КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БУДІВНИЦТВА І АРХІТЕКТУРИ

Архітектурний факультет
Кафедра дизайну

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

ДО АТЕСТАЦІЙНОЇ ВИПУСКНОЇ РОБОТИ
НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА

на тему:

«Принципи формування інтер’єрів залів очікування сучасних автовокзалів»

Лихацька Ольга Сергіївна

Київ 2022 р.

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
БУДІВНИЦТВА І АРХІТЕКТУРИ

Архітектурний факультет

Кафедра дизайну

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

Третяк Ю.В.

“___”_____2022 року

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА

ДО АТЕСТАЦІЙНОЇ ВИПУСКНОЇ РОБОТИ
НА ЗДОБУТТЯ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ МАГІСТРА

на тему:

«Принципи формування інтер’єрів залів очікування сучасних автовокзалів»

Виконала студент групи ДН-61

Спеціальність: 022 Дизайн

Спеціалізація: Середовищний і промисловий дизайн

Лихацька Ольга Сергіївна

Керівник: Канд.Техн.Наук, доцент кафедри Дизайну

Пилипчук О.Д.

Прокопов О.В.

_____

Ідентичність підтверджую

Київ 2022 р.

ЗМІСТ

ВСТУП....4
РОЗДІЛ 1. АНАЛІЗ ФАКТОРІВ ВПЛИВУ НА УМОВИ ФОРМУВАННЯ ІНТЕР'ЄРУ ГРОМАДСЬКИХ ПРИМІЩЕНЬ....8
1.1 Визначення залежностей та факторів впливу на інтер'єрні рішення....8
1.2 Аналіз вітчизняного та закордонного досвіду формування інтер'єрів автовокзалів....38
РОЗДІЛ 2. ПРИНЦИПИ ФОРМУВАННЯ ІНТЕР'ЄРІВ ЗАЛІВ ОЧІКУВАННЯ СУЧАСНИХ АВТОВОКЗАЛІВ....43
2.1 Принципи формування дизайну інтер'єру залів очікування автовокзалів....43
2.2 Методика формування інтер'єрних рішень....45
2.3. Висновки....45
РОЗДІЛ 3. ПРОЕКТУВАННЯ ІНТЕР`ЄРУ ЗАЛУ ОЧІКУВАННЯ....46
3.1 Аналіз підоснови для проектування....47
3.2 Пошук ідеї, аналіз референсів....48
3.3 Вибір проектних рішень інтер'єру автовокзалу....56
3.4 Дизайн рішення для предмету інтер'єру....57
ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ....58
СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ....59
ДОДАТКИ....60

ВСТУП

Україна одна з перших в числі найбільших країн Європи за площею, тому система транспортних шляхів та об’єктів транспортного обслуговування надзвичайно велика. На території України кожне місто, а тим паче обласний центр, має власний автовокзал. Окрім того транспортне обслуговування населення забезпечено за рахунок невеликих автостанцій у обласних та районних центрах, а також інших населених пунктах.

Відповідно до Енциклопедії сучасної України, термін “автовокзал” визначається як комплекс споруд для обслуговування пасажирів на кінцевих і вузлових пунктах маршрутів руху пасажирського автомобільного транспорту. Автовокзал містить пасажирські споруди, внутрішні транспортні території і привокзальні площі. У споруді автовокзалу розміщуються: пасажирський зал з квитковими касами, приміщення для пасажирів з дітьми, камера зберігання ручної поклажі та багажу, кафетерій, громадські вбиральні, службові приміщення (диспетчерська, кімната для водіїв, кімната адміністрації тощо). На внутрішньому боці автовокзалу розташовуються перони посадки і висадки пасажирів, місце для відстою автобусів між рейсами і, за необхідності, засоби тех. огляду та миття автобусів.[1]

Розрахунковими показниками автовокзалів є добове відправлення пасажирів і годинне відправлення автобусів. Найнижча межа місткості автовокзалів – 100 осіб, при розрахунковому добовому відправленні пасажирів від 1000 до 4000 осіб. А. будують також на 200, 300, 500 осіб. Автовокзали місткістю 500 осіб побудовані у Херсоні, Львові, Одесі, Миколаєві, Черкасах, Полтаві, Ялті тощо.[1]

Сотні і тисячі пасажирів, що кожного дня користуються автовокзалами, вимагають відповідних умов швидкого та зручного обслуговування, комфортного перебування, що ставить важливу задачу для перевізників, місцевої влади, проектувальників, архітекторів та дизайнерів. Саме тому дане питання має під собою значний грунт для усебічного дослідження та опрацювання фахівцями різних галузей.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ:

Більшість автовокзалів України було запроектовано та побудовано в часи СРСР, відповідно до чинних тоді будівельних норм, уявлень про художні та естетичні складові просторових рішень архітектури та інтер'єру. Саме тому вони не відповідають сучасним реаліям, як транспортного обслуговування пасажиропотоків, так і умов комфортного обслуговування та перебування пасажирів, а також забезпечення інших потреб. Наприклад, чого лише варте, фактичне ігнорування проектувальниками та усіх причетних до створення середовища основних принципів інклюзивності, які на сьогодні є беззаперечно важливою умовою затвердження будь-якого проекта в країнах цивілізованого світу, до якого прагне й Україна.

Крім того, слід зауважити, що будівлі автовокзалів застаріли не тільки морально, але й фізично. Адже переважна більшість автовокзалів не піддавалась капітальним ремонтам, тому їх фізичний стан можна охарактеризувати як незадовільний, а іноді, навіть, аварійний. Як наслідок такого поводження існують багато прикладів того, як занедбані або залишені будівлі автовокзалів використовують не за призначенням, для розміщення магазинів, шиномонтажів абощо. Також великою проблемою, що потребує окремого розгляду та вирішення, є неорганізоване, хаотичне розміщення закладів торгівлі (продовольчих магазинів, МАФів, тощо), закладів громадського харчування (кафе, ресторанів) на території та у приміщеннях автовокзалів.

Ще однією причиною сучасного погіршення стану обслуговування та перебування в будівлях автовокзалів є їх руйнування та пошкодження, як одного з об'єктів критичної інфраструктури, внаслідок ворожих обстрілів. На момент дослідження вже зафіксовано десятки пошкоджених та зруйнованих будівель.

Даним дослідженням визначається серед інших проблема пошуку власної української ідентичності через інструменти та засоби у проектуванні дизайну інтер'єрів громадських приміщень автовокзалу, якими можуть виступати,

наприклад, елементи оздоблення, монументальне мистецтво, елементи меблювання, тощо.

АКТУАЛЬНІСТЬ ПРОБЛЕМИ:

Через зростання рівня урбанізації в Україні, а також пожвавлення взаємозв'язків між містами та іншими населеними пунктами, зростає потреба у постійній зміні видів транспортних засобів для ефективного пересування. Як наслідок, зростає потреба у якісних транспортно-пересадочних вузлах. Загальний час перебування пасажирів на автовокзалах збільшується, що у сучасних умовах створює дискомфорт та негативно впливає на самопочуття людей. Отже, питання комфортного перебування та швидкого ефективного обслуговування вимагає вирішення.

Також визначається необхідність подальшого вивчення та розвитку принципів формування інтер'єрів громадських приміщень, так як відбувається значне загострення впливу факторів, що описані у попередньому пункті.

МЕТА:

Дане дослідження має на меті відобразити специфіку формування та особливості інтер'єрів громадських приміщень автовокзалів.

ЗАВДАННЯ ДОСЛІДЖЕННЯ:

Відповідно до мети дослідження сформовано завдання:

- визначити закономірності та фактори впливу на принципи формування інтер'єрів громадських приміщень автовокзалів;
- визначити вплив загальних об'ємно планувальних рішень будівель автовокзалів на вирішення інтер'єрів;
- виявити умови формування, специфіку та особливості сучасного стану щодо інтер'єрів громадських приміщень автовокзалів;
- проаналізувати вітчизняний та закордонний досвід інтер'єрних рішень приміщень автовокзалів;
- описати властивості окремих елементів інтер'єрів громадських приміщень автовокзалу за типами;
- відповідно до проведеного оцінювання, застосувати відібрані інтер'єрні рішення у проекті, а також запропонувати власні рішення, спираючись на

основні вимоги, на прикладі архітектурного навчального проекту автовокзалу в місті Одеса Одеської області;

- виконати детальний опис проектних рішень щодо інтер’єру громадських приміщень, проаналізувати їх на предмет відповідності основним вимогам оцінювання;
- зробити загальні висновки, щодо досягнення завдання дослідження в рамках магістерської роботи.

ВИХІДНІ ДАНІ:

Вихідними даними для дослідження в рамках магістерської роботи на тему “**Принципи формування інтер’єрів залів очікування сучасних автовокзалів”** є публічна інформація, електронні версії статей, підручників та іншої літератури на тему. А також архітектурний навчальний проект будівлі автовокзалу в місті Одеса Одеської області.

РОЗДІЛ 1. АНАЛІЗ ФАКТОРІВ ВПЛИВУ НА УМОВИ ФОРМУВАННЯ ІНТЕР'ЄРУ ГРОМАДСЬКИХ ПРИМІЩЕНЬ

1.1 Визначення залежностей та факторів впливу на інтер'єрні рішення

Як і будь-який громадський заклад, об'єкт транспортної інфраструктури - автовокзал виконує функцію транспортного обслуговування населення. Особливості його виникнення та розвитку зумовлені безпосередньо розвитком суспільства, на них мають вплив розвиток технологій, урбанізація, збільшення рухливості та мобільності населення. Розвиток автовокзалів має такі ж закономірності, як інші типологічні групи, від малого до великого.

Для повноцінного аналізу умов формування інтер'єру необхідно визначити ряд факторів, що мають прямий та непрямий вплив на кінцевий результат. Пропонується розглянути вплив наступних факторів:

- особливості автовокзалів залежно від класифікації;
- об'ємно-просторові та конструктивні рішення;
- функціональне зонування приміщень;
- інклюзивність та безпечність середовища;
- екологічність та мікроклімат приміщень;
- декорування, використання арт-об'єктів, інсталяцій, монументального мистецтва.

