

**ЗАКЛАД ВИЩОЇ ОСВІТИ «УНІВЕРСИТЕТ КОРОЛЯ ДАНИЛА»**

**Факультет суспільних і прикладних наук**

**Кафедра архітектури та будівництва**

на правах рукопису

**Колосова Діана Олегівна**

УДК 711

**РЕКОНСТРУКЦІЯ ПРИВОКЗАЛЬНОЇ ПЛОЩІ  
В МІСТІ ІВАНО-ФРАНКІВСЬКУ**

Спеціальність 191 – «Архітектура та містобудування»

Кваліфікаційна робота на здобуття кваліфікації бакалавр

Науковий керівник:

Асистент кафедри архітектури та будівництва

Балинський Ю.А

Івано-Франківськ 2026

## АНОТАЦІЯ

Метою дослідження бакалаврської роботи є розробити обґрунтований проєкт реконструкції привокзальної площі, який забезпечить гармонійне поєднання транспорту та пішохідних зон з комфортним та естетично привабливим середовищем для людей.

В першому розділі розглянуто теоретичні основи формування привокзальної площі. Привокзальна площа - це тип відкритого громадського простору, що розташований на стику зовнішнього (міжміського) та внутрішнього (міського) транспорту.

В другому розділі розглянуто нормативно-правове забезпечення. Державні будівельні норми є обов'язковим технічним фундаментом проєкту, який гарантує безпеку, інклюзивність та функціональну надійність архітектурних рішень відповідно до законодавства України.

Третій розділ представляє загальну архітектурну концепцію. Архітектурно-планувальні рішення є основою проєкту, оскільки вони визначають логіку функціонування простору, комфорт користувачів та відповідність об'єкта чинним нормам ДБН. Правильне зонування та продумана комунікація дозволяють раціонально використати площу, забезпечуючи при цьому інклюзивність та безпеку середовища.

В четвертому розділі розглянуто охорона праці та цивільний захист. Нормативно-правові вимоги до безпечної експлуатації громадських просторів. Реконструкція привокзальної площі як складного транспортно пересадочного вузла потребує суворого дотримання нормативно-правової бази, що регулює безпеку, інклюзивність та функціональність міського середовища.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** ПРОЄКТ РЕКОНСТРУКЦІЇ ПРИВОКЗАЛЬНОЇ ПЛОЩІ, НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ, ОХОРОНА ПРАЦІ ТА ЦИВІЛЬНИЙ ЗАХИСТ, ІНКЛЮЗИВНІСТЬ.

## ЗМІСТ

Вступ.....				
....6	Розділ	1.	АНАЛІТИЧНЕ	
ОБҐРУНТУВАННЯ.....9			1.1. Теоретичні	
основи формування привокзальної площі .....			9	1.2.
Соціокультурне дослідження та функціональне зонування				
території.....				
....11	1.3	Особливості простору та його		
стиль.....19				РОЗДІЛ 2. ПЕРЕДУМОВИ
ПРОЄКТУВАННЯ.....20				2.1
Нормативно-правове забезпечення .....				20
2.2 Загальні вимоги до територій привокзальних площ та				
транспортних				
вузлів.....				
....22	2.3	Аналіз та характеристика ситуаційного та генерального		
плану.....24				
ЧАСТИНА.....28	Розділ	3.	ПРОЄКТНА	
планувальні рішення.....28			3.1	Архітектурно
Функціонально-планувальна організація території.....29				3.2
3.3			Об'ємно-просторові	
рішення.....32			3.4	Озеленення та
благоустрій.....35				Розділ 4.
ОХОРОНА ПРАЦІ ТА ЦИВІЛЬНИЙ ЗАХИСТ.....37				4.1.
Нормативно-правові вимоги до безпечної експлуатації громадських				
просторів.....				
...37	4.2.	Організація безпечного руху на привокзальній		
території.....39				
4.3.		Система протипожежного захисту та заходи		
пожежної				
профілактики.....				
....41	4.4.	Цивільний захист та заходи безпеки в умовах надзвичайних		

ситуацій.....	
.....42 4.5. Інклюзивність та створення безбар'єрного	
середовища.....	44 5.
ВИСНОВКИ.....	
46 СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ	
ДЖЕРЕЛ.....	49

## ВСТУП

Привокзальна площа - це особливий тип міського простору, який виконує роль головних «вхідних воріт» міста. Саме тут у відвідувача формується перше враження про населений пункт, його культуру, рівень гостинності та технічного розвитку. Для мешканців міста цей простір є критично важливим транспортно-пересадковим вузлом, де щодня перетинаються потоки пішоходів, громадського та приватного транспорту.

Сьогодні розвиток привокзальних територій вимагає відходу від застарілих елементів на користь принципів дизайну, орієнтованого на людину. Створення комфортного, безпечного та інклюзивного середовища є не просто вимогою часу, а необхідною умовою для забезпечення гідної якості життя громадян та підвищення туристичної привабливості міста.

