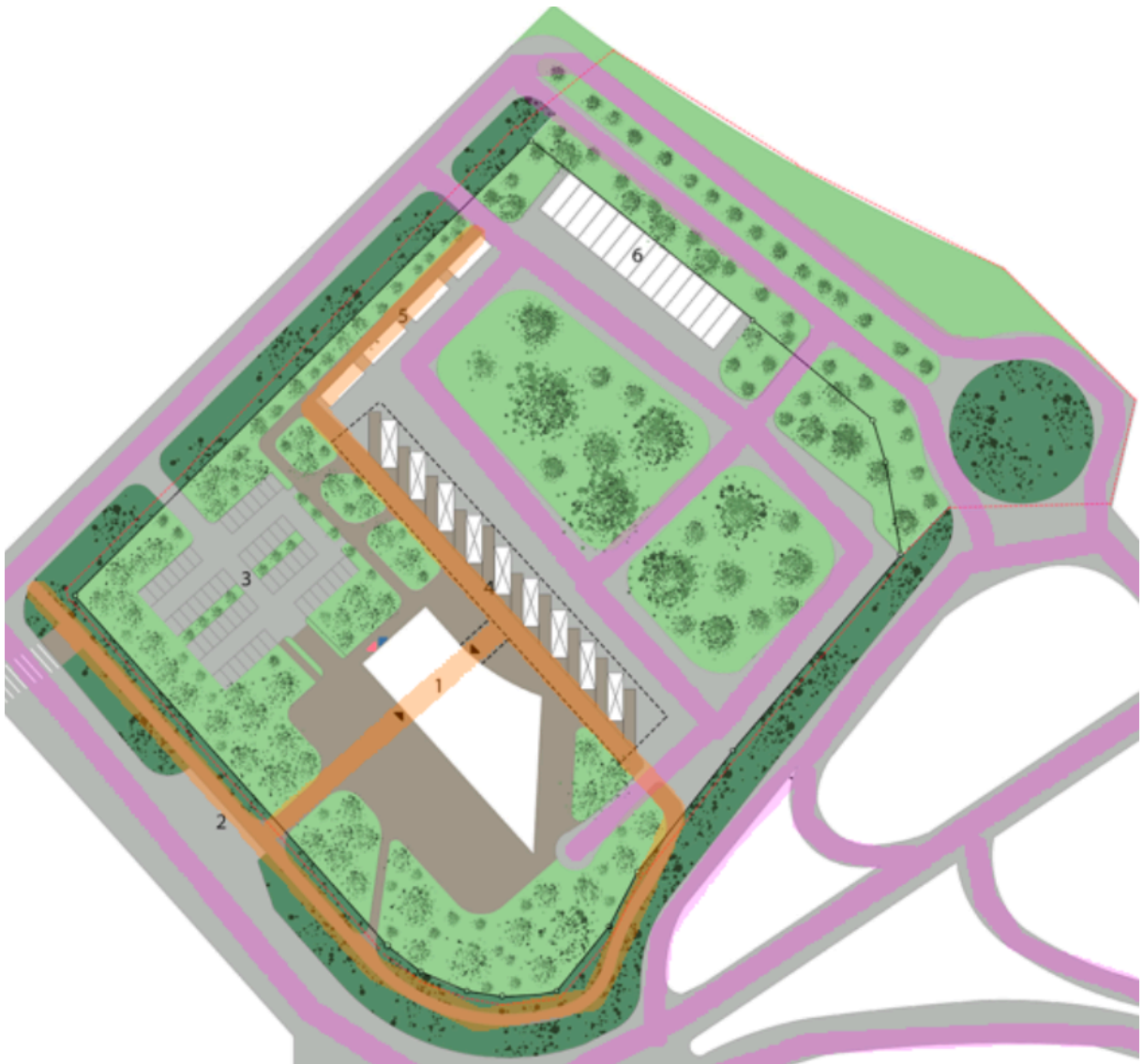


Рис. 3.6. Рух пішоходів та транспорту

Рух транспорту на ділянці організований по відведених дорогах із асфальтним покриттям. Транспортні шляхи виділені фіолетовим кольором на схемі. Вони забезпечують зручний під'їзд до всіх функціональних зон території, зокрема до платформ, зони відстою автобусів та паркінгу. Проїзди мають ширину, що дозволяє безпечно маневрування автобусів і легкового транспорту. Рух організовано односторонньо, з кільцевою схемою об'їзду навколо будівлі автовокзалу. На території передбачено також зону розвороту транспортних засобів.

На північно-західному боці території розташовано паркінг на 98 машиномісць, що дозволяє короткострокове чи тривале зберігання транспорту відвідувачів. Розмір паркомісця 2,5 м на 5 м. Під'їзд до паркінгу не перетинається з основними пішохідними маршрутами, що підвищує безпеку руху.

Пішохідні маршрути позначені на плані оранжевим кольором. Вони проходять через всю територію, забезпечуючи прямі та комфортні зв'язки між входом до будівлі, платформами, парковою зоною та зупинками громадського транспорту. Ширина основних пішохідних доріжок становить 3 метри, що відповідає нормам і дозволяє вільний рух великої кількості пасажирів.

Окремий пішохідний маршрут охоплює будівлю з усіх сторін, дозволяючи в разі необхідності використовувати його також як пожежний проїзд — ширина цієї доріжки становить 3 м. Всі пішохідні шляхи не перетинаються з основними транспортними дорогами, що сприяє безпеці пересування пасажирів.

Для зниження ризику ДТП на території передбачено встановлення дорожніх знаків та обмеження швидкості згідно з ПДР України — не більше 20 км/год в межах пішохідної частини ділянки.

### **3.3.3. Техніко-економічні показники генерального плану**

Площа території – 35 700 м<sup>2</sup> (100%)

Площа забудови – 1209 м<sup>2</sup> (3,39%)

Площа озеленення – 12 143 м<sup>2</sup> (34,01%)

Площа мощення – 4634 м<sup>2</sup> (12,98%)

Площа автомобільної дороги – 15 811 м<sup>2</sup> (44,29%)

## 4. АРХІТЕКТУРНО-ПЛАНУВАЛЬНЕ РІШЕННЯ

### 4.1. Художня концепція:

Архітектурна концепція проектованої будівлі ґрунтується на ідеї динаміки, відкритості та функціональної виразності. Кожен поверх має індивідуальну просторову конфігурацію та форму, що створює візуальний ритм і підкреслює поступальність об'єму вгору. Таке розшарування рівнів не лише формує динамічний силует, а й забезпечує окремі тераси для кожного поверху з виходом на відкритий простір, що збагачує архітектуру будівлі і водночас покращує якість перебування користувачів.

Центральним композиційним елементом є високе скління, яке проходить через усі чотири поверхи і створює візуальний «відрив» у структурі фасаду. Воно виконує роль світлового ядра, забезпечуючи природне освітлення внутрішніх просторів і підкреслюючи прозорість архітектурної ідеї.