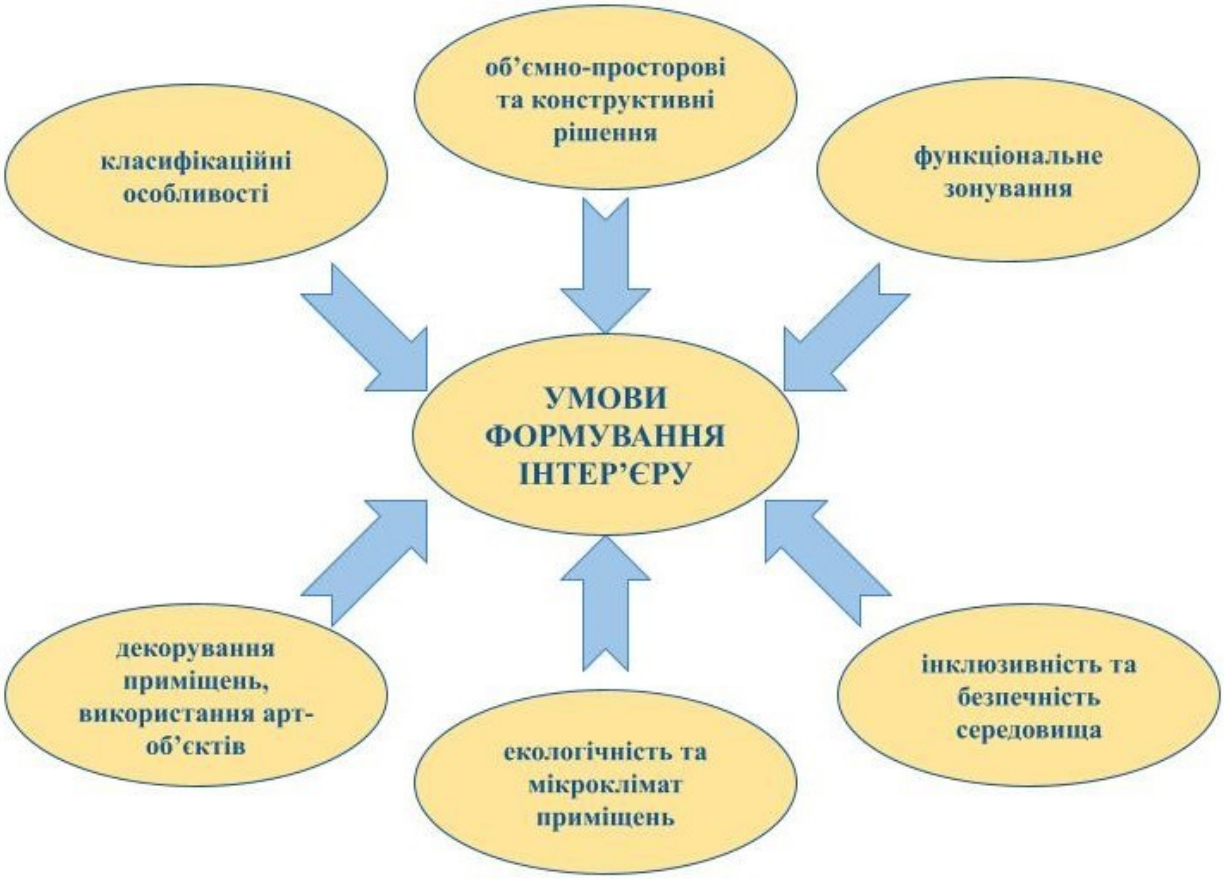


Рис. Фактори впливу на умови формування інтер'єру

Вплив класифікаційних особливостей автовокзалів

Автовокзал є складним багатогранним об'єктом, що можна охарактеризувати з різних точок зору, наприклад, як об'єкту транспортної інфраструктури або з точки зору архітектурно-просторової конструкції із різноманітними функціональними зонами та функціональними схемами, тощо. Саме відповідно до класифікації автовокзалів, висуваються вимоги до будівель, а, отже, і до приміщень. Розгляд класифікації автовокзалів дозволяє визначити взаємозв'язок категорій та вимог до приміщень. Отже, пропонується класифікувати автовокзали за такими ознаками:

1. *За рангом (значимістю):*
    - міжнародного значення;
    - міжміського регіонального значення;
    - обласного значення (автовокзальні комплекси, розташовані в центральних та периферійних районах міста);

- місцевого значення – (автовокзальні комплекси, утворені перетином комунікацій громадського транспорту).

Дана ознака впливає на кількість та категорії пасажирів, що користуються послугами залів очікування. А крім того впливає на кількість часу, яку пасажири потребують провести в громадському приміщенні. Адже, логічно, що під час міжнародної автобусної поїздки маршрут може передбачати більш тривалі зупинки або пересадки, ніж під час поїздки в межах міста, району або області.

2. *За розміром і місткістю транспортні пасажирські будівлі:*
   - крупні та особливо крупні – понад 500 пас./год;
   - великі – понад 300 – до 500 пас./год включно;
   - середні – понад 200 – до 300 пас./год включно;
   - малі – більше 100 – до 200 пас./год включно.

Дана ознака може мати вплив на вимоги до залів очікування, наприклад, щодо достатньої кількості кас, ручних камер схову, меблевого обладнання (сидіннями, лавами, стільцями, кріслами тощо), місткості зон громадського харчування. Варіативність кількості даних елементів, в свою чергу, впливає на формування та візуальне сприйняття інтер'єру приміщення.

3. *За розташуванням в структурі міста:*

- в зоні загальноміського центру (найбільша концентрація функцій в умовах обмеженої території;
- в середмісті (відносно компактні утворення, які обмежуються існуючою забудовою);
- в периферійній зоні (найчастіше розосереджені комплекси, які можуть займати значні території і мають резерв для розвитку транспортних та громадських функцій).

4. *За типом пасажиропотоку:*

- кінцеві (орієнтація на використання послуг адміністративних, культурно-побутових та ін.) – автовокзали, автовокзальні комплекси;
- транзитні (орієнтація на використання послуг, пов'язаних з очікуванням транспорту) – автовокзали, автовокзальні станції;

- комплексні.

Вплив ознаки №3 та №4 на інтер’єр залу очікування визначається можливістю розміщення різноманітних громадських функцій як у прилеглих приміщеннях, так і у самому залі очікування. Наприклад, в залах очікування автовокзалів у зонах загальноміського центру можуть розміщуватись інформаційні пункти або відділення екскурсійних бюро, що буде корисно для туристів, що вірогідніше оберуть центральний автовокзал для подальшого візиту містом. Натомість, у місцевих пасажирів периферійних автовокзалів такої потреби не виникне.

5. *За архітектурно-просторовою структурою:*
   - відокремлені блоки на одній території (павільйонні);
   - блоки, об'єднані підземними та наземними комунікаціями (блоковані);
   - кооперування блоків в єдину споруду.
6. *У складі пересадочних вузлів:*
   - міських – автовокзалу, станції метрополітену, міської електрички;
   - міжміських – аеровокзалу, залізничного вокзалу, річкового вокзалу.
7. *Різновиди вокзалів за ярусністю:*
   - одноярусні, у яких увесь рух пасажирів і автобусів на пероні відбувається в одному рівні (при цьому самі будівлі вокзалів можуть бути багатоповерховими);
   - двоярусні, коли потоки руху пасажирів на пероні організовані в двох різних рівнях (надземному і наземному або підземному і наземному);
   - багатоярусні, з рухом пасажирів і транспорту на пероні в декількох рівнях.

Ознаки №5, №6 та №7 можуть мати вплив на інтер’єр залів очікування так як найчастіше вимагають встановлення додаткових конструкцій, устаткування та обладнання. Такими можуть бути елементи пов’язані з багатоярусністю (наприклад, сходи, ескалатори, пандуси, переходи), або зі зміною видів транспорту (турнікетні пропускні системи, інші пропускні засоби), тощо.

Вплив об’ємно-просторових рішень на інтер’єр автовокзалу

Традиційні великі споруди дедалі частіше поступаються місцем легким, лаконічним за формою будівлям-павільйонам. Можна помітити тенденцію до збільшення приміщень, отримання вільного доступу пасажирів, а також можливість перестановки обладнання зі зміною раніше реалізованої технологічної схеми, використання приміщення за абсолютно новим призначенням. При цьому інтер'єр одного приміщення межує з сусідніми інтер'єрами і з оточенням. У деяких будівлях такі рішення особливо виправдані, оскільки виникає гарний синтез усіх основних елементів вокзального комплексу: привокзальної площі, інтер'єрів та перону.

Метою цього є більш комплексно та з мінімальними витратами задовольнити потреби пасажирів це також призвело до створення приміщень універсального призначення. У цьому використовується принцип функціонального зонування єдиного великого загального приміщення чи певна його трансформація з допомогою пересувних перегородок, екранів чи меблів. До прийнятої композиції доцільно включати зовнішнє та внутрішнє озеленення, що привертають увагу пасажирів, колірні площини, місцеве та загальне освітлення, рекламу, довідкові таблиці (вартості квитків, графіки та розклади руху), тощо.

Конструктивні схеми вокзалів різної місткості та призначення дуже різноманітні: стійково-балкові залізобетонні конструкції, наприклад. з сіткою опор 6х6, 6х12 та 6х18м із застосуванням збірних індустріальних виробів: рамні та вантові системи, оболонки двоякої кривизни та інші просторові конструкції. При цьому поряд з новими матеріалами успішно використовуються і такі традиційні матеріали, як цегла, штукатурка, дерево і природний камінь різних фактур.

Комфортність сучасних вокзалів багато в чому визначається технологічним та інженерним обладнанням, що використовують, включаючи ескалатори і рухомі тротуари, транспортери і підйомники для багажу, телескопічні трапи, підйомно-поворотні сонцезахисні жалюзі, двері, що відкриваються автоматично і т. п.

Функціональні зони та їх вплив на формування інтер'єру громадських приміщень автовокзалу

Практика проектування і будівництва автовокзального комплексу ілюструє те що ці об'єкти є складними за функціональною організацією, з різним складом та розмірами функціональних зон, оскільки з одного боку вони є громадськими будівлями, а з іншого - транспортними спорудами.

Пасажирські будівлі усіх видів магістрального транспорту призначені, загалом, для здійснення двох функцій: по-перше, для обслуговування пасажирів, а по-друге, для управління режимом роботи транспортних засобів. Проте соціальний розвиток сучасного суспільства, зростання його потреб змушують постійно розширювати і коригувати функції пасажирських будівель.