**Мета роботи:** розробити обґрунтований проєкт реконструкції привокзальної площі, який забезпечить гармонійне поєднання транспорту та пішохідних зон з комфортним та естетично привабливим середовищем для людей.

**Актуальність теми:** на сьогодні стан привокзальної площі є критичним і не відповідає статусу сучасного європейського міста. Попри те, що вокзал є головним транспортним вузлом, його територія наразі не виконує функцію повноцінного громадського простору.

**Головні чинники, що зумовлюють необхідність реконструкції:** деградація громадського простору. Територія, яка мала б слугувати зоною відпочинку та очікування, фактично відсутня. Вона перетворена на зону паркування, що створює візуальний шум та погіршує екологічний стан застарілість інфраструктури. Привокзальний сквер в місті Івано-Франківськ перебуває у занедбаному стані. застарілі лавки та огороження не відповідають сучасним ергономічним та естетичним нормам.

- Транспортний хаос: Відсутність чіткого зонування призводить до конфліктів між приватними автівками, таксі та громадським транспортом.

- Втрата «першого враження»: Оскільки вокзал є першою точкою контакту туриста з містом, його незадовільний стан та відсутність впорядкованої площі негативно впливають на імідж усього населеного пункту.

Реконструкція даної території дозволить повернути площу людям, замінивши суцільний асфальт та парковки на інклюзивний, зелений та функціональний простір, що стане окрасою міста.

#### **Завдання роботи:**

- Провести інвентаризацію наявної забудови та оцінити ступінь зношеності елементів благоустрою скверу.

- Розробити стратегію реорганізації паркувального простору з пріоритетом на пішохідний рух.

- Запропонувати нове планувальне рішення для скверу з оновленням (сучасні лави, вуличні меблі, сучасні елементи).

Запровадити принципи ландшафтного дизайну для покращення екологічного та естетичного стану території.

- Створити безбар'єрне середовище для комфортного пересування маломобільних груп пасажирів.

**Об'єкт дослідження:** привокзальна площа та прилеглий до неї

сквер. **Предмет дослідження:** архітектурно-планувальні прийоми реновації деградованих громадських територій та методи оптимізації транспортно пішохідних вузлів.

**Додаткове уточнення щодо використання штучного інтелекту:** Під час розробки кваліфікаційної роботи, були використані системи штучного інтелекту, які застосовувалися як допоміжний засіб для формування окремих текстів та пошук інформації. Отримані результати, були оглянуті та відредаговані автором роботи.

## **РОЗДІЛ 1. АНАЛІТИЧНЕ ОБҐРУНТУВАННЯ**

### **1.1. Теоретичні основи формування привокзальної площі**

Привокзальна площа - це тип відкритого громадського простору, що розташований на стику зовнішнього (міжміського) та внутрішнього (міського) транспорту. В архітектурній теорії вона розглядається не просто як транзитна ділянка перед фасадом вокзалу, а як складний архітектурно ландшафтний ансамбль, що має виконувати три головні функції:

- Транспортну: організація швидкого та безпечного розподілу пасажиропотоків між вокзалом, зупинками громадського транспорту, стоянками таксі та пішохідними зонами.

- Комунікативну: створення комфортних умов для короткочасного відпочинку, зустрічей та очікування.
- Символічну: формування першого візуального образу міста.

Сучасне розуміння привокзальної площі базується на принципі пріоритетності пішохода. Якщо застаріла модель містобудування розглядала площу як технічний накопичувач для автомобілів, то сучасна урбаністика визначає її як простір спільного використання. Це

означає, що транзитний рух має бути мінімізованим, а перевага надається озелененню, інклюзивним зонам відпочинку та вільному пересуванню людей. На жаль, у вітчизняній практиці поняття «площа» щодо привокзальних територій часто залишається лише формальним терміном. У реальності ці простори нерідко перебувають у стані глибокої деградації. Прикладом для цього є мій проєкт, де моє дослідження доводить, що скупчення автомобілів та автобусів не дає змогу вільно дихати людям, які після важкої дороги виходять з вокзалу. На сьогодні фактичне існування площі як громадського простору нівельоване: вона перетворена на суцільну зону хаотичного паркування. Це створює бар'єрність, небезпеку для пасажирів та візуально «захаращує» архітектуру самого вокзалу, який також перебуває у незадовільному стані. Прилеглий привокзальний сквер, що мав би бути «зеленим ядром» території, наразі втратив свою привабливість через застарілість інфраструктури (зокрема зношені лави, відсутність сучасного освітлення та логічних пішохідних зв'язків).

Сучасна архітектурна концепція привокзальної площі має полягати у її ревіталізації - поверненні території людям. Реконструкція повинна трансформувати деградовану парковку на інклюзивну «міську вітальню», де кожен аспект - від зручної лавки до логічного напрямку доріжки - працює на створення позитивного першого враження про місто.