У проекті передбачено застосування сучасних фасадних матеріалів, які поєднують скло, дерево та світлі оздоблювальні панелі. Завдяки цьому фасади не виглядають важкими або масивними — вони формують збалансоване поєднання прозорості та натуральності. Дерев'яні елементи додають тепла і людяності, а світлі кольори допомагають інтегрувати об'єм у навколишнє середовище та підкреслюють легкість архітектурного образу.

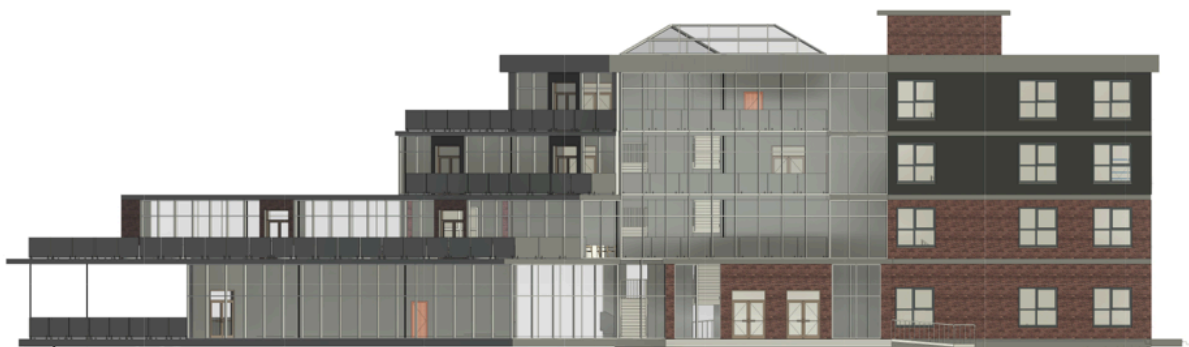


Рис. 3.7. Загальний вигляд будівлі

Загалом концепція спрямована на створення сучасної, відкритої, гнучкої в просторі будівлі з яскраво вираженою архітектурною пластикою.

#### **4.2. Функціональне зонування:**

Перший поверх — громадська зона для пасажирів

На першому поверсі розташовано зал очікування, де відвідувачі можуть комфортно очікувати свій рейс. Поряд розміщено всі необхідні приміщення для обслуговування пасажирів: касовий блок, диспетчерська, що забезпечує актуальну інформацію про маршрути та відправлення. Передбачено також санвузли та камера зберігання багажу, що дозволяє пасажирам зручно залишити речі на час перебування в будівлі.

Другий поверх — зона харчування

На другому поверсі знаходиться їдальня, яка обслуговує як персонал, так і відвідувачів. Усі виробничі та технічні приміщення кухні — цехи, склади, мийки — ретельно відокремлені від зали прийому їжі, що дозволяє уникнути шуму та зайвого руху в зоні споживання. Просторово організовано зручний вихід на терасу, яка може бути використана в теплому порі року як літній майданчик.

Третій поверх — адміністративна частина

Третій поверх виконує функцію офісно-адміністративного блоку. Тут розміщено кабінети директора, його заступника, бухгалтера, юриста, а також кімната відпочинку для водіїв, переговорна та інші службові приміщення. Всі функціональні зони чітко відокремлені, що забезпечує ефективну роботу адміністрації. З поверху також передбачено вихід на простору терасу, яка може використовуватися для неформального відпочинку персоналу.

Четвертий поверх — готельна зона

На четвертому поверсі розташовано готель, що містить чотири номери. Всі номери ізольовані від інших функціональних блоків і забезпечені всім необхідним для комфортного проживання. Передбачено лаунж-зону та простору терасу, з якої відкривається вид на навколишнє середовище. Готельна зона функціонує незалежно, з окремим доступом і логічною структурою внутрішніх маршрутів.

#### **4.3. Техніко-економічні показники будівлі**

Загальна площа -1-го поверху – 1088 м. кв.

Загальна площа 2-го поверху – 999 м. кв.

Загальна площа 3-го поверху – 755 м. кв.

Загальна площа 4-го поверху – 612 м. кв.


Загальна площа будівлі – 3454 м. кв.

## 5. ДИЗАЙН ІНТЕР'ЄРУ

### Специфікація матеріалів

№	Назва	Матеріал	Колір	Вид покриття
1	Підлога в залі очікування	Керамограніт під бетон		Матове
2	Підлога у вестибюлі	Керамічна плитка під камінь		Напівглянцеве
3	Стеля в основній залі	Акустичні плити типу "Feltra Baffle"		Матове
4	Стіни у технічних зонах	Фарбування по штукатурці		Матове
5	Стіни у пасажирських зонах	Декоративна штукатурка		Матове

6	Вікна та фасадне скління	Скло триплекс		Глянцеве
7	Двері в залах	Металопластик		Глянцеве
8	Сходи (сходинок)	Бетон з оздобленням плиткою		Матове
9	Поручні на сходах	Нержавіюча сталь		Глянцеве
10	Сидіння в очікувальній зоні	Пластик + металевий каркас		Напівглянце
11	Колони в залі	Штукатурка по бетону		Матове

12	Стеля навісу над платформами	Металеві панелі		Матове
----	------------------------------	-----------------	--	--------

### 5.1. Особливості розгортання функціональних процесів

Приміщення виконує важливу роль просторового зв'язку між різними функціональними частинами будівлі. Його конфігурація дозволяє забезпечити природний та інтуїтивно зрозумілий рух користувачів між ключовими зонами. Простір організовано таким чином, щоб забезпечити легкий доступ як до обслуговуючих приміщень, так і до адміністративної чи готельної частини. У зоні, наближеній до входу, передбачено місце для короткочасного перебування з можливістю відпочинку. У подальшій частині приміщення, ближче до робочих офісів, простір може змінювати свою функцію відповідно до потреб — бути місцем для презентацій, тимчасових демонстрацій або виставкових стендів. Така універсальність дозволяє простору адаптуватися до різних сценаріїв використання без втрати функціональності.

### 5.2. Об'ємно просторові властивості архітектурної форми

Центральний простір будівлі організовано як відкритий вертикальний об'єм, який об'єднує всі поверхи — від першого до четвертого. Його головна особливість — природне освітлення, що проникає крізь великі світлові прорізи та наповнює простір м'яким денним світлом. Це створює атмосферу простору та спокою, яка з перших кроків формує позитивне враження у відвідувача.

Навколо цього ядра формуються проходи, які плавно з'єднують різні функціональні зони. З кожного рівня відкриваються тераси — на другому, третьому та четвертому поверхах, — що створюють можливості для короткотривалого відпочинку на відкритому повітрі або просто як розширення внутрішнього простору.

Пересування між поверхами вирішено через дві симетрично розташовані вертикальні комунікаційні групи. Їх візуальна складова — скляні об'єми з дерев'яними маршами, які надають простору характерного акценту й одночасно виконують роль орієнтиру.

У зоні головного входу та на внутрішньому периметрі запроектовано озеленення — з невисокими насадженнями, інтегрованими в архітектуру інтер'єру. Сидіння розміщено поруч із ними, що дозволяє фізично взаємодіяти з природним середовищем: доторкнутися до зелені, відчутти запах рослин, відпочити в напів-темному куточку серед шуму вокзальних процесів.