Також, слід чітко розділяти спектр послуг, що забезпечує автовокзал. Є ті послуги, які надаються пасажирам, і ті, що отримують перевізники. Обов'язковими послугами, що надаються пасажирам, є користування послугами приміщень автовокзалу з метою здійснення функцій чекання поїздки, купівлі квитків, довідки, збереження багажу, вбиралень. До обов'язкових послуг, що надаються перевізникам, також належать послуги посадки пасажирів в автобус, диспетчеризації руху автобусів, надання платформ для посадки та висадки пасажирів і місць на майданчику відстою автобусів, кімнат короткотермінового відпочинку водіїв, інформування водіїв щодо дорожніх умов і безпеки дорожнього руху, проведення технічного огляду та прибирання автобусів.

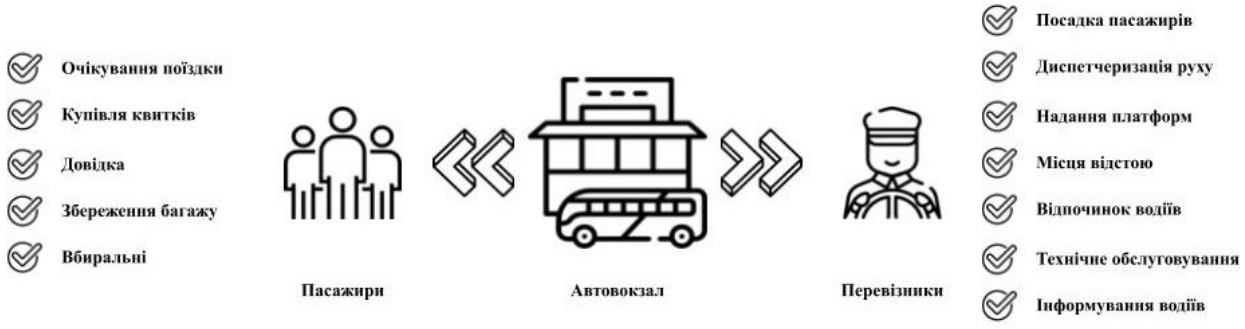


Рис. Послуги автовокзалів

До додаткових послуг належать послуги з попереднього продажу квитків, бронювання місць, замовлення квитка за телефоном, замовлення таксі,

замовлення автобуса , переоформлення квитка, харчування, кімнат матері та дитини, довідкове бюро.

Планування автовокзалу повинне передбачати чіткий функціональний розподіл. Будівля автовокзалу може бути призначена як для пасажирів, вантажу, так і для будь-яких інших конкретних цілей. Забезпеченню кожної зазначеної вище функції в структурі автовокзалу відповідає певна функціональна зона.

Вокзали різної класифікації, як правило, мають такий базовий склад груп основних приміщень:

Пасажирські де зосереджені приміщення та служби, що забезпечують надання послуг, потрібних пасажирам, і необхідних для управління транспортним процесом. Пасажирські приміщення включають єдиний пасажирський зал із зонами очікування, операційні касові, вестибюль, зал очікування, кімната матері й дитини, торговий зал, буфет, камера схову, медпункт, торгівельні кіоски, довідкові бюро, санвузли

Адміністративні - приміщення адміністрації, диспетчерські, кімнати чергових, кімнати персоналу, кімнати водіїв, облаштування зв’язку, підсобні приміщення кас, приміщення для здачі виручки

Підсобно-технічні - виробничі або підсобні приміщення, приміщення технічних приладів- котельні, трансформаторні, вентиляційні камери, склади, господарські комори.

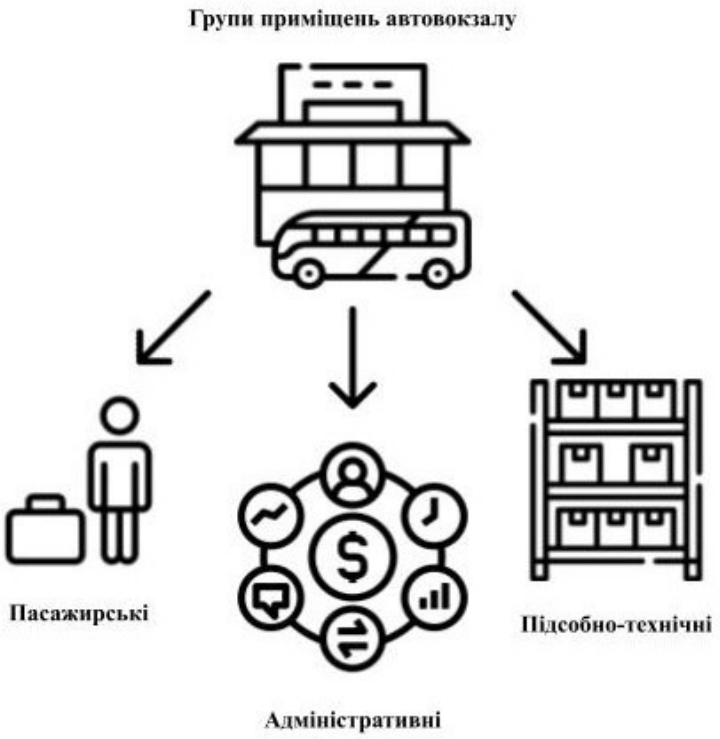


Рис. Групи приміщень автовокзалу

Важливий функціональний елемент, навколо якого будується організація інших функціональних зон, які пов’язані з обслуговуванням відвідувачів-вестибюль. Це головний розподільчий простір, через нього проходять усі транзитні шляхи пасажирів, відвідувачів (зустрічаючих)

Пасажири, які мають необхідність залишитися в місті на декілька днів, повинні мати додаткову функцію крім функцій прибуття, очікування, відправлення. Такі пасажири потребують на сон, відпочинок, тому виникає потреба у забезпеченні проживання й організації побутового та торгового обслуговування. Автовокзал може виконувати і додаткові функції, наприклад організація виставкового простору, дозвілля, розваг, розміщення офісів. Цікавим досвідом використання приміщень автовокзалу в Україні та світі стало облаштування пунктів вакцинацій(під час пандемії) крім того ці приміщення можуть використовуватися як пункти обігріву, укриття, збірний евакуаційний пункт.

Функціональні блоки формуються з окремих приміщень. Однак приналежність деяких приміщень конкретно до того чи іншого блоку не є обов’язковою, ці зони можуть розташовуватися на їх умовній межі.

Деякі сторони функцій можуть реалізуватися тільки завдяки цілісності гармонійної організованої, виразної форми.

Основою функціонального рішення будівлі, насамперед є її призначення. За останні роки виникла нагальна потреба адаптації автовокзалів до нових містобудівних умов та функцій, які диктує сучасний ринок. Автовокзали перестали виконувати деякі свої громадські функції. Функціональна структура більшості радянських автовокзалів застаріла і не сприяє виконанню функції комфортного транспортного обслуговування в будівлі, тому пасажири часто вимушені шукати інші місця для проведення часу в очікуванні свого рейсу. На цю проблему також впливає відсутність зон рекреації та розваг. Тому дослідження особливостей функціональної структури сучасних автовокзалів залишається актуальним, так як постійно змінюються потреби пасажирів і з часом виникає наповнення будівлі під їхні потреби

Особливістю автовокзалу є поєднання функцій громадської будівлі й транспортної споруди. Громадські зони автовокзалу можуть мати елементи функціонального навантаження на адміністративну, торгову, розважальну, зону харчування, зону побутового обслуговування, а також можуть належати до інших категорій.

Функціональна структура повинна забезпечувати узгоджену організацію руху транспорту, пасажирів і відвідувачів, з поділом потоків прибуття і відправлення, а також дальніх, локальних, транзитних та приміських пасажиропотоків. Автовокзали можуть бути інтегровані у вокзали інших видів транспорту, ТРЦ, офісні будівлі, та інші.

Приміщення вокзалів різного призначення поділяються на чотири групи: - пасажирські основного призначення; додаткового обслуговування пасажирів; адміністративно-службові та технічні.

1. Група пасажирських приміщень основного призначення:

- вестибюль;
- операційні зали;
- зали очікування;
- касові зали - квиткові каси та багажні відділення;

- розподільні зали;
- кімнати для пасажирів з дітьми;
- приміщення для прийому та видачі багажу;
- камери зберігання ручної поклажі:
- санітарні блоки

2. Група приміщень для додаткового обслуговування пасажирів

- ресторани, кафе-буфети;
- пасажирські зали:
- торгівельні кіоски;
- довідкові бюро;
- відділення банку або термінали;
- пошта, телеграф, телефон;
- курильні;
- санітарні блоки.

У вокзалах малої місткості каси та довідкові рекомендується розміщувати в невеликому вестибюлі-холі або у залі загалом таким чином, щоб можливі черги не створювали перешкод для пасажирів, які мають квитки та йдуть на посадку. У вокзалах середньої та великої місткості виправдано влаштування спеціальних операційних приміщень із послідовно розташованими по ходу руху пасажирів довідковими бюро, касами, кімнатами адміністрації. Переважним є влаштування відкритих кас та довідкових бюро банківського типу.

У вокзалах великих міст при великих розрахункових потоках різних категорій пасажирів, наприклад далеких і приміських, слід проектувати окремі операційні зали. Операційні зали слід, як правило, розташовувати з боку міста та відкривати на привокзальну площу широким фронтом скління, що полегшує орієнтацію пасажирів ще за їх підходів із привокзальної площі. Каси та пункти прийому багажу доцільно влаштовувати або безпосередньо проти входу, або в торцях операційного залу. В окремих випадках допускається острівне розташування кас та довідкових бюро, що дозволяє розвинути довжину фронту кас. В операційних залах великих вокзалів доцільне розташування поштових відділень з телеграфом, міжміськими та міськими телефонами, ощадною касою,

а окремих випадках агентства туристичних організацій, приміщень чи кіосків представників готелів. У розрахунку на одного пасажира площа операційних залів за різними відомчими нормами коливається від 0,9 до 3 $м^2$.

Приміщення для прийому та видачі багажу, а також камери зберігання доцільно розташовувати поблизу основних шляхів руху потоків пасажирів, що прибувають і відправляються. При цьому разом із звичайними камерами зберігання, обладнаними стелажами для громіздкого багажу, слід проектувати і автоматизовані камери. Пункти прийому та видачі багажу, що відправляється по квитках, повинні мати зручний зв'язок із привокзальною площею (задля безперешкодного під'їзду.