Окрім функціонального навантаження, привокзальна площа відіграє ключову роль у візуальному сприйнятті архітектурного ансамблю міста. Вона є композиційним "передпокоєм" будівлі вокзалу, яка зазвичай є пам'яткою архітектури або важливою домінантою. Сучасний підхід до реконструкції передбачає звільнення головних видових осей від візуального сміття - хаотичної реклами, тимчасових споруд та надмірного скупчення автотранспорту. Створення чіткої

ієрархії простору, де сквер, пішохідні зони та будівля вокзалу поєднані єдиним стилістичним рішенням (моцненням, освітленням, озелененням), дозволяє підкреслити велич архітектури та інтегрувати занедбану територію в активне культурне життя міста.

Отже, площа перестає бути лише точкою прибуття, перетворюючись на повноцінну туристичну локацію та місце тяжіння для містян.

## **1.2 Соціокультурне дослідження та функціональне зонування території**

Ефективна реконструкція привокзальної площі неможлива без глибокого розуміння соціальних процесів, що відбуваються на її території.

Соціокультурне дослідження дозволяє виявити реальні потреби користувачів простору - від мешканців прилеглих будинків до транзитних пасажирів та туристів.

Попередній аналіз об'єкта дослідження показав, що на даний момент територія сприймається людьми як транзитна. Через відсутність комфортних умов у сквері та на самій площі, соціальна взаємодія тут зведена до мінімуму. Основні проблеми, що виявлені в ході соціокультурного спостереження:

Відчуття небезпеки: хаотичний рух авто та недостатнє освітлення створюють дискомфорт у вечірній час.

Занедбаність середовища: Через відсутність якісного благоустрою та функціонального наповнення, занедбані куточки скверу та неосвітлені ділянки парковки стають місцями концентрації асоціальних елементів.

Естетична втома: Тривале споглядання хаотичного скупчення транспорту, застарілих елементів спричиняє візуальний стрес.

Відсутність акцентів, арт-об'єктів, якісного озеленення, позбавляє простір його культурного коду.

Для вирішення цих проблем проєктом пропонується чітке функціональне зонування, яке дозволить розмежувати конфліктні потоки та наповнити площу новими змістами. Основні зони включають:

Вхідна (парадна) зона: вільний простір безпосередньо перед вокзалом, звільнений від автомобілів. Ця зона призначена для вільного огляду архітектури вокзалу, зустрічі великих груп пасажирів та формування першого враження.

Транспортно-логістична зона: чітко окреслені смуги для громадського транспорту та короткочасної висадки пасажирів. Вона виноситься за межі пішохідного ядра, щоб мінімізувати шум та загазованість.

Рекреаційна зона (оновлений сквер): простір для тихого відпочинку. Передбачає повну заміну садових меблів, встановлення сучасних ергономічних лав, невелику зону з альтанками, інтерактивного освітлення та додаткове озеленення.

Інформаційно-комунікаційна зона: розміщення вузлів навігації, туристичних інфо-стендів та цифрових табло, що допомагають гостям міста зорієнтуватися.

Привокзальна площа: збільшення території для пішоходів, додаткове озеленення та зони з комфортних лав для відпочинку. Запропоноване функціональне зонування базується на принципах інклюзивності та комфорту. Перехід від моделі «суцільної парковки» до багатофункціонального простору дозволить оживити територію, перетворивши її на активний соціокультурний центр, де потреби людини стоять вище за інтереси автомобільного трафіку.

Вдалим прикладом сучасної ревіталізації привокзального простору

Україні є реконструкція площі Двірцевої у м. Львів  
[<https://natalia18.com.ua/ploshha-dvirtseva-pershe-znajomstvo-z-mistom-lvi>  
v/]

Проект продемонстрував ефективність розподілу транспортних та пішохідних потоків, де пріоритет було надано саме людям. Заміна транзитної асфальтованої зони на функціональний громадський простір із фонтанами, зонами відпочинку та інклюзивним мощенням дозволила кардинально змінити сприйняття вокзалу(*рис. 1.1*)



*Рис. 1.1 площа Двірцева у м. Львів*

Структура самої площі складається з двох основних частин: у північно-східній частині знаходиться вузол з кінцевими зупинками міського громадського транспорту (трамваїв та автобусів) та міжміська автостанція «Двірцева». Південно-західна частина площі призначена для руху приватного транспорту і таксі, у її межах знаходиться зона висадки з приватного транспорту з накриттям, а також озеленена пішохідна частина з фонтаном та сквер з дитячим майданчиком. Крім цього до цієї частини примикає платний відкритий паркінг.