Рис. 3.8. Перспектива інтер'єру

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

Простір побудований навколо відчуття цілісності та орієнтованості. Всі ключові елементи композиції працюють не лише як функціональні частини будівлі, а й як візуальні сигнали для користувача. Внутрішнє планування підпорядковане логіці руху: де проходиш — там і розумієш, куди йти. У центрі — відкритий простір, що виконує роль не лише зони відпочинку, а й ядра всієї структури.

Основні вертикальні зв'язки розміщені в доступних точках, їх форма та обробка не приховуються, а навпаки — виокремлюють ці елементи як своєрідні орієнтири. Те ж саме можна сказати про балкони й переходи, які з'єднують рівні між собою: вони відкриті, не закриті від простору, і завдяки цьому дозволяють швидко зорієнтуватися в масштабі будівлі.

Озеленення всередині не має декоративного характеру — воно продовжує ідею контакту людини з середовищем. Це місця, де можна зупинитися, сісти, подивитися, відчутти простір не як зал, а як середовище. Через такі деталі простір живе — він не лише працює, а й реагує на присутність людини.

### **5.4. Характеристика елементів обладнання та благоустрою:**

Меблювання у просторі вестибюлю автовокзалу підібране таким чином, щоб забезпечити зручність пасажиром, які очікують свого рейсу, а також залишити можливість трансформації простору. В зоні біля основних маршрутів руху розміщено м'які сидіння — дивани та крісла, які формують затишні групи для відпочинку. Їх легко можна пересунути або тимчасово прибрати, якщо виникає потреба використати простір під тимчасову експозицію, презентацію або інший захід.

До кожної меблевої групи додаються невеликі журнальні столики, які доповнюють композицію і дозволяють зручно розмістити особисті речі або

напої. Таке розташування меблів дозволяє ефективно організувати простір, не створюючи перешкод для пересування пасажирів.

Світлове оформлення у вестибюльному просторі спрямоване на створення спокійної, комфортної атмосфери для очікування та перебування. Уздовж зони м'яких меблів встановлені окремо розташовані світильники на стійках, які формують локальні островці теплого освітлення — це додає затишку і створює напів-домашню атмосферу навіть у громадському інтер'єрі.

Поруч із елементами озеленення передбачено низькорівневу декоративну підсвітку, що активується у вечірній час. Світло підкреслює структуру зелених насаджень і створює відчуття глибини та спокою у просторі.

Основне функціональне освітлення реалізовано за допомогою стельових точкових світильників, що організовані вздовж основних маршрутів руху — це не тільки практичне рішення, але й додатковий візуальний орієнтир для пасажирів.

Щодо рослинності — у зоні очікування використовуються горшки з живими рослинами, які за формою, висотою і кольором відповідають зонам приміщення. Таке повторення мотивів створює цілісне середовище і сприяє формуванню гармонійного простору.

### **5.5. Характеристика засобів візуальної комунікації**

Для зручної орієнтації в середині будівлі та забезпечення безпеки в екстрених ситуаціях у проекті передбачено розмітку маршрутів евакуації безпосередньо на підлозі. Вона буде виконана у вигляді контрастних стрілок і ліній, які ведуть до найближчих аварійних виходів.

Додатково на стінах розміщуються дублюючі покажчики з напрямками руху, а також інформаційні стрілки, що вказують шлях до ключових функціональних зон: касової зали, їдальні, диспетчерської, санвузлів, а також виходу на посадкові платформи.

Усі елементи візуальної навігації розроблені так, щоб бути максимально зрозумілими, навіть для людей, які вперше перебувають у приміщенні. Піктограми та вказівники розташовані на рівні зору й дублюються мовно-графічними символами, що відповідають вимогам інклюзивного середовища.

### **5.6. Колористичне та світлотехнічне рішення**

Інтер'єр автовокзалу побудований на поєднанні природних відтінків і фактур, що навіюють спокій і комфорт. Образ природи тут не копіюється буквально, а радше стає відправною точкою для створення затишного громадського простору.

В оформленні переважають спокійні, теплі кольори, серед яких основне місце займає текстура натурального дерева — вона використовується в обшивках, меблях і декоративних елементах, створюючи асоціації з лісом і стабільністю. Контраст до неї створює білий колір стін та колон, який додає повітряності, чистоти та добре працює зі світлом, підсилюючи ефект простору. На підлозі застосовано матеріали з кам'яною фактурою, які візуально підкреслюють зв'язок з природними формами — не агресивно, а м'яко, через тактильні та візуальні відчуття.

Живе озеленення інтегровано в інтер'єр як повноцінна частина просторового середовища. Рослини не лише прикрашають простір, а й створюють природні акценти, які врівноважують штучні матеріали та додають відчуття гармонії з навколишнім середовищем.

У денний час головним джерелом освітлення виступає центральний атриум, через який до приміщення потрапляє природне світло. Для підтримки комфортного рівня яскравості використовується додаткове LED-підсвічування, яке активується за потреби.

Увечері вмикається основне стельове освітлення вздовж головних комунікаційних маршрутів, а в місцях очікування — локальні джерела світла, такі як торшери, які створюють м'яке розсіяне світло й атмосферу

затишку. Уздовж озелених ділянок застосована лінійна підсвітка, яка підкреслює периметр рекреаційної зони та формує приємне враження навіть у темний час доби.

### **5.7. Способи досягнення ергономічної відповідності**

У проекті автовокзалу ергономіка досягається завдяки зручному розташуванню меблів, яке не заважає проході пасажирів, та використанню м'яких сидінь із підлокітниками, що підтримують комфортну позу під час очікування. Додаткові подушки підвищують комфорт перебування.

Покриття підлоги виконане з неслизького матеріалу, що гарантує безпеку пересування. Матова обробка стін усуває небажане відбиття світла, а природне освітлення через атриум знижує навантаження на зір.

Використання екологічних матеріалів і спокійних природних відтінків створює приємну атмосферу, а логічне розміщення маршрутів забезпечує легку орієнтацію в просторі.

### **Висновки**

Інтер'єр будівлі формує простір, у якому зручно перебувати, орієнтуватися та взаємодіяти з середовищем. Він не лише обслуговує функціональні потреби — очікування, пересування, обслуговування — а й створює атмосферу спокою та впевненості. Через відкритість планування, використання природних матеріалів і логічну структуру, простір об'єднує різні зони в цілісну композицію. Основне завдання інтер'єру — не просто обрамити функцію, а зробити її комфортною, зрозумілою для кожного відвідувача.

## **6. КОНСТРУКТИВНЕ РІШЕННЯ**

### **6.1. Фундаменти**

У проекті за відмітку 0.000 прийнято рівень чистої підлоги першого поверху. Запроектовано монолітний стрічковий фундамент із заглибленням

під колони на 1200 мм. Така конструкція забезпечує надійність та рівномірне передавання навантажень.