Велика група приміщень призначена для очікування та відпочинку пасажирів — зали очікування і кімнати тривалого перебування, кімнати матері та дитини, представницькі кімнати та ін. Такі рішення дозволяють пасажирам спостерігати за рухом автобусів, чекаючи на відправлення в спокійній обстановці. Хорошим резервом збільшення місткості вокзалу є використання, особливо у південних районах, відкритих озеленених двориків, захищених від сонця та негоди терас, плоских дахів та великих балконів. У малих та середніх пасажирських будинках зал очікування може мати характер затишного непрохідного холу.

Особливе значення для створення комфортних умов у залах очікування мають меблі: лави, крісла та дивани рекомендується встановлювати групами або цілими секціями у поєднанні зі стендами, рекламними щитами, елементами озеленення та малими формами таким чином, щоб створювати окремі, ізольовані від транзитного руху приміщення.

У зв'язку із зростанням частоти та регулярності руху, площі зони очікування на вокзалах мають тенденцію до відносного скорочення. Проте спостерігається тенденція розвитку зони різноманітних послуг, що сприяють підвищенню загальної культури обслуговування та створенню у вокзалах сучасного комфорту. До основного залу очікування повинні примикати або розташовуватися безпосередньо в ньому торгові кіоски для продажу газет та журналів, кондитерських та аптекарських товарів, кабіни телефонів-автоматів.

Також важливим є розміщення біля залів очікування підприємства громадського харчування — кафе-буфети, закусочні, ресторани, які розраховуються щонайменше 10 % місткості вокзалу. У залів очікування зазвичай влаштовуються санвузли, а в залі прибуття — медичний пункт із кімнатами-боксами для хворих та пасажирів, що ослабли. У найбільших спорудах, які обслуговують транзитних пасажирів, іноді влаштовуються зали перегляду фільмів та телепередач.

Крім основних функцій (обслуговування пасажирів, адміністративно-службова та технічна) у вокзальному комплексі можна виявити і супутні функції: ділову, торгову, громадського харчування, готельну, видовищно-розважальну, культурно-освітню, рекреаційну. виставкову, спортивну, побутове обслуговування, обслуговування автомобілів. Особливість взаємного розміщення функціональних груп комплексу полягає в найбільш зручній організації зв'язків між ними, при цьому найважливішою є відсутність перетину інтенсивних потоків та близьке розміщення приміщень, що потребують постійного взаємозв'язку.

Інклюзивність та безпека середовища

Орієнтація держави на потреби найменш захищених та найбільш вразливих членів суспільства, визначає рівень її цивілізованості. Світова практика показує актуальність питань соціальної інтеграції та захисту прав осіб з інвалідністю. Так у 2006 р. Генеральна Асамблея ООН прийняла Конвенцію про права інвалідів, де визначені основні принципи забезпечення прав інвалідів у різних сферах їх життєдіяльності. Україна – одна з держав, що ратифікували конвенцію та зобов'язалась вживати заходів зі створення умов для повного залучення інвалідів в усі сфери життя.

В рамках цієї програми 14 квітня 2021 р. Кабінет Міністрів України видав розпорядження №366-р «Про схвалення Національної стратегії із створення безбар’єрного простору в Україні на період до 2030 року». Національна стратегія із створення безбар’єрного простору визначає нові стандарти доступності та інклюзивності простору.

Якщо наприкінці 80-х років загальна чисельність осіб з інвалідністю становила близько 3% усього населення, то на сьогодні – це вже близько 6% населення України. Так, станом на 01 січня 2021 року, в Україні 2,703 млн осіб мають інвалідність, у тому числі 222,3 тис. осіб – I групу інвалідності, 900,8 тис. осіб – II групу інвалідності, 1416,0 тис. осіб – III групу інвалідності та ще 163,9 тис. дітей-інвалідів.

Також в усьому світі спостерігається тенденція до збільшення тривалості життя людей. При цьому слід зауважити, люди з інвалідністю – це лише частина більш ширшого поняття – маломобільні групи населення (МГН). За даними з різних джерел, до маломобільних груп належать від 30 до 50% всього населення.

Маломобільні групи населення – це люди, що відчувають труднощі при самостійному пересуванні, одержанні послуги, необхідної інформації або при орієнтуванні в просторі. До маломобільних груп населення відносяться інваліди, люди з тимчасовим порушенням здоров'я, вагітні жінки, люди старшого (похилого) віку, люди з дитячими візками.

Перші норми щодо забезпечення вимог по доступності інвалідів до будівлі і можливості користування різними його приміщеннями були розроблені в США в 1959–1961 рр. Цей документ став основою для розробки норм в інших країнах світу та привернення уваги до проблем інвалідів в цілому. У 1960 – 1970-ті роки норми і стандарти, що регламентують архітектурну діяльність і забезпечують вимоги інвалідів (перш всього пересуваються на кріслах-колясках), з’явилися в Данії (1960), Швейцарії (1963), Канаді (1965), Франції (1966), Великобританії (1967), Австралії, Бельгії та Нідерландах (1968), Фінляндії та Швеції (1969), Німеччина (1972).

13 грудня 2006 Генеральна Асамблея ООН ухвалила Конвенцію про права інвалідів і 24 вересня 2008 року Україна її підписала. Вперше в Україні були розроблені та затверджені державні будівельні норми щодо доступності будівель і споруд для маломобільної групи населення у 2006 році – ДБН В.2.2-17:2006 «Доступність будинків і споруд для маломобільних груп населення».

У 2018 році на Всеукраїнській нараді зі створення безперешкодного середовища у Міністерстві регіонального розвитку, будівництва та житлово комунального господарства України було презентовано та затверджено нові державні будівельні норми щодо доступності – ДБН В.2.2-40:2018 «Інклюзивність будівель і споруд». ДБН В.2.2-40:2018 розроблені для створення безбар'єрного простору для всіх категорій людей з інвалідністю: з порушеннями опорно-рухового апарату, зору, слуху, розумової діяльності та інших маломобільних груп: людей похилого віку, вагітних жінок, батьків з дітьми та інших.

При проектуванні об'єктів, доступних для МГН, повинні бути забезпечені:

- доступність місць цільового відвідування і безперешкодність переміщення всередині будинків і споруд;
- безпека шляхів руху (у тому числі евакуаційних), а також місць проживання, обслуговування і праці;
- своєчасне отримання повноцінної і якісної інформації, яка дасть змогу орієнтуватися в просторі.

Людина з інвалідністю почала розглядатись з позицій соціального потенціалу, на заваді реалізації якого стають певні перешкоди. Вперше це поняття було використано у галузі архітектури. Воно відображало, наскільки середовище комфортне для людей з різними фізичними порушеннями.

Вагомий внесок у впровадження принципів універсального дизайну зробив Р. Мейс. З його допомогою поняття доступності було закріплене в Північній Кароліні 1973 р. на законодавчому рівні, що стало взірцем і моделлю для інших країн. У 1997 р. були розроблені принципи універсального дизайну групою, до складу якої входили архітектори, дизайнери, інженери та дослідники. Останні дослідження показали, що доступність означає щось більше, ніж безпосередній доступ до будівлі або приміщення за допомогою допоміжних чи спеціальних засобів. Це процес створення просторів, максимально зручних, а значить і безпечних для всіх людей, незалежно від їхнього віку та фізичних чи когнітивних можливостей, без необхідності використання допоміжних (адаптивних) засобів або вузько спрямованих спеціалізованих рішень.

Отже, врахування основних принципів універсального дизайну в об'ємно-планувальних рішеннях будівлі в цілому і в плануванні евакуаційних шляхів та виходів, в інтер'єрі будівель та приміщень дасть можливість створити умови для своєчасної та безпечної евакуації людей з обмеженими можливостями . Інклюзивність в нашій країні, на жаль, ще тільки на початковій стадії усвідомлення. У Німеччині кожна сьома людина вважається інклюзивною. Це не тільки безпосередньо інвалід на візку, а ще і молода мама з дитячим візочком, людина похилого віку, дитина чи зрештою людина яка має певні фізичні вади. Попри те, що в ДБН вже є розділи, що стосуються заходів покращення умов для інклюзивності, реалізовані та введені в експлуатацію нові об’єкти, які явно цим нормам не відповідають.

Комплекси та системи інформування в інтер’єрі автовокзалів

В останні роки багато уваги приділяється доступності зорової, звукової та світлової інформації для пасажирів. Чіткість радіо сповіщення досягається відповідним обладнанням, установкою численних добре відрегульованих динаміків та пристроєм підвісних стель та екранів із звукопоглинаючих плит. Сучасний вокзальний комплекс має стати «інтелектуальним будинком».

Функція образно-інформативного просторового середовища є однією з найважливіших.

Технологією проектування сучасних інтер’єрів громадських приміщень передбачається застосування розвиненої системи інформування пасажирів на всьому відрізку шляху прямування як під час відправлення, так і прибуття. Цим досягається скорочення часу руху пасажирів, зводяться до мінімуму їх перетин тощо.

Еволюція інформаційних засобів також має власну історію. На перших вокзалах людей, що вирушають в поїздку, сповіщали за допомогою нерухомих шрифтових покажчиків, що позначали номери пірсів та час відправлення.



Рис. Інформаційне табло відправлень рейсів у Черкаському автовокзалі

Пізніше з'явилися звукові сигнали, які повідомляли про відправлення автобусів. З укрупненням автовокзалів основним інформаційним пунктом усередині будівлі стає спеціально виділене приміщення - довідкове бюро, яке розташовується, як правило, на самому видному місці у вестибюлі. Табло, що світяться, відтворюють дані про транспорт, що прибуває і відправляються, наявність вільних місць, інформують пасажирів і деяку частину службового персоналу про рух, час, місце подій, найважливіших для них.