Свого теперішнього вигляду площа набула після реконструкції за проектом, розробленим ЛКП «Інститут просторового розвитку» у 2018 році. Роботи стартували 1 березня 2019 року та тривали близько двох років. Відновлення трамвайного руху на площі відбулося 7 грудня 2019 року, що стало завершенням першого етапу реконструкції.

Віденський залізничний вокзал - сучасний національний і

міжнародний транспортний вузол Австрії. Всі поїзди далекого прямування Австрійської залізниці зупиняються тут і на розташованому далі на південь вокзалі Майдлінг. Завдяки поєднанню західної, південної, північної та східної гілок були створені дві можливості для пересадки. Майже до кожного пункту призначення на ділянках далекого прямування Австрійської залізниці можна дістатися максимум з однією пересадкою. Швидкісні поїзди та поїзди далекого прямування, що прибувають із західного напрямку, теж проїжджають через центральний залізничний вокзал, тому пересадка на потяг південної гілки можлива без великих втрат часу.

Нова станція, відома під назвою Віденський залізничний вокзал[ : <https://ic-consulanten.com.ua/ua/project/vienna-central-station/>], була розроблена як єдина конструкція з платформами, яка здатна перевозити більше поїздів на день і займає набагато менше місця, ніж її попередники. Дизайн нової станції пропонує широкі роздрібні можливості на місці, включаючи торговий центр площею 20 000 квадратних метрів, розташований нижче рівня доріжок, у якому розміщується близько 100 магазинів та ресторанів, а також підземна автостоянка з місцями до 600 автомобілів та 1110 велосипедів.(рис 1.2)



*Рис 1.2 Віденський залізничний вокзал*

Кінгс - Крос - залізничний вокзал у північно-східній частині Лондона - Камдене , поряд з вокзалом Сент-Панкрас.  
[[https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D1%96%D0%BD%D0%B3%D1%81-%D0%BA%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%81\\_\(%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%8F\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D1%96%D0%BD%D0%B3%D1%81-%D0%BA%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%81_(%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%8F))]

Вокзал Кінгс-Крос будувався до відкриття першої всесвітньої виставки за проектом Джона Тернбулла та Льюїса Кабітта. Будинок вокзалу було відкрито 14 жовтня 1852 року.

У плані має форму прямокутника, головний фасад - південний, розташований по короткій стороні. Є 2 паралельними склепіннями (під кожним з яких розташований залізничний шлях), що примикають до головного фасаду. Характерною рисою архітектури будівель нового типу була відсутність декору, лише конструкції. У будівництві використовувалися нові матеріали: склепіння виконані зі скла та металу, а при будівництві фасаду використали залізобетон. (Рис 1.3)



*Рис 1.3 Видгляд залізничного вокзалу Кінгс Крос*

Центральний вокзал Роттердама - це один із найвизначніших

об'єктів сучасної транспортної архітектури у світі. Після реконструкції, завершеної у 2014 році, він став еталоном того, як вокзал може перетворитися з «транспортного вузла» на повноцінну частину міського

середовища[<https://www.getyourguide.com/uk-ua/rotterdam-central-station-1117360/>]

Над проектом працював консорціум Team CS. Головна ідея - вокзал має бути інтуїтивно зрозумілим. Форма виглядає як гігантський гострокутний дах головного входу спрямований точно в бік центру міста. Це слугує природним навігатором для пасажирів, що щойно прибули. Вокзал є не лише красивим, а й технологічним: Сонячна енергія: На даху встановлено близько 130 000 сонячних елементів. Це одна з найбільших сонячних станцій на даху в Європі. Вони забезпечують енергією ліфти, ескалатори та освітлення вокзалу.

Велосипедна інфраструктура: Під площею розташований підземний паркінг для 5 200 велосипедів. Вхід до нього інтегрований у ландшафт площі так, що він не заважає пішоходам.

Для облицювання даху використали нержавіючу сталь, яка по різному виблискує залежно від погоди. Використання теплого дерева на стелі платформ створює затишок, що контрастує з холодним металом зовні. Архітектори зберегли деякі елементи старої будівлі (наприклад, годинник на фасаді та літери «Centraal Station»), щоб зберегти пам'ять місця. Також площа виглядає як безпечний світловий острів, де кожна зона має свою інтенсивність світла. (Рис 1.4)



*Рис 1.4 Центральний вокзал Роттердама*

Привокзальна площа у Вроцлаві [<http://urbanua.org/dosvid/zakordonni-pryklady/145>] - це центральний транспортний вузол міста, розташований безпосередньо перед головним залізничним вокзалом (Wrocław Główny). Це живе місце з історичною архітектурою, трамвайними та автобусними зупинками, що забезпечує швидкий доступ до центру міста за 10-15 хвилин.

Реконструкція площі перед головним вокзалом Вроцлава - це один із найуспішніших прикладів того, як історичну архітектуру можна адаптувати до сучасних урбаністичних вимог. Проект був реалізований до Євро-2012 і досі вважається зразковим у Центральній Європі.