## **6.2. Стіни та перегородки**

Зовнішні стіни будівлі мають товщину 520 мм і виконані із цегли з урахуванням сучасних вимог до міцності та енергоефективності. Кладка підсилюється горизонтальним армуванням. Із зовнішнього боку передбачено утеплення базальтовим волокном та додатковий шар гідроізоляції для захисту від вологи. Оздоблення фасаду виконується облицювальною цеглою, яка фіксується до основної стіни металевими кріпленнями на визначеній висоті.

Внутрішні стіни запроектовані з керамічної цегли товщиною 300 мм. Вони монтуються на несучі перекриття та є жорстко зв'язаними з основними елементами каркаса, забезпечуючи поділ приміщень і акустичний комфорт у середині будівлі.

## **6.3. Перекриття**

У конструкції перекриттів будівлі застосовуються збірно-монолітні залізобетонні елементи, які забезпечують необхідну міцність та жорсткість. Між порожнинами збірних плит монтується монолітна заливка, що дозволяє досягти цілісної конструкції з оптимальним розподілом навантажень. Використовуються плити типу ПК 60.15.8 та ПК 60.12.8.

Пиріг перекриття над першим поверхом:

Керамограніт на клейовій основі — 12 мм

Стяжка з армуванням — 56 мм

Теплоізоляція (мінераловатна плита або XPS) — 12 мм

Залізобетонна плита перекриття — 220 мм

Загальна товщина конструкції: 300 мм

Пиріг міжповерхового перекриття:

Ламінатне покриття — 8 мм

Підкладка під ламінат — 2 мм

Звукоізолююча цементно-піщана стяжка — 60 мм

Залізобетонна плита — 220 мм

Штукатурка по стелі — 10 мм

#### **6.4. Покрівля та дах**

У проекті передбачено плоский тип покрівлі, який відповідає сучасному архітектурному стилю будівлі та дозволяє використовувати дах як експлуатовану поверхню або для розміщення інженерного обладнання.

Над атріумом передбачено фрагмент світлопрозорої покрівлі зі структурним склінням, що забезпечує природне освітлення центрального простору вестибюлю.

Конструктивний склад (пиріг) плоскої покрівлі:

Полімерна мембрана ПВХ або ТПО (гідроізоляція) — 2 мм

Вентильований прошарок — 20 мм

Теплоізоляція (базальтова вата жорстка, подвійний шар) —  $2 \times 80 \text{ мм} = 160 \text{ мм}$

Пароізоляція — 1,5 мм

Ухилона цементно-піщана стяжка — 50 мм

Залізобетонна плита покриття — 220 мм

Внутрішнє оздоблення (штукатурка або гіпс) — 10 мм

#### **6.5. Підлога**

У громадських просторах, таких як вестибюль, зони очікування та коридори, використано керамічну плитку з матовою поверхнею, що має легку шорсткість для запобігання ковзанню. Текстура плитки наближена до деревини, що додає візуального тепла інтер'єру, зберігаючи при цьому практичність при щоденному використанні.

У готельних номерах та зонах відпочинку на верхніх поверхах передбачено паркетне покриття, яке створює домашню атмосферу та забезпечує комфорт при ходьбі. Матеріал також сприяє звуковому поглинанню, що важливо в умовах відкритого атріумного простору, де необхідно пом'якшити відлуння. На поверхах, де розміщено технічні та допоміжні приміщення, передбачені зносостійкі наливні підлоги з антиковзаючим покриттям, що відповідають санітарним вимогам і прості в догляді.

## **6.6. Вікна та двері**

У проекті використано віконні системи з алюмінієвого профілю, які забезпечують сучасний вигляд фасаду та довговічність конструкцій. Застосовуються різні типи вікон залежно від функціонального призначення приміщення: глухі навісні, відкидні одностворчасті, поворотно-відкидні двостворчасті, а також мансардні — для забезпечення природного освітлення в горішніх зонах.

Дверні блоки підібрані відповідно до типу зон. У вхідних групах та громадських просторах використовуються двері з алюмінієвого профілю зі склінням, які витримують велике навантаження та зберігають прозорість простору. У внутрішніх переходах та приміщеннях загального користування встановлені металопластикові двері з текстурою під дерево. У службових та технічних зонах, де важлива безпека, застосовані металеві протипожежні двері.

## **6.7. Декоративні елементи**

В оформленні фасаду використано поєднання фактурної кладки та декоративних вставок, які підкреслюють архітектурну ритміку будівлі. Основним композиційним елементом виступають вставки з дерев'яних панелей, які чергуються з гладкими площинами основного фасадного матеріалу. Ці дерев'яні елементи не лише додають теплоти та тактильності, а й виконують роль візуального обрамлення для віконних прорізів та терасних зон. Завдяки чергуванню матеріалів створюється виразна пластика фасаду, що підсилює динаміку композиції.

## **7. Інженерне обладнання**

Зважаючи на те, що будівля виконує функцію громадської споруди, в проєкті передбачається впровадження основних інженерних систем: вентиляції, теплопостачання та водопостачання. Наявність великої кількості відвідувачів і персоналу, а також функціонування готелю, кафе та адміністративної частини вимагає належного повітрообміну, стабільного опалення в холодну пору року та забезпечення санітарно-гігієнічних умов через систему холодного й гарячого водопостачання.

### **7.1. Теплопостачання та вентиляція**

Джерелом тепла слугує місцева теплоцентраль, з якою буде здійснено підключення через відповідні технічні мережі — комунальне підприємство “Житомиртеплокомуненерго”. Опалення реалізується за допомогою водяної системи, що включає радіаторні прилади у всіх основних функціональних зонах, а в окремих зонах — систему підлогового обігріву для підвищеного комфорту.

Особлива увага приділена зоні очікування та атріумному простору: тут тепло розподіляється за допомогою повітряної системи обігріву, в якій використовуються стельові дифузори для рівномірного розподілу тепла. Усі

приміщення матимуть можливість індивідуального регулювання температурного режиму.

Для забезпечення належного мікроклімату також впроваджується комбінована система вентиляції: природна вентиляція реалізована через вікна, які відкриваються на режим провітрювання, а механічна система вентиляції включає припливно-витяжні установки, які очищують, підігрівають або охолоджують повітря перед його подачею. Вентиляційні шахти прокладено у санвузлах, підсобних і технічних приміщеннях, а горизонтальні та вертикальні канали інтегровані в структуру несучих конструкцій будівлі.

Уся система вентиляції має шумоізоляційні рішення, що гарантують акустичний комфорт навіть при інтенсивній роботі обладнання.

## **7.2.Водопостачання та водовідведення**

Водопостачання у будівлі автовокзалу планується здійснювати шляхом підключення до централізованої міської мережі, обслуговування якої виконує КП “Житомирводоканал”. Після надходження вода проходить додаткову фільтрацію у внутрішній очисній системі для покращення якості. Для безперебійного забезпечення будівлі водою передбачено резервуар питної води, а сталий тиск у системі підтримує насосне обладнання, розташоване в технічному підвалі.

Розводка труб у будівлі реалізована нижнім способом, при якому трубопроводи прокладені у підлоговій зоні. Це рішення дозволяє зберегти естетику інтер'єру та полегшити обслуговування. Для забезпечення потреб протипожежної безпеки встановлено окрему систему пожежогасіння, що живиться від окремих резервуарів зі стабільним рівнем води. Система включає дві насосні пари – по одній для санітарного водопостачання та для пожежної системи, з резервними агрегатами для надійності.