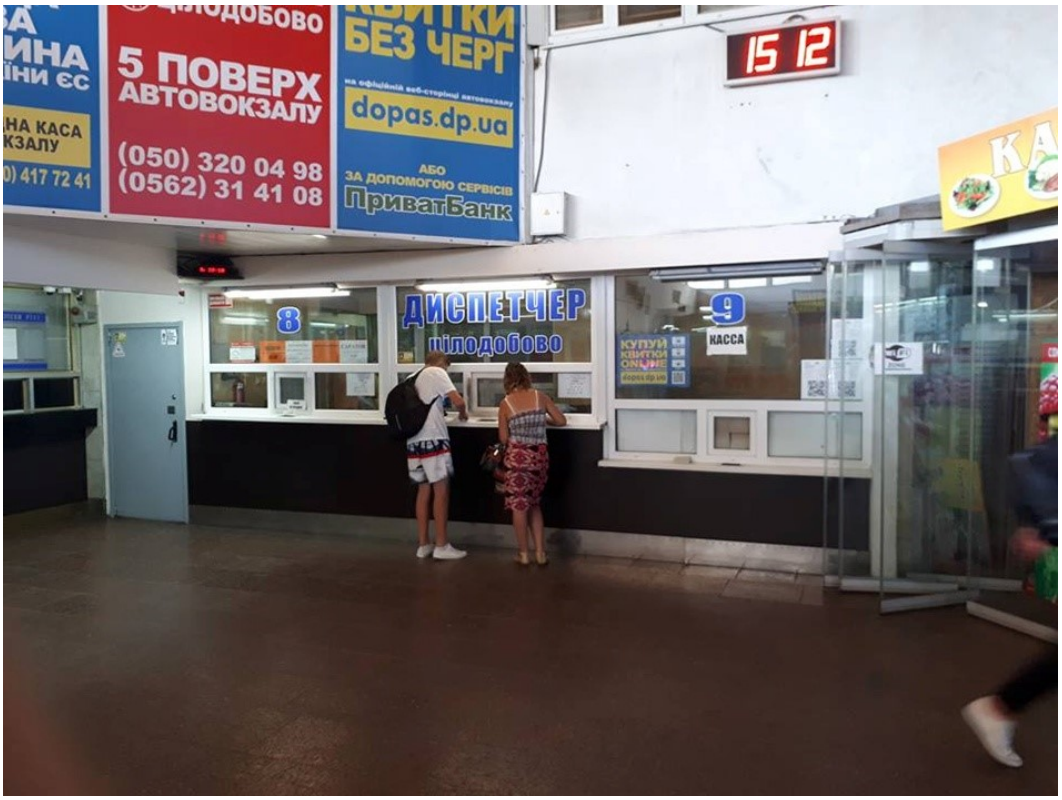


Рис. Довідкове бюро Дніпропетровського автовокзалу

Паралельно отримує розвиток система телеповідомлення пасажирів про прибуття чи відправлення транспорту.



Рис. Система телевізійного оповіщення пасажирів на модернізованому автовокзалі м. Краматорська

Часто на вокзалах загальна картина доповнюється строкатою мозаїкою реклами, плакатів, яскравих торгових вітрин, перетворюючи інтер'єр вокзалу на головоломний ребус, відгадувати який стає все важче.

Інформаційні системи на вокзалах, особливо старих, формуються часом спонтанно, без участі фахівця дизайнера чи архітектора, а іноді й за їх участю, але все одно часто результат виходить незадовільним через відсутність науково-обґрунтованих розробок цієї галузі. Якісне обслуговування зростаючого потоку людей, пов'язане, в першу чергу, з економією одного з важливих суспільно-корисних ресурсів-часу, вимагає вироблення оптимальних рішень у всіх ланках інформаційного потоку, починаючи від функціональної та економічної доцільності і закінчуючи естетичною гармонією.

Сучасні системи та засоби інформації можна поділити на такі групи:

- *За призначенням:* інформуючі (інформують про час та місце подій); вказівники (індикатори напрямку руху та розташування приміщень); наказні (визначальні умови чи правила дії пасажирів); інформаційні (засоби реклами, плакати, банери тощо).
- *За технічними характеристиками:* нерухомі графічні знаки та написи; електронні покажчики (годинник, газосвітні написи, світлові табло,

реклама, що світиться та інш.); звукові засоби оповіщення (радіо, телефон, мовленнєва інформація); механічні та автоматичні засоби (автоматичні довідкові установки, системи інформації з ручним керуванням тощо); електронні системи (електронні довідкові установки, системи візуальної комп'ютерної інформації, телебачення тощо).

Арт об’єкти та монументальне мистецтво в інтер’єрах громадських приміщень автовокзалів

Декоративне мистецтво - образотворче мистецтво, що входить до складу архітектурного ансамблю або системи художнього оформлення різних приміщень. Предмети декоративного мистецтва поділяють на основні (меблі, світильники, декоративні тканини тощо) та Додаткові (предмети, що підкреслюють стиль інтер’єру, національний колорит).

В громадських приміщеннях не рекомендується розміщувати однакові за характером, розміром і формою елементи художньо-декоративного оформлення.

Творами декоративно-прикладного мистецтва можуть бути меблеві, текстильні та скульптурні вироби, прилади побутового призначення, вази для квітів і багато інших виробів, які мають певні художні якості.

Декор в оформленні повинний відповідати призначенню приміщення, колірному рішенню інтер’єру, його устаткуванню, меблям, освітленню.

Для архітектурного та художнього оздоблення приміщення використовують невеликі вставки у вигляді декоративних панно, скульптур і рельєфів, а також вази, чаші, кашпо, керамічні вироби. Популярність використання акварелей в інтер’єрі зростає з кожним роком.

У процесі створення інтер’єру застосовують дерев’яні вироби. Масового поширення набули перегородки, стінки, панно, меблі, плафони з дерева.

Для декоративного оформлення інтер’єру використовують:

- картини;
- панно;
- композиції із квітів;
- фотографії;

- вишивки;
- картини.

В інтер'єрі приміщень застосовують різні оздоблювальні матеріали, поєднуючи їх із сучасними та традиційними прийомами освітлення. Невід'ємним елементом архітектурно-планувальної організації інтер'єру, яка забезпечує ілюзорну видозміну приміщень за допомогою малюнків, кольору та способу розміщення, є тканини.

До декоративних тканин, які використовують в оформленні інтер'єру приміщень, висувають такі технологічні вимоги:

- м'якість;
- міцність;
- стійкість до линяння;
- еластичність;
- кольоростійкість.

Декоративне мистецтво пов'язане з багатьма факторами, залежать від умов приміщення і поставлених цілей при створенні інтер'єру. Твори декоративного мистецтва повинні гармонійно поєднуватися з певним простором приміщення. Доцільно розміщати їх на шляху основних потоків споживачів послуг - пасажирів.

Важливу роль у художньо-декоративному оформленні інтер'єру відводять кольоровій візерунковій підлозі, особливо у вестибюлях, проходах, коридорах. Різні рівні підлоги в приміщенні можуть стати одним із засобів об'ємно-просторового рішення. Подібну роль відіграють підвісні стелі, завдяки яким можна розділити простір за функціональним призначенням. Це досягається за допомогою різних прийомів розміщення штучного освітлення на конструкціях підвісної стелі.

В оформленні інтер'єру велике значення мають художнє оформлення різноманітних елементів архітектурно-будівельного устаткування (вентиляційних ґрат і вставок, деталей обробки віконних прорізів, столярних виробів вікон і дверного полотна), форми і види віконної і дверної фурнітури.

Покажчики, нумерація і назва приміщень, різні оголошення, інформація про рейс - все це елементи, які доповнюють інтер'єр.

У процесі створення об'єктів сучасного монументального мистецтва перед художником часто постає питання розуміння витоків і процесу формування образу національного стилю в монументалістиці. Крім того, варто зазначити, що сьогодні ми можемо спостерігати втрату головних засад, зокрема – декоративності, монументальності, синтезу архітектури та монументального мистецтва тощо, змінюється розуміння принципів творення сучасного монументального мистецтва, як то на прикладі зразків муралів – збільшення графічних ілюстрацій без врахування та формування навколишнього простору, несе за собою зміну образу не лише окремо взятого об'єкта, а й обличчя цілого міста. Таким чином звернення до аналізу художніх творів другої половини XX ст. може допомогти відновити розуміння принципів створення зразків національного монументального мистецтва на високопрофесійному рівні та застосувати це на практиці.

Як відомо, мистецтво завжди бере участь у формуванні оточуючого простору, однак для монументального живопису архітектура є невід'ємною складовою. Після Другої світової війни на території СССР розгортається широке будівництво – відновлення міст та сіл, однак прискорення даного процесу та хвиля емоційного піднесення населення позначається в архітектурі декоративними надмірностями та запозиченням принципів та пластики з історії архітектури. Як зазначає Победаш М.М. в своїй роботі «Наука і мистецтво в архітектурі початку XXI ст.: філософські аспекти» це призводить до «…архаїки, марнотратства коштів, застою в творчості та в розвитку методів індустріального будівництва».

Часто й вимагали, більш різноманітних формально-пластичних прийомів, ніж ті, що використовувала ортодоксальна соціалістична естетика, яка тяжіла над іншими видами мистецтва, особливо над живописом та скульптурою. Тому робота в стінописі особливо приваблювала активних у творчому та суспільному плані художників, які прагнули вийти за межі офіційних меж, тяжіли до формальних пошуків» – зазначає Галина Скляренко. Так, першою значною

роботою, що відобразила народження нового стилю в українському монументальному мистецтві Г. Скляренко називає мозаїки київського Річкового вокзалу художників ІЛитовченка, В. Ламаха, Е. Каткова (1961, архітектори В. Гопкало, В. Ладний, Г. Слуцький, М. Дьомін, Г. Мельничук, В. Скучаєв, скульптор І. Коломієць).

Наприклад, у будівлі Річкового вокзалу в місті Києві, де наразі знаходиться Американський університет, відреставрували панно 1961 року. Відновлювали монументально-декоративні твори реставратори Данило та Антон Гуріни. Вони також реставрували мозаїки на Центральному автовокзалі в Києві.

Збудували вокзал у 1961 році за проєктом команди архітекторів, зокрема Вадима Гопкала, Вадима Ладного та Григорія Слуцького. Інтер'єри оздобили художники-монументалісти Ернест Котков, Іван Литовченко та Валерій Ламах. Вони також відомі мозаїками на житлових будинках по проспекту Перемоги в Києві.

У декоративних панно використовувалося інноваційне для того часу поєднання матеріалів — кераміки та кольорових цементів. Усього комплекс нараховує вісім монументально-декоративних творів.

Три панно у залі очікування — «Дніпро — торговий шлях», «Богдан Хмельницький» та «Жовтень», Ще три об'єкти в приміщенні ресторану — панно «Україна» і фризові композиції «Праця» та «Відпочинок». Та дві композиції «Чайки над водою» у вестибюлі, та портик в екстер'єрі річкового вокзалу — різьблений контур інкерманського каменю.