До реконструкції площа перед вокзалом була перевантажена хаотичними парковками, кіосками та транзитним транспортом. Більшу частину автомобільного руху та паркування перенесли під землю. Це дозволило звільнити наземний простір для пішоходів. Замість асфальтового пустиря з'явилася площа, яка виглядає як парадний вхід до міста, підкреслюючи красу неоготичного фасаду вокзалу. Під площею побудували величезний паркінг (приблизно на 200 машиномісць), що вирішило проблему заставлених тротуарів. В'їзди та виїзди з паркінгу винесені за межі основної пішохідної зони, що

мінімізує конфлікти між авто та людьми. Зупинки трамваїв та автобусів розташовані в безпосередній близькості, але інтегровані так, щоб не розривати єдність площі. Площа перестала бути лише транзитною. Висадили дерева та декоративні кущі в чітко розпланованих геометричних зонах. Це створює природну тінь і зменшує ефект "острова тепла". На площі встановлено кольорові фонтани, які ввечері мають підсвітку. Це робить простір живим і привабливим не лише для пасажирів, а й для містян. Лавки, ліхтарі та смітники виконані в єдиному стилі, що поєднує сучасний мінімалізм з історичним контекстом.

Особливу увагу приділили мощенню. Використано високоякісні гранітні та бетонні плити різних відтінків (сірий, червонуватий), що допомагає візуально зонувати простір без використання парканів. Вся площа виконана в одному рівні без бар'єрів, з інтегрованою тактильною навігацією для людей з порушеннями зору.

Реконструкція площі була частиною глобального оновлення самого вокзалу. Світловий і просторовий зв'язок між площею та головним холлом вокзалу створює відчуття безперервності - ви не просто виходите з будівлі, ви плавно переходите з одного комфортного простору в інший. (Рис 1.5)



*Рис 1.5 Привокзальна площа в місті Вроцлав(Польща)*

### **1.3 Особливості простору та його стиль**

Архітектурний простір є одним із найпотужніших інструментів впливу на психоемоційний та фізичний стан людини, оскільки він формує постійний контекст нашої життєдіяльності. Взаємодія людини із середовищем базується на принципах психогеографії, де кожна лінія, об'єм чи матеріал викликають певний відгук. Масштаб оточення безпосередньо впливає на самосприйняття: простори, що відповідають людським пропорціям, дарують відчуття безпеки та комфорту, тоді як надмірно монументальні або замкнені структури можуть провокувати почуття пригніченості чи тривоги.

Реконструкція привокзальної площі базується на створенні цілісного та зрозумілого середовища, що поєднує функцію великого транспортного хаосу з комфортом сучасного міського простору. Основною особливістю просторової організації є чітка ієрархія зон, яка розв'язує конфлікт між пішоходом та транспортом. Проектна концепція базується на принципі раціонального зонування, що дозволяє розв'язати проблему хаотичного руху. Простір організовано через чіткий поділ на транзитні коридори для швидкого пасажиропотоку, буферні зони перед входом у будівлю вокзалу та відокремлені острівці очікування. Така структура перетворює площу на комфортне міське середовище, де потоки людей не перетинаються, а логічно розподіляються відповідно до їхніх цілей.

Основна ідея полягає в тому, щоб не перевантажувати простір зайвими деталями, а підкреслити велич існуючої архітектури вокзалу. Використання стриманої кольорової гами - від світло-сірого бетону до глибокого антрациту - створює нейтральне, але благородне тло. Матеріали підібрані за принципом контрасту: використання світлого бетону з елементами натурального дерева у вуличних меблях. Це додає

локації людяності та затишку, попри її індустріальне призначення.

## **РОЗДІЛ 2. ПЕРЕДУМОВИ ПРОЄКТУВАННЯ**

### **2.1 Нормативно-правове забезпечення**

Державні будівельні норми є обов'язковим технічним фундаментом проєкту, який гарантує безпеку, інклюзивність та функціональну надійність архітектурних рішень відповідно до законодавства України.

Планування та забудова територій ДБН Б.2.2-12:2019[[https://econstruction.gov.ua/laws\\_detail/3074154596122232048?doc\\_type=2](https://econstruction.gov.ua/laws_detail/3074154596122232048?doc_type=2)] - ці державні будівельні норми поширюються на планування і забудову територій населених пунктів та міжселенних територій на державному, регіональному та місцевому рівні й застосовуються у відповідності із Законом України "Про будівельні норми". Тут прописані норми щодо зонування, розрахунку пропускної спроможності площ, допустимих відстаней та загальних вимог до організації громадських просторів.