У будівлі встановлюються пожежні комплекти з гідрантами на кожному поверсі. Для внутрішньої системи водопостачання застосовуються металопластикові труби, тоді як для пожежної – металеві, що витримують високі температури та тиск.

## **8. ОХОРОНА ПРАЦІ ТА НАВКОЛИШНЬОГО СЕРЕДОВИЩА**

### **8.1. Ресурсозбереження і використання альтернативних джерел енергії**

У проекті автовокзалу передбачено низку рішень, спрямованих на зменшення екологічного впливу та раціональне використання ресурсів. На всій території організовано роздільний збір сміття, встановлено окремі урни для паперу, пластику, скла, органічних відходів та змішаного сміття. Це сприяє подальшій переробці відходів та зменшенню кількості сміття, яке потрапляє на полігони.

Для зменшення споживання води в громадських туалетах встановлено змішувачі з аераторами, зливні бачки з подвійним режимом зливу, а також безконтактні крани, що автоматично вимикаються. Дощова вода з покрівлі спрямовується в резервуари для повторного використання — полив зелених зон або технічні потреби (мийка платформи, господарські роботи).

Опоряджувальні матеріали обиралися з урахуванням екологічної сертифікації: дерев'яні елементи — з FSC-сертифікатом, фарби — на водній основі, без летких органічних сполук. Покриття підлоги — із зносостійких та нетоксичних матеріалів, що не потребують шкідливої хімічної обробки.

Система вентиляції та кондиціонування дозволяє утримувати якісний мікроклімат, при цьому вона обладнана фільтрами очищення повітря, а в майбутньому можлива інтеграція рекуперації тепла, щоб повертати частину теплової енергії з повітря, яке виходить назовні.

На відкритій території зменшено площі твердого покриття за рахунок зеленої інфраструктури, що покращує водопроникність ґрунту та знижує

температуру влітку. Також запроектовано велопарковки, щоб стимулювати використання екологічного транспорту.

## **8.2. Шляхи руху пожежної машини**

Основний під'їзд для пожежної техніки запроектовано з боку головного фасаду, де передбачено тверде покриття, яке витримує навантаження пожежних автомобілів. Ширина проїзду становить 5 метрів, що відповідає мінімальним вимогам для забезпечення проїзду пожежної техніки .

Додатково, з протилежного боку будівлі, передбачено альтернативний під'їзд для пожежної техніки, що забезпечує доступ до задньої частини автовокзалу. Це дозволяє оперативно реагувати на надзвичайні ситуації з будь-якого боку будівлі.

Відстань від найближчої пожежної частини до автовокзалу становить приблизно 2,6 км, що дозволяє пожежній машині при середній швидкості руху 60 км/год дістатися до об'єкта приблизно за 3–5 хвилин, враховуючи міський трафік.

Усі проїзди забезпечені твердим покриттям, яке витримує навантаження пожежної техніки, та мають радіуси повороту, що відповідають нормативним вимогам. Також передбачено майданчики для розвороту пожежних автомобілів, що забезпечує їх маневреність на території автовокзалу.

## **8.3. Евакуація з усіх приміщень будівлі**

Евакуація з усіх приміщень будівлі здійснюється за допомогою основної незадимлюваної сходової клітки, яка з'єднує перший, другий, третій та четвертий поверхи, забезпечуючи безпечний шлях до виходу у разі надзвичайної ситуації. Для працівників столової та виробничих кухонь передбачено окремий евакуаційний вихід із власною сходовою кліткою, що забезпечує відокремлений маршрут евакуації персоналу.

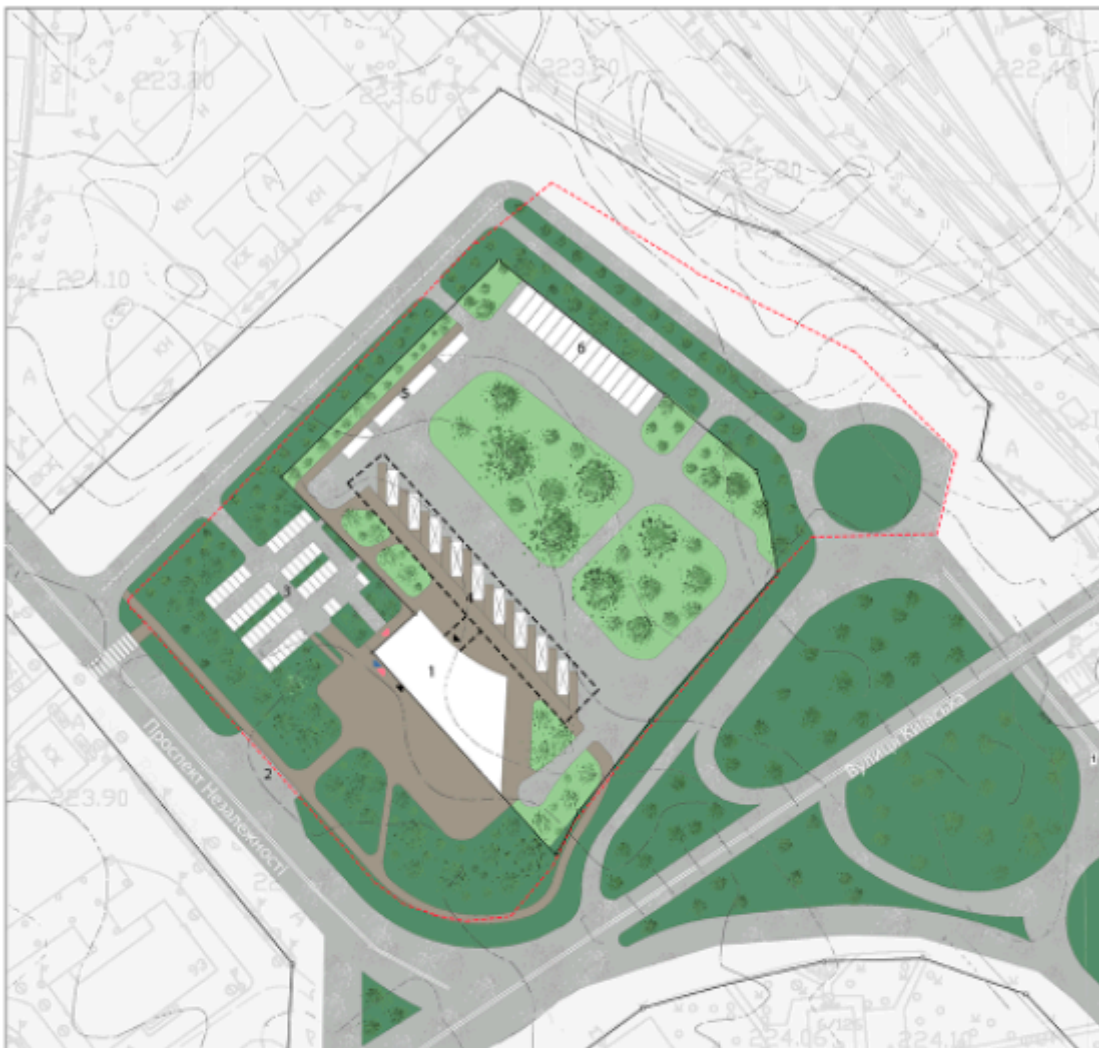
На кожному поверсі будівлі розміщено схеми евакуації, які відображають шляхи виходу, а також інформаційні таблички, що вказують напрямки руху до евакуаційних виходів. Це дозволяє швидко зорієнтуватися у просторі навіть тим, хто вперше перебуває в будівлі, та сприяє організованій евакуації в разі пожежі або іншої небезпеки.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. ДБН В.2.2-9:2018 «Будинки і споруди. Громадські будинки. Основні положення».
2. ДБН В.2.2-9:2018 «Будинки і споруди. Громадські будинки. Основні положення».
3. ДБН В.2.5-64:2012 «Внутрішній водопровід та каналізація».
4. ДБН В.1.1-7:2016 «Пожежна безпека об'єктів будівництва».
5. ДБН В.2.3-5:2018 «Вулиці і дороги населених пунктів».
6. Автовокзал Zvonarka Central Bus Terminal / Архітектурне бюро СНУВІК + KRISTOF [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу:  
[https://www.archdaily.com/961268/zvonarka-central-bus-terminal-chybik-plus-kristof?ad\\_source=myad\\_bookmarks&ad\\_medium=bookmark-open](https://www.archdaily.com/961268/zvonarka-central-bus-terminal-chybik-plus-kristof?ad_source=myad_bookmarks&ad_medium=bookmark-open)
7. Транспортний хаб Marengo multimodal transport hub / Архітектурне бюро BIG [Електронний ресурс] – Режим доступу до ресурсу:  
<https://big.dk/projects/marengo-multimodal-transport-hub-17762>
8. ДБН В.2.2-25:2009 Підприємства харчування
9. ДБН Б.2.2-12:2019 Планування і забудова територій
10. ДБН В.2.6-98:2009 Бетонні та залізобетонні конструкції