Рис. Панно у залі очікування - «Дніпро — торговий шлях»



Рис. Панно у залі очікування - «Богдан Хмельницький»

Наступним, не менш важливим кроком в розвитку монументального мистецтва є оформлення столичного Автовокзалу художниками Адою Рибачук і Володимиром Мельниченко в 1961році. Поверхня облицьована блискучої чорної плиткою, по якій лініями білої і бірюзовою плитки позначені силуети автобусів і автомобілів. На тлі потоку транспорту введені мозаїчні композиції із зображеннями міських пейзажів. Мозаїки Палацу піонерів (1965), А. Рибачук і В. Мельниченко, звернені до фольклорної традиції. Вони створені за мотивами картин Марії Примаченко. «Триптих. Чудова скрипочка. Присвячується Марії Примаченко» зображує казкових звірів з картин художниці. Таким чином українські митці-шістдесятники своїми творами намагалися відроджувати національну свідомість, однак не менш важливу рольв даному процесі відігравала і громадська діяльність митців. Шістдесятники протиставляли себе офіційному догматизмові, сповідували свободу творчого самовираження, культурний плюралізм. Значний вплив на їх становлення справила західна гуманістична культура, традиції «розстріляного відродження» та здобутки української культури кінця XIX – початку XX ст..

Оскільки шістдесятники у Радянському Союзі розвинули активну культурницьку діяльність, яка виходила за межі офіціозу, їх гостро розкритикували на зустрічах творчої інтелігенції з керівництвом держави 17-го грудня 1962 р., 7-8 березня 1963 р. Задля нагляду було створено ідеологічну комісію ЦК КПРС. А після перевороту в КПРС та відставки М. Хрущова восени 1964 тиск державної цензури на інтелігенцію різко посилився. Саме у 1964 художниками А. Горською, П. Заливахою, Г. Севрук, Л. Семикіною та Г. Зубченко було створено у вестибюлі Червого корпусу Київського національного університету вітраж «Шевченко. Мати». Вітраж–триптих у центральній частині зображував постать Т. Г. Шевченка, що пригортає що правицею себе жінку з похиленою головою, і піднятою вгору лівою рукою. Арочне навершя прикрашали рядки з його віршів: «Возвеличу малих отих рабів німих! Я на сторожі коло них поставлю слово». У бокових частинах було зображено українського кобзаря, з гордо піднятою горловою, та мати з дитиною. Під ними – декоративні вставки за мотивами народних орнаментів.

Вітраж був кваліфікований як ідейно ворожий, і знищений. Під пильним наглядом партії у 1964 році було створена секція монументального мистецтва у Спілці художників України. У тому ж році відроджено майстерню монументального живопису у Київському державному художньому інституті (тепер НАОМА).

В 1960-ті, у монументальному мистецтві працювали Т. Яблонська, А. Базилевич, І. Скобало, М. Ілку, М. Кристопчук, І. Остафійчук, А. Лимарєв та інш. Сучасники відзначали, що у монументального мистецтва з'явилася матеріальна база та свобода в стосунках з архітектурою, яку можна охарактеризувати як «органічне співтовариство.

Озеленення в інтер'єрі автовокзалів

У створенні інтер'єру приміщень певне значення має озеленення внутрішнього простору.

Озеленення в інтер'єрі автовокзалів - це особливий вид мистецтва, що виконує як естетичні, так і практичні функції:

- утилітарна - визначається гігієнічними нормами;
- естетична - визначається архітектурно-художніми вимогами.

Озеленення впливає на характер формування інтер'єру та є таким самим рівноцінним компонентом оформлення, як оздоблення стін, меблювання та ін. За допомогою озеленення можна підсилити художню виразність внутрішнього простору, удосконалити його функціональну організацію. Практична функція озеленення полягає в створенні певного мікроклімату в приміщеннях.

Рослини є естетичним засобом декоративного оздоблення, виконують важливі завдання поділу простору на певні зони та поліпшують мікрокліматприміщення. Композиційні рішення з використанням озеленення відіграють певну роль під час створення інтер'єру, збагачують художню виразність внутрішнього простору приміщень, покращують їх функціональну організацію.



Органічний синтез сучасної архітектури з природою найбільш яскраво виражається в зимових садах усередині будинків з регульованим мікрокліматом. Для поділу приміщення на зони підбирають рослини, різні за розмірами, видами, формою, кольором. Вони можуть стати головним елементом художньої виразності інтер'єру.

В автовокзалі є певні зони громадського призначення, які потребують створення гарного мікроклімату для комфортного перебування людей: зали очікування: касові зали - каси квиткові та багажні; розподільні зали; кімнати для пасажирів із дітьми; ресторани, кафе-буфети;

В якості інтер'єрних рослин краще використовувати декоративно-листяні або красиво квітучі з не яскравими тонами квіток і суцвіть. Найбільш відповідні прийоми озеленення: вертикальне, акваріумні сади, стійки, верхні площини шаф, флораріуми, одиночні крупномери або невеликі елегантні композиції, якщо є досить багато місця. Основне завдання - естетичне враження і санітарний ефект. Рекомендовані види рослин: кодіеум, плюмбаго, пеларгонія, зебрина, аспідістра, роіціссус, плющ, фатсія, філодендрон лазающий і червоніючий, хлорофітум чубатий, сансевіерії, клівія, аукуба, хойя, монстера.

Композиції: кодіеум, адіантум, белопероне, кислиця Деппа, бегонія Клеопатра. Смолосемяннік Тобіра, османтус запашний, камелія японська, хлорофітум чубатий.



Рис. Приклад вертикального озеленення в інтер’єрі громадських приміщень



Рис. Приклад озеленення транзитних зон автовокзалу

Приміщення допоміжного характеру, в основному, пов'язані з очікуванням, в них перебуває велика кількість людей, тому умови для рослин не надто комфортні: протяги, коливання температури, можливість механічного пошкодження, взимку і восени - брак світла.

Найбільш відповідні прийоми озеленення: одиночні крупномери, невеликі композиції в стаціонарних квіткарках, використання ампельних видів. Рекомендовані види: аспідістра, сансевіерії, хлорофітум, традесканція, рео строкате, панданус, бильбергия поникла, нефролепис, Палія, офіопогоном японський.

Особливості формування інтер'єру за окремими складовими

Кольорова гамма

Оскільки приміщення автовокзалів розрізняють за призначенням, то кожній групі необхідно дати колірну характеристику, яка б відповідала їхньому призначенню. Для всіх приміщень автовокзалів важливим елементом формування інтер'єру є вибір кольорової гами стін. Колір стін, стелі та підлоги повинний підвищувати тонус пасажирів. На сходових майданчиках, сходах, у вестибюлях, холах допускається довільний режим колірного оформлення, контрастний до приміщень.

Колір - це засіб створення композиції інтер'єру. Кольори мають різні характеристики: кольоровий тон, світлість, насиченість.

Кольоровий тон - основна відмінна особливість хроматичного кольору від спектрального.

Світлість - це властивість кольорової поверхні відбивати світло. Чим вищий коефіцієнт відбиття, тим світліший колір.

Насиченість - ступінь розрізнення хроматичних кольорів.

Вибираючи колір для формування інтер'єру громадського приміщення, необхідно дотримуватися законів контрастів, формоутворювальних властивостей кольорів та класифікації кольорів за психологічним впливом.

Виділяються наступні закони контрастів:

- Колір, який знаходиться серед більш світлих кольорів, темнішає, а серед темних - світлішає.
- Світлотінь кольору змінюється тим сильніше, чим більша відмінність світлотіні між кольором і фоном.
- До кольору, який знаходиться серед інших кольорів, немовби додається колір фону (закон оптичного заміщення).
- Колір, що знаходиться на фоні свого додаткового кольору, стає більш насиченим, а на фоні власного кольорового тону втрачає насиченість.
- Колір під впливом іншого змінюється тим сильніше, чим менша його площа порівняно з площею інших кольорів.

Формоутворюючими властивостями кольорів є:

- Наближуючі (червоні, жовті, оранжеві відтінки);
- Віддаляючі (кольори з синім відтінком);
- Розширюючі (світлі кольори);
- Звужуючі (темні кольори).

Класифікація кольорів за психологічним впливом:

- Стимулюючі кольори - кольори-подразники, що сприяють збудженню (червоний, оранжевий, жовтий).
- Дезінтегруючі кольори - холодні, що стримують роздратованість (кольори із синіми відтінками - фіолетово-синій, синій, світло-синій, синьо-зелений).
- Пастельні кольори - приглушені, чисті (спектральні)з часткою білого або сірого кольору (рожевий, пастельно-зелений сіро-голубий).
- Статичні кольори - врівноважуючі, заспокійливі, відволікаючі від інших кольорів-подразників - кольори із зеленим відтінком (чистий зелений, жовто-зелений, оливковий та неспектральні кольорі (пурпурні).
- Кольори неяскраві, приглушені - не роздратовують (сірії стримують роздратування (білий), допомагають зосередитись (чорні)

- Теплі темні кольори - зменшують роздратування, діють заспокійливо. Це кольори, що мають коричневий відтінок (коричнево-зелені, темно-коричневі).
- Холодні темні кольори - кольори, що стримують роздравання - холодні з часткою чорного або сірого кольору (темно-сірі чорно-сині, темно-зелені, темно-сині).

Інтер'єр вестибюля справляє перше враження. Особливістю приміщень вестибюльної групи є єдність внутрішнього простору. Таким чином кольори можуть бути використані як засоби композиційного поєднання простору групи приміщень. Водночас цей єдиний простір потрібно розмежувати кольорами на окремі функціональні відокремлені зони та приміщення. Тому до функціонального розподілу площі вестибюля, раціональності встановленого устаткування, художнього оформлення, меблювання та декоративного оздоблення висуває суворі вимоги.

У великих за площею приміщеннях виділяють функціональної зони за допомогою композиційних акцентів і художньо-декоративного оформлення.

В деяких автовокзалах внутрішній простір вестибюльної групи не розмежований на окремі приміщеннями але має композиційно відособлені функціональні зони. Це досягається за допомогою кольору. Наприклад, фарбування підлоги та стелі один колір справляє враження єдності площі групи приміщень.

Частину площі вестибюля виділяють для зони відпочинку та очікування, якою користуються споживачі послуг, які очікують прибуття, відправлення, очікування трансферу. У зонах відпочинку та очікування, обладнаних м'якими меблями.

Біля вестибюля виділяють окреме приміщення - камеру схову. Його обладнують стелажами задля збереження ручного багажу. Розташовують камеру схову неподалік від вестибюля, недалеко від входу. Мінімальний розмір приміщення 6 8 м^2, висота 2,2 м.

Розміщуючи устаткування і меблі у вестибюлях, необхідні дотримуватися вимог, які забезпечують вільне переміщення потоків людей. Площу вестибюля часто розмежовують рослинами.