Вулиці та дороги населених пунктів ДБН В.2.3-5:2018[[https://econstruction.gov.ua/laws\\_detail/3199686959802877315?doc\\_type=2](https://econstruction.gov.ua/laws_detail/3199686959802877315?doc_type=2)] - ці будівельні норми встановлюють вимоги на проєктування та будівництво вулиць і доріг населених пунктів. З основних задач, ці норми вирішують точну ширину смуг руху, пішохідних тротуарів та велодоріжок, щоб транспорт і люди не заважали одне одному, встановлюють правила облаштування перехресть, острівців безпеки, радіусів поворотів та зон видимості, що мінімізує ризик аварій, регулюють розміщення зупинок громадського транспорту, місць для паркування та розвантаження товарів.

Простими словами: ці норми перетворюють асфальтне покриття на організовану інженерну споруду, де кожен метр простору використовується за призначенням.

Благоустрій території. ДБН Б.2.2-5:2011[[https://e.construction.gov.ua/laws\\_detail/3199614993616077840?doc\\_type=2](https://e.construction.gov.ua/laws_detail/3199614993616077840?doc_type=2)] - ці норми встановлюють загальні положення проектування нового

будівництва, реконструкції та капітального ремонту об'єктів благоустрою [2]. Цих норм треба дотримуватися під час проектування, виконання та приймання робіт з благоустрою територій населених пунктів.

Інклюзивність будівель та споруд. ДБН В.2.2-40:2018[[https://dbn.co.ua/load/normativy/dbn/dbn\\_v\\_2\\_2\\_40/1-1-0-1832](https://dbn.co.ua/load/normativy/dbn/dbn_v_2_2_40/1-1-0-1832)] - у цих будівельних нормах поширюються на проектування, будівництво нових та реконструкцію, реставрацію, капітальний ремонт існуючих житлових будинків та громадських будівель і споруд, а також на розумне їх пристосування з урахуванням потреб маломобільних груп населення.

Про охорону праці. Закон України[<https://mindev.gov.ua/diialnist/bezpeka-na-transporti/okhorona-pratsi>] - у даному нормативному документі встановлено основні положення щодо реалізації конституційного права громадян на належні, безпечні і здорові умови праці. Його положення спрямовані на формування безпечного виробничого середовища та зниження рівня професійних ризиків.

Планування та проектування велосипедної інфраструктури. ДСТУ.8906:2019[[https://dbn.co.ua/load/normativy/dstu/dstu\\_8906\\_2019\\_velo\\_infrastruktura/5-1-0-1873](https://dbn.co.ua/load/normativy/dstu/dstu_8906_2019_velo_infrastruktura/5-1-0-1873)] - це головний державний стандарт України, який визначає правила створення велосипедної мережі в населених пунктах. Документ класифікує типи велошляхів (смуги, відокремлені доріжки, спільні зони). Стандарт жорстко регламентує габарити інфраструктури, встановлюючи стандартну ширину 1,5 метра для одностороннього руху та 2,5 метра для двостороннього. Особливу

увагу в ДСТУ приділено безпеці: він вимагає конструктивно відокремлювати велодоріжки від проїжджої частини та тротуарів у місцях масового скупчення людей, проектувати підняті переїзди на перехрестях, фарбувати конфліктні зони в червоний колір та забезпечувати трикутники видимості.

Про благоустрій населених пунктів. Закон України [<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2807-15#Text>] - у вказаному законі розповідається, що благоустрій – це комплекс робіт з інженерного захисту, розчищення, осушення та озеленення території, а також соціально економічних, організаційно-правових та екологічних заходів з покращання мікроклімату, санітарного очищення, зниження рівня шуму та інше, що здійснюються на території населеного пункту з метою її раціонального використання, належного утримання та охорони, створення умов щодо захисту і відновлення сприятливого для життєдіяльності людини довкілля.

## **2.2 Загальні вимоги до територій привокзальних площ та транспортних вузлів**

Загальні вимоги до територій привокзальних площ та транспортних вузлів в Україні, спрямовані на забезпечення безпеки, комфорту пасажирів, ефективної організації руху та функціональності.

Основні вимоги включають:

- Проектування та планування: Розміри та конфігурація привокзальної площі визначаються з урахуванням типу вокзалу, його місткості, а також пропускної спроможності транспортних потоків.
- Транспортні проїзди: Ширина проїздів на території транспортних вузлів повинна бути не менше 6 м при двохсторонньому русі та не менше 3 м при односторонньому русі.
- Пішохідна зона: Ширина пішохідних доріжок повинна

становити не менше 1 м. Забезпечується максимальна пішохідна доступність між зупинками транспорту та входами до вокзалу.

- Освітлення та благоустрій: Територія повинна бути обладнана робочим освітленням для безпечного пересування людей та транспорту.
- Доступність: Територія повинна бути доступною для маломобільних груп людей. Обов'язковим є облаштування пандусів при наявності ганку, забезпечення входу з рівня землі, пониження бордюрів, наявність тактильних елементів. При виборі території для реконструкції, врахувався стан навколишнього середовища. Привокзальна площа повинна бути комфортною та чітко спланованою для використання людей.