## Додаток 1

## Містобудівне рішення



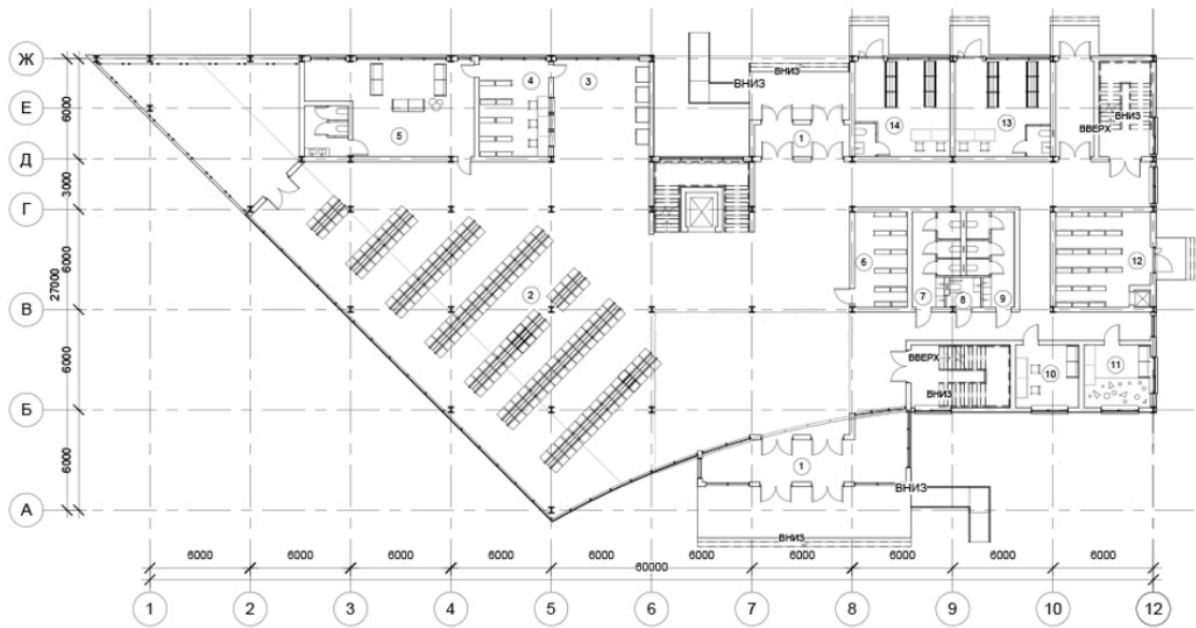
Генеральний план 1:1000 Умовні позначення до генерального плану:

**Експлікація:**

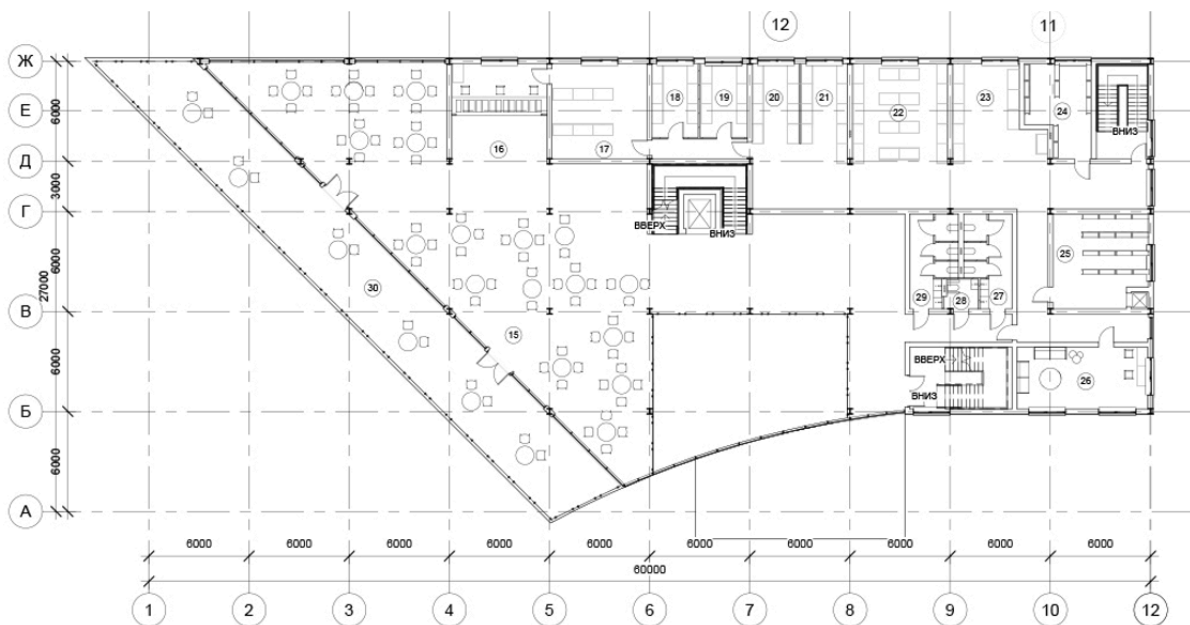
- 1 - Автовокзал
- 2 - Зупинка громадського транспорту
- 3 - Парковка
- 4 - Платформи відправлення
- 5 - Платформи прибуття
- 6 - Відстій автобусів.