Великі багатофункціональні площі вестибюля розділяють на зони:

- перегородками різного типу;
- архітектурними конструкціями (зміна рівня стелі чи підлоги тощо;
- побутовим устаткуванням, у тому числі меблями;
- елементами монументально-декоративного мистецтва.

Освітлення вестибюля здійснюється з урахуванням рівномірного розподілу світла по всій площі приміщення. Світильники вигляді плафонів з люмінесцентними лампами встановлюють на стелях. У місцях, призначених для розміщення стендів, інформаційних матеріалів, освітлення має бути більш яскравим.

1.2 Аналіз вітчизняного та закордонного досвіду формування інтер'єрів автовокзалів

Вітчизняний досвід

Візитна картка української столиці – Київський Центральний автовокзал. Він знаходиться на Московській площі неподалік від станції метро Деміївка. Сучасну будівлю автовокзалу побудовано в 1961 р. за проектом архітекторів А. Мілецького, В. Мельника і Е. Бєльського. Незважаючи на солідний вік, це цілком сучасна автостанція, обладнана усією необхідною інфраструктурою. Це найбільша з усіх автостанцій Києва. Інтер'єри залів оброблені художніми мозаїчними панно.

Автовокзал має загальну площу в 3,5 тис. кв. метрів і здатен щодня перевозити до 7 тис. пасажирів. Тут можна купити квиток в будь-який обласний центр України, а до початку Євро 2012 було організовано й міжнародні перевезення. У будівлі встановлені величезні електронні табло, на яких анонсується розклад автобусів, назва автостанцій, куди відправляються найближчі рейси та інша необхідна інформація. У автовокзалі можна дізнатися також і розклад руху поїздів та літаків з Києва. Автобуси відправляються з 11 платформ, загальна довжина яких становить 110 м. Для перевезень використовуються машини класу «Люкс». Київський Центральний автовокзал має власний медпункт, обладнаний всім необхідним. До послуг пасажирів, кімнати відпочинку, камери зберігання, каси з поточного та попереднього продажу квитків на всі напрямки.

Центральний автовокзал Києва – спадок легендарного київського архітектора Авраама Мілецького. Мілецький – знакова фігура для Києва, його авторству належать такі знакові для міста будівлі, як готель "Салют", палац дітей та юнацтва на площі Слави, комплекс споруд Київського крематорію на Байковому кладовищі та багато інших.

Над спорудженням автовокзалу Мілецький працював разом з іншим видатним архітектором того часу, Едуардом Більським та художниками-монументалістами Адою Рибачук та Володимиром Мельниченком. Саме їхні мозаїки прикрашають інтер'єр автовокзалу.

Захист пам'яток архітектури XX сторіччя в Україні залишається дуже контраверсійним питанням.

Коли у 2020-у році стало відомо, що автовокзал перейшов у приватну власність, і новий власник має намір провести у ньому масштабну реконструкцію, активісти, що займаються захистом пам'яток архітектури, були серйозно стурбовані. Адже будівля не має охоронного статусу і її можна змінювати як завгодно. Під час першої реконструкції у 2015 році з приміщення вже зникли вітражі, а оригінальні віконні рами були змінені на металопластикові.

До відновлення мозаїки приступили взимку 2021 року. До робіт запросили професійних реставраторів зі студії Gurin Brothers і волонтерів. Керувати процесом стала художниця Інга Леві. Цю відповідальність довірив їй особисто Володимир Мельніченко, адже вона вже брала участь у реставрації мозаїки у фонтані біля Палацу дітей та юнацтва в Києві – іншої спільної роботу Рибачук і Мельніченка.

Волонтери та реставратори поділили між собою завдання. Спершу реставратори укріплювали конструкції, на які викладалася мозаїка, потім волонтери клали шматочки плитки.

На момент початку робіт колони з мозаїкою були в передаварійному стані.

Реставраційні роботи завершили до відкриття оновленого автовокзалу, його вже відкрили для відвідувачів. На третьому поверсі почали бронювати номери, а на другому – працюють каси.

«Хочемо перетворити Центральний автовокзал на культурний простір, – каже артдиректорка Фонду збереження культурної спадщини Ади Рибачук і Володимира Мельніченка Ксенія Кравцова. – З нього не вийде зробити музей, але ми вважаємо, що музеї навколо нас. Не треба кудись спеціально вдягатися і влаштовувати свято, раз на місяць ідучи в музей. Як у Європі – з вокзалами й автовокзалами – мистецтво має бути скрізь. І неважливо, чи ти приходиш до музею, чи відправляєшся кудись.





Рис. Приклад декорування мозаїкою у Київському автовокзалі

Ще одним вдалим прикладом сучасного автовокзалу, є новий автовокзал «Теремки» на Кільцевій дорозі у місті Києві.



Рис. Хол автовокзалу «Теремки» місто Київ

Автовокзал в місті Кривий Ріг

Розташовується вокзал на вулиці Дніпропетровське шосе, але там він був не завжди. Спочатку автовокзал у Кривому Розі обслуговував пасажирів на площі Визволення і лише наприкінці 70-х років 20 століття будівлю перемістили ближче до виїзду, на Дніпровське шосе.

Привабливою особливістю Криворізького вокзалу є простора зала очікування для пасажирів, вона має високий рівень освітленості. Стіни приміщення декоровані мазаїками.



Автовокзал міста Львів

Стрийський автовокзал завершили будувати у 1980-му році за адресою вул.. Стрийська 109 у місті Львів. Це – головна автостанція Львова, звідки вирушають автобуси не тільки в різні міста України, а й закордон у Польщу, Чехію, Німеччину, Італію та інші європейські країни.



Рис. Інтер’єр холу будівлі автовокзалу у місті Львів

РОЗДІЛ 2. *ПРИНЦИПИ ФОРМУВАННЯ ІНТЕР'ЄРІВ ЗАЛІВ ОЧІКУВАННЯ СУЧАСНИХ АВТОВОКЗАЛІВ*

За результатами проаналізованих теоретичних матеріалів, а також досвіду проектування, щодо громадських приміщень сучасних автовокзалів, можна виділити ряд ключових принципів у формуванні інтер'єру залів очікування. Дані принципи не є обов'язковими, проте їх дотримання буде значно впливати на комфорт пасажирів під час користування транспортною інфраструктурою.

Отже, пропопонується виділити наступні принципи:

- Принцип комфортності, ергономічності та безпеки;
- Принцип сучасності;
- Принцип естетичності;
- Принцип суспільного навантаження.

Нижче наведено детальний опис особливостей кожного принципу.

2.1 Принципи формування дизайну інтер'єру залів очікування автовокзалів

Принцип комфортності, ергономічності та безпеки

Даний принцип є важливим для врахування. Так як можливості для створення комфортного та ергономічного середовища необхідно закладати на етапі проектування, а не під час експлуатації.

Виконання принципу полягає у створені якісного середовища, шляхом створення безпечних шляхів руху цільових груп пасажирів, вчасному інформуванню та вільному доступі до зорової, звукової та тактильної інформації.

Умови комфортності виконуються шляхом підбору кольорової гами та тактильних матеріалів, зручного мебельного обладнання

Принцип сучасності

Виконання принципу полягає у застосуванні в інтер'єрі обладнання та матеріалів, виготовлених за новими технологіями. Системи сповіщення та інформування пасажирів мають бути представлені

Принцип естетичності

Принцип суспільного навантаження

2.2 Методика формування інтер’єрних рішень

2.3. Висновки

РОЗДІЛ 3. ПРОЕКТУВАННЯ ІНТЕР`ЄРУ ЗАЛУ ОЧІКУВАННЯ

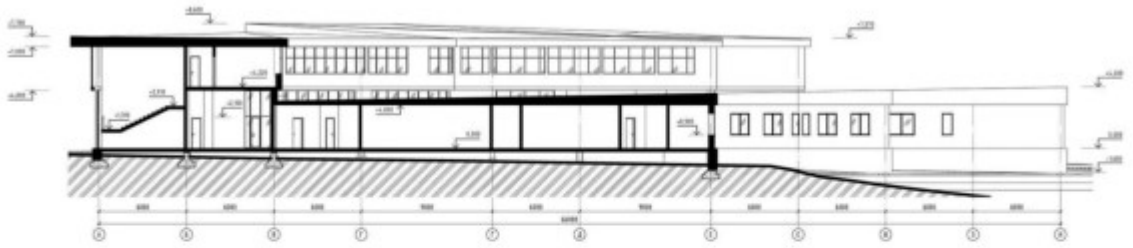
Проект дизайну інтер’єру розроблено на основі навчального проекту будівлі автовокзалу в місті Одеса Одеської області.