Обрана для проєктування ділянка розміщена: Івано-Франківська область, м Івано-Франківськ.

Вся площа ділянки для проєктування дорівнює **25,41 га**

Для проєктування було обрано 2 ділянки(*Рис 2.1*)

Кадастрові номери ділянок:

2610100000:07:002:0025/2610100000:06:001:0200

Площа привокзальної площі 12.1215 га

Площа привокзального скверу 0.7502 га

Цільове призначення привокзального скверу: 18.00

Категорія: Землі житлової та громадської забудови

Цільове призначення привокзальної площі: 12.01

Категорія: Землі промисловості, транспорту, зв'язку, енергетики, оборони та іншого призначення.



*Рис 2.1 Кадастрова карта*

Ця проєктована ділянка сприяє створенню сучасного, безбар'єрного та функціонального простору, який поєднує інтереси як водіїв, так і пішоходів у межах архітектурного мінімалізму.

### **2.3 Аналіз та характеристика ситуаційного та генерального плану**



*Рис 2.2 Генеральний план*

Обрана ділянка є досить великою, можна помітити багато вуличок навколо основного завдання. На вулиці Донцова, в ході проєкту був проведений автомобільних рух(односторонній), що дає

більшу перевагу проїзду для автомобілів.



*Рис 2.3 Генеральний план 1/2*

Червоною лінією було обведено основну зону розробки проєкту. В ній можна помітити червону пунктирну лінію, там знаходиться паркінг. Технічне забезпечення вертикальних зв'язків реалізовано через систему в'їзних та виїзних пандусів довжиною близько 23 метрів кожен. Такий розрахунок параметрів дозволяє досягти оптимального ухилу в межах 13-15%, що гарантує безпечну експлуатацію об'єкта в будь-яку пору року та запобігає пошкодженню автомобілів при подоланні перепаду висот. Цей паркінг виконує 2 основні функції: парковка для автобусів та автомобілів та враховуючи виклики теперішнього часу у разі потреби виконує роль надійного укриття для пасажирів вокзалу та мешканців прилеглих районів.

Планувальна структура скверу формується за допомогою «острівців» озеленення з плавними лініями. Завдяки такому зонуванню територія чітко розділяється на активну транзитну зону та затишні рекреаційні простори з деревами та місцями для відпочинку. Також посеред скверу розташована спеціально розроблена зона з сучасними

альтанками, де мешканці та туристи, можуть відпочити та сховатись від дощу. Вони зроблені в такому ж стилі як і сквер, плавні лінії, які зливаються з навколишнім середовищем.

Під номером 4 знаходиться не менш важливий елемент в цьому проекті, там розташований спеціальний підйомник для маломобільних груп населення, що полегшує підйом до моста який проведений над колією.

Завдяки перенесенню паркувального простору під землю, територія трансформується у безпечне та безбар'єрне середовище, що адаптоване до потреб маломобільних груп населення. Інтеграція біонічних ландшафтних форм та об'єктів подвійного призначення (укриття) дозволяє створити функціональний, естетичний та безпечний громадський простір, який відповідає сучасним вимогам урбаністики та викликам сьогодення.



*Рис 2.4 Генеральний план 2/2*

В цій частині генплану можна побачити розташоване озеленення на привокзальній площі, де водночас розташовані лавочки для використання як і мешканців, так і людей, які тільки вийшли з вокзалу.

Під номером 5 та 6 знаходяться сучасні автобусні зупинки. Там

розташовані місця для сидіння ззовні та під дахом, також збоку розташовані невеликі велопарковки з накриттям.

Головним досягненням планування є функціональне розмежування потоків: перенесення паркувального простору в підземний рівень на глибину 3 метри дозволило повністю звільнити наземну поверхню для створення масштабної пішохідної зони. Завдяки створенню безбар'єрного середовища та впровадженню сучасних елементів благоустрою (зокрема критих зон для велотранспорту), а також елементи для маломобільних груп населення, проєкт трансформує транзитну територію на безпечний, функціональний та привабливий громадський простір.

## **РОЗДІЛ 3. ПРОЄКТНА ЧАСТИНА**

### **3.1 Архітектурно-планувальні рішення**

Архітектурно-планувальні рішення є основою проєкту, оскільки вони визначають логіку функціонування простору, комфорт користувачів та відповідність об'єкта чинним нормам ДБН. Правильне зонування та продумана комунікація дозволяють раціонально використати площу, забезпечуючи при цьому інклюзивність та безпеку середовища.

Зрештою, саме ці рішення поєднують естетичну концепцію з технічною реальністю.