- червона лінія забудови
- межі ділянки проектування
- межі навісу над платформами
- територія озеленення міста
- територія озеленення автовокзалу
- входи в будівлю для відвідувачів
- службові входи в будівлю
- виходи з укриття
- пішохідні з'вязки
- асфальтне покриття
- пішохідний перехід

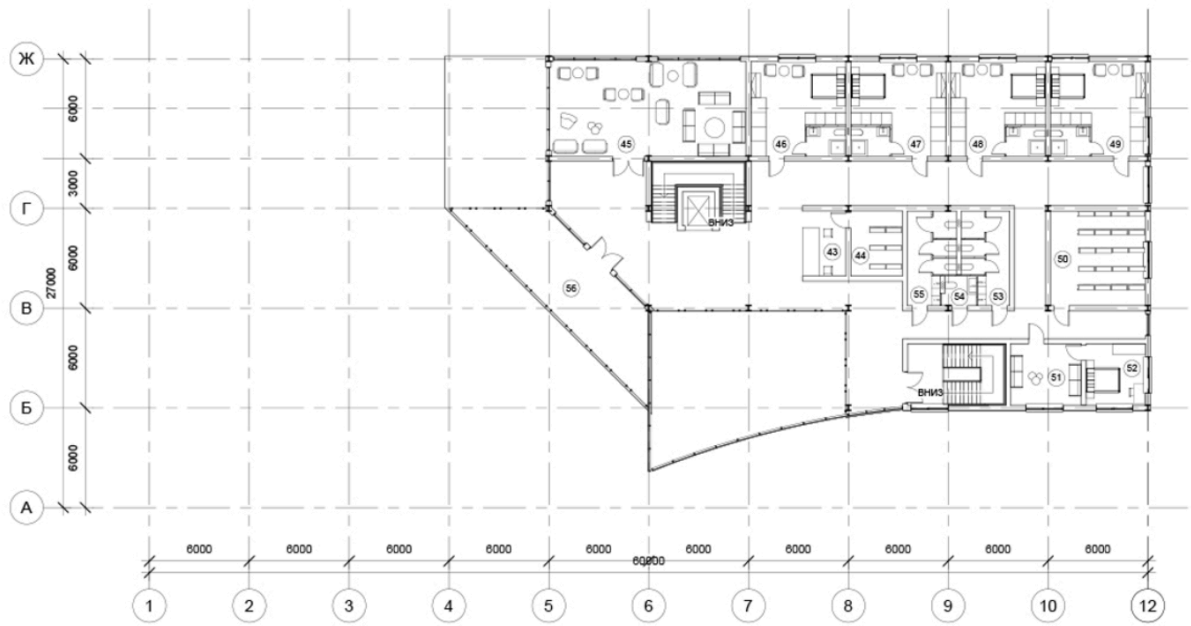
## Плани поверхів



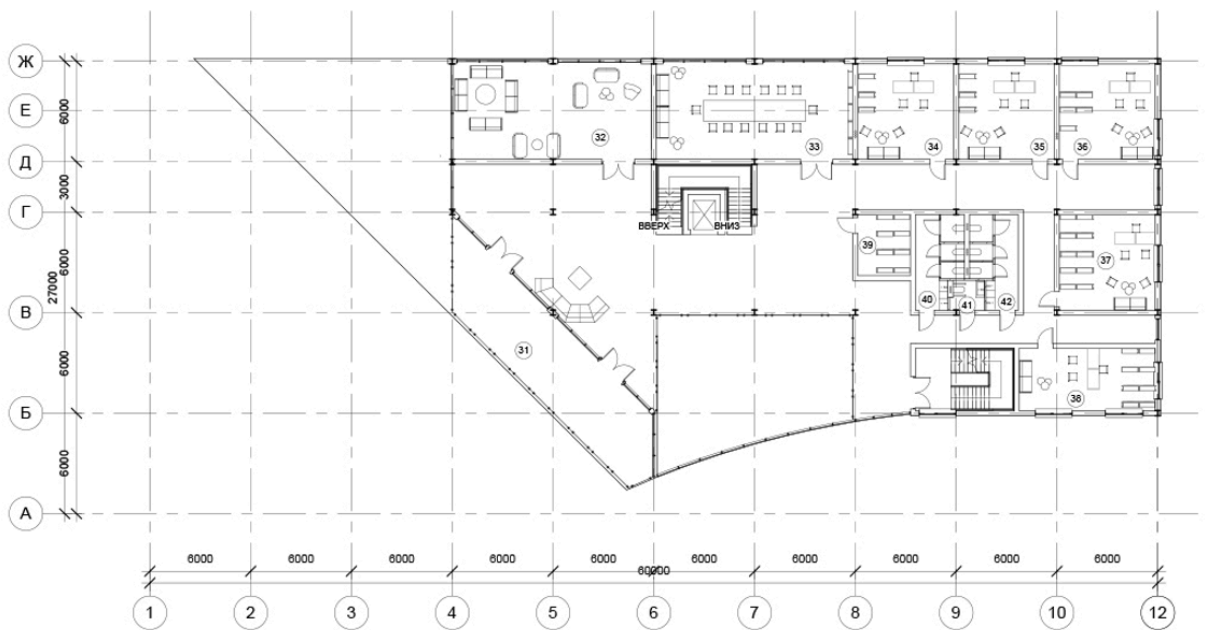
План першого поверху на відмітці +0,000 М 1:200



План другого поверху на відмітці +4,500 М 1:200



План третього поверху на відмітці +8,100 М 1:200



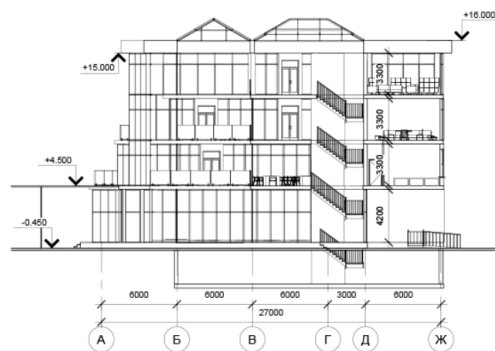
План четвертого поверху на відмітці +11,700 М 1:200