Рис. Ситуаційни план ділянки проектвання

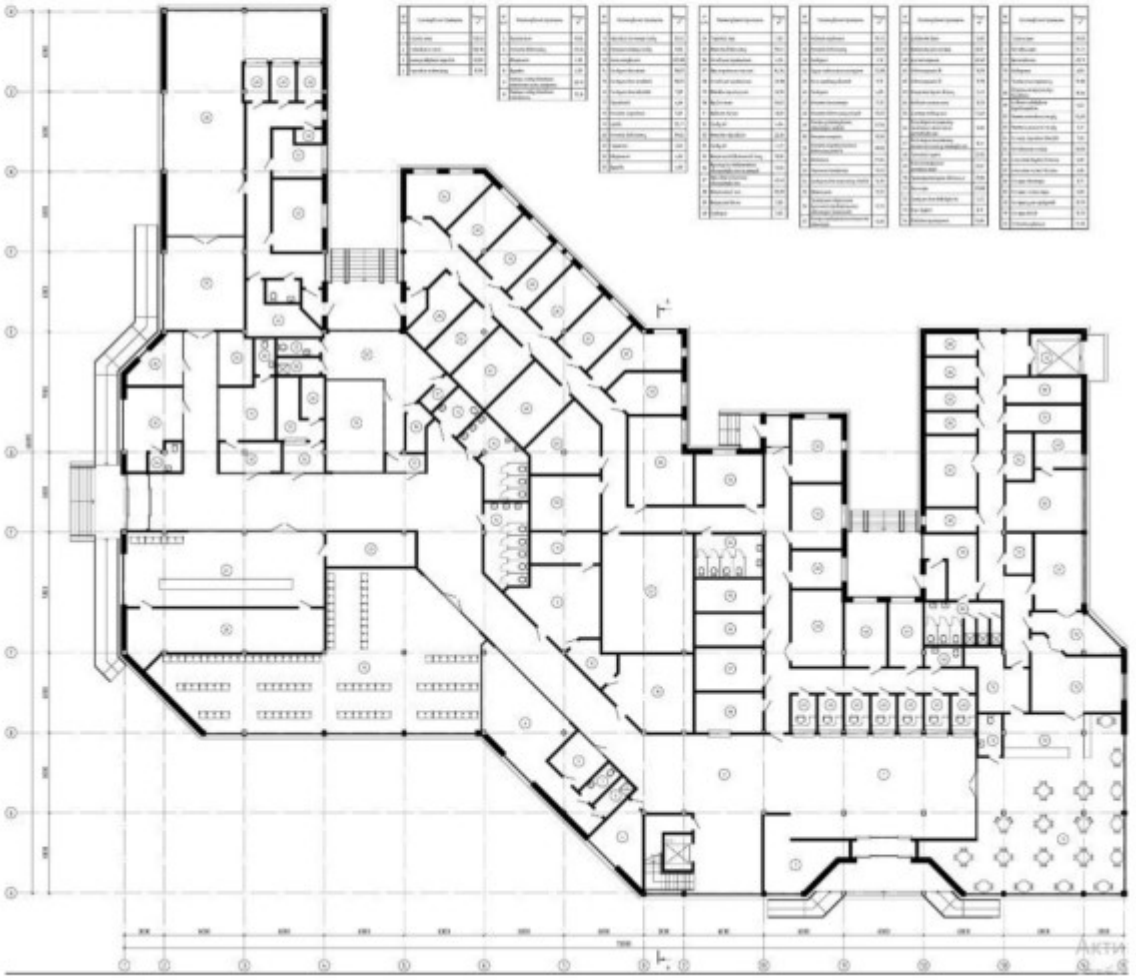
3.1 Аналіз підоснови для проектування

РОЗРІЗ А-А М 1:100



ПЛАН НА ВІДМ. 0.000 М 1:100

ЕКСПЛІКАЦІЯ 1-ГО ПОВЕРХУ



3.2 Пошук ідеї, аналіз референсів



Рис. Клаузура 1

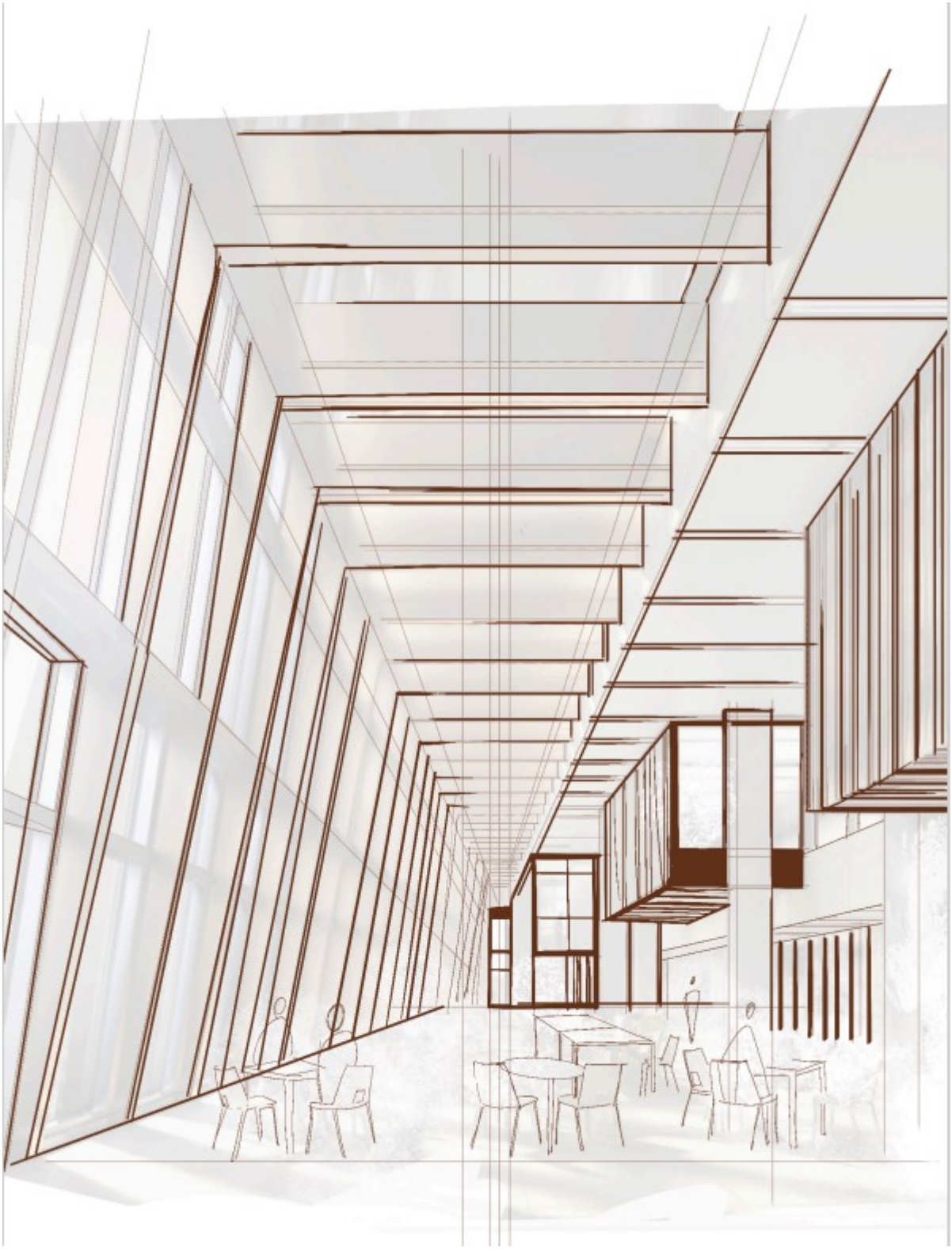


Рис. Клаузура 2

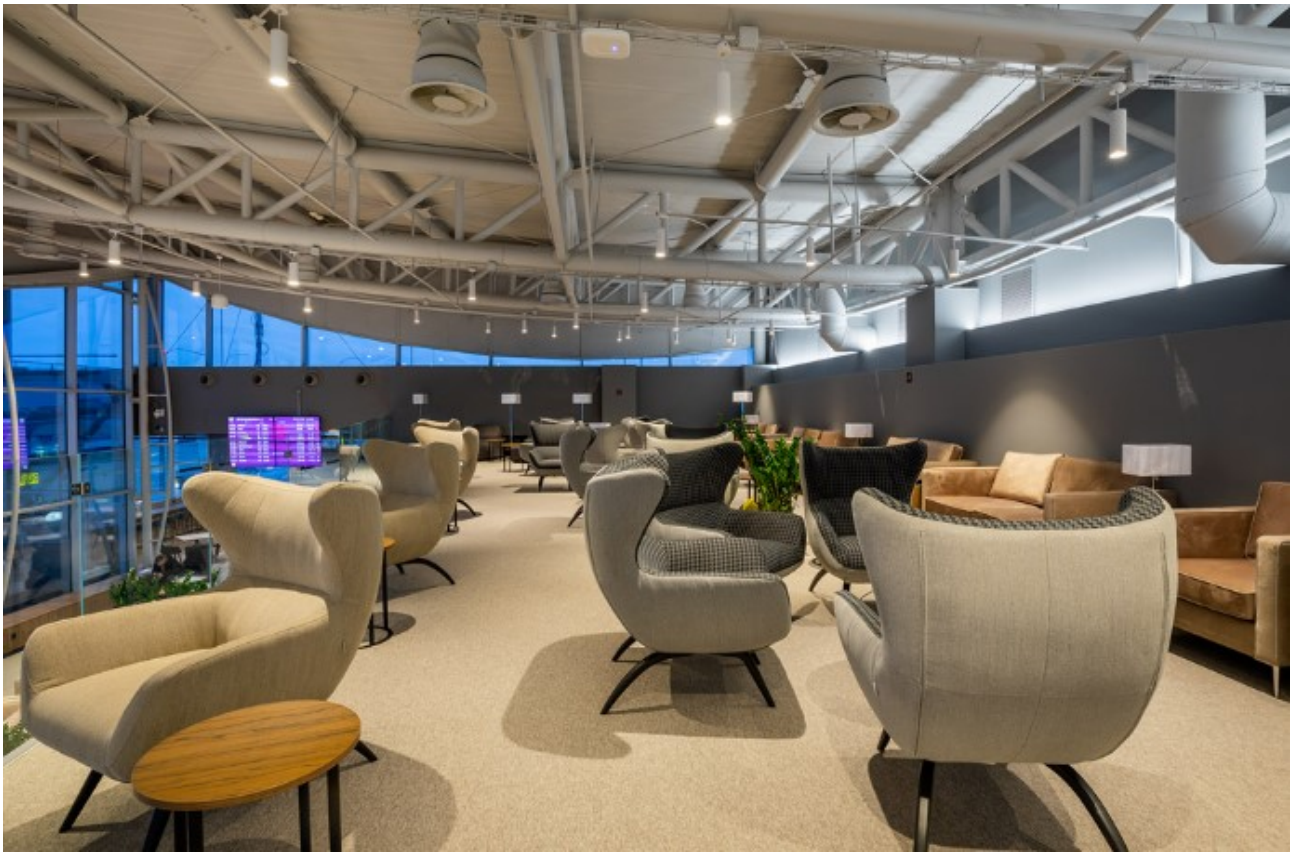


Рис. Клаузура 3






Відправлення




Активация Windo
Чтобы активировать W







3.3 Вибір проектних рішень інтер’єру автовокзалу

3.4 Дизайн рішення для предмету інтер'єру

ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. І. М. Вакрачук, В. В. Журавель, В. С. Марунич. Автовокзал // Енциклопедія Сучасної України : енциклопедія [електронна версія] / ред.: І. М. Дзюба, А. І. Жуковський, М. Г. Железняк та ін.; НАН України, НТШ. Київ: Інститут енциклопедичних досліджень НАН України, 2001. Т. 1. URL: https://esu.com.ua/article-42420 (дата перегляду: 18.11.2022).

2. Стаття Рижик В.М., Київський національний університет будівництва і архітектури “КЛАСИФІКАЦІЯ СУЧАСНИХ АВТОВОКЗАЛІВ” УДК 725.388

ДОДАТКИ