Фасадні і конструктивні рішення



Розріз 1-1

M:200



Розріз 2-2

M:200



Фасад 1-12

M:100



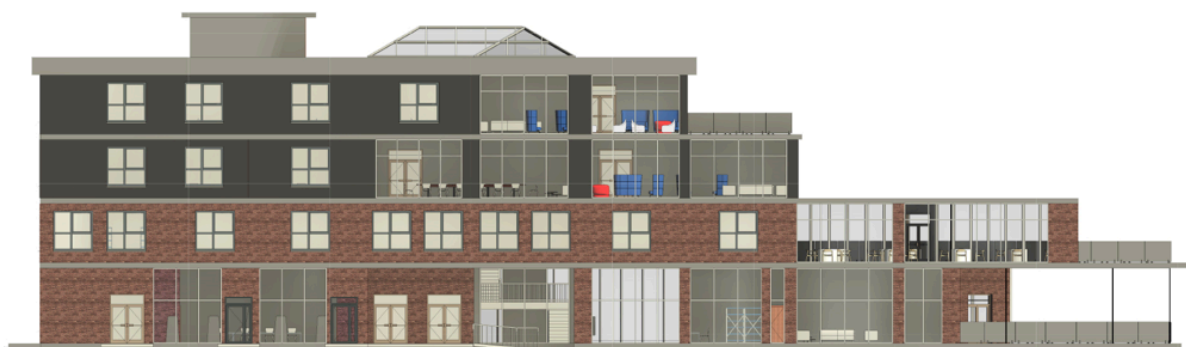
Фасад Ж-А

M:200



Фасад А-Ж

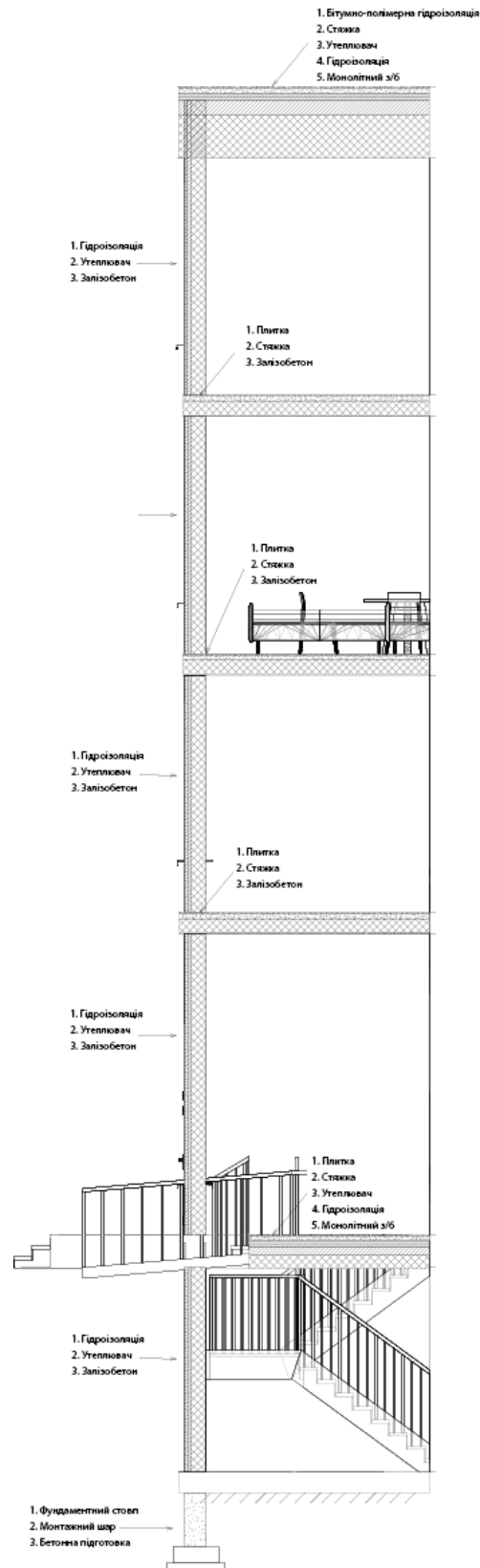
M:200



Фасад 12-1

M:100

# Конструктивний розріз по зовнішній стіні

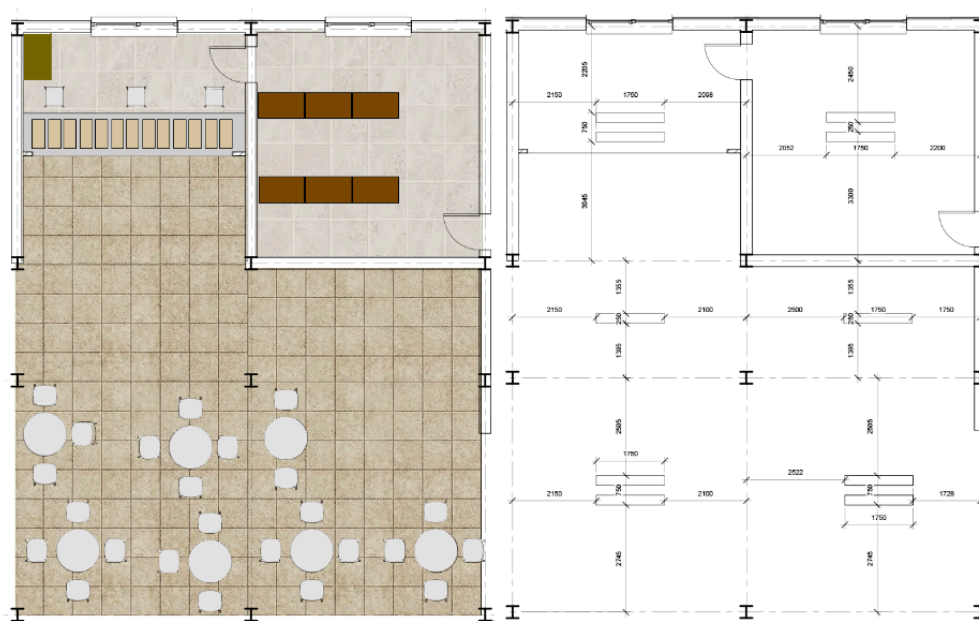


Розріз по стіні М1:25

Візуалізація об'єкту

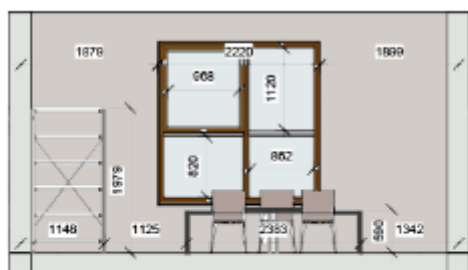


## Інтер'єрне рішення



План підлоги М:50

План стелі М:50



Розгортка 1-1

М:50



Розгортка 2-2

М:50

## Додаток 2

## Довідка перевірки на плагіат

Thu Jun 12 11:09:28 EEST 2025, Покошко Константин Михайлович, Київський національний університет будівництва і архітектури

**Anti-Plagiarism (UA) v-15.281 Educational****The maximum coincidence with one document 10.0%****Dictionaries check: en\_US, ru\_RU, ua\_UA. Errors in the documents: 8%**

ID: 245325 Title: Автовокзал у м. Житомирі Added in a DB: 2025-06-12 Authors: Лапінський Сергій Валдимович Heads: Маслова М.О., Consultants: Opponents:	Document		Sum coincidence on the DB	
	Symbols	Lexemes	Symbols	Lexemes
	38156	565	5098 (13%)	62 (11%)

## Plagiarism sources

ID	Description	Plagiarism presence in the document	
		Symbols	Lexemes