Основні архітектурно-планувальні рішення по проєкту реконструкції привокзальної площі:

- Створення системи пішохідних та транспортних шляхів, що забезпечують безпечних рух пішоходів та автомобілів в зоні привокзальної площі, а також навколо неї. Також розміщення велодоріжок, для безпеки пересування велосипедистів.
- Реалізація покращення рекреаційної зони та привокзальної площі. Використання більшої кількості озеленення, що сприяє

покращенню екології та розміщення зон відпочинку для населення чи туристів.

- Встановлення підйомника у потрібному місці для маломобільних груп населення. Це полегшує переміщення через міст для людей, які фізично не можуть це зробити.

Архітектурно-планувальні рішення проєкту базуються на принципах організації транзитних та рекреаційних потоків для створення безпечного та інклюзивного середовища привокзальної площі. Основний акцент зроблено на чіткому функціональному зонуванні території: виділенні зон накопичення пасажирів, розширенні привокзального скверу та оптимізації пішохідно-транспортних вузлів. Основні розділи, які були поділені на простір:

- Транзитна зона перед вокзалом
- Відпочинкова зона скверу
- Транспортна зона з автобусними зупинками

В цьому проєкті були змінені проїзні частини. При вокзалі дорога була звужена по стандартам ДБН по 6 м, для збільшення площі. також був проведений повноцінний односторонній рух по вулиці Донцова, а також попри меншу частину привокзального скверу. Для кращого автомобільного руху, було проведено ще одну дорогу, яка розділяє більшу і меншу частину рекреаційної зони.

Одна автобусна зупинка розташована на тому ж місці де і знаходиться в існуючому стані. Було рішення пересунути другу зупинку, яка знаходиться через дорогу, для зручності використання мешканців і власне через зміни транспортних шляхів.

Велодоріжки також є важливим аспектом в проєкті. Так як в існуючому стані в цій зоні їх категорично не вистачає, було рішення разом зі змінами транспортних шляхів, додати достатню кількість доріжок для велосипедистів. Також у сквері та на автобусних зупинках

є місця для залишення велосипедів.

### **3.2 Функціонально-планувальна організація території**

Функціонально-планувальна організація території громадського простору привокзальної площі базується на принципах створення інклюзивного, багатофункціонального та адаптивного середовища. Основним завданням проекту є гармонійне поєднання інтенсивних транзитних потоків із зонами тривалого відпочинку та соціальної активності.

Функціонально-планувальна структура проєктованої території розроблена з урахуванням специфіки привокзальної площі як складного транспортно-пересадочного вузла.



Умовні позначення	
	- Підїомник для маломобільних груп населення
	- Місце для велосипедів
	- Автобусна зупинка
	- Місце для тривалого відпочинку
	- Вид з підземної парковки
	- Заїзд у підземну парковку
	- Місце тимчасового відпочинку
	- Освітлення
	- Пішохідна доріжка
	- Велодоріжка

Рис 3.1 Функціональне планування

Проект забезпечує ефективну взаємодію різних видів транспорту:

- Зупинки громадського транспорту: Розташовані вздовж основної магістралі в безпосередній близькості до входів/виходів з вокзалу, що мінімізує час на пересадку.
- Велоінфраструктура: Передбачено виділену мережу

велодоріжок (позначено червоним кольором), що інтегровані в загальноміську мережу. В ключових точках активності розміщено спеціалізовані місця для паркування велосипедів, що стимулює розвиток екологічного транспорту.

Мережа пішохідних доріжок (позначено світло-сірим):

- Логіка планування: Шляхи прокладені за вектором найкоротшої відстані між основними вузлами (вокзал - зупинки - житлова забудова), що запобігає хаотичному руху та забезпечує високу пропускну здатність площі.

- Інклюзивність: Особлива увага приділена безбар'єрності. Вхідна група вокзалу обладнана спеціалізованими підйомниками для маломобільних груп населення, що гарантує рівний доступ до послуг для всіх категорій громадян.

Рекреаційні зони відпочинку:

- Зона тимчасового відпочинку (Транзитна): Рівномірно розподілена вздовж основних шляхів руху та поблизу вокзалу. Вона призначена для швидкої зупинки, очікування транспорту або короткотривалої зустрічі.

- Зона тривалого відпочинку (Рекреаційна): Зосереджена в зелених частинах площі. Острівці озеленення органічної форми створюють психологічний бар'єр від шуму транспорту. Тут передбачені місця для тривалого перебування, що дозволяє площі виконувати функцію міського скверу для мешканців прилеглих будинків та туристів.

Система озеленення та екологічний аспект:

- Структура: Використання багатоярусного озеленення дозволяє зонувати простір без використання капітальних споруд.

- Мікроклімат: Великі площі зелених насаджень сприяють зниженню температурного навантаження влітку та створюють

комфортне візуальне середовище в умовах щільної міської забудови.

Підсумовуючи розробку функціонально-планувальної організації території привокзальної площі, можна стверджувати, що запропоноване рішення дозволяє трансформувати складний транспортний вузол у комфортний міський простір. На основі розробленого плану було досягнуто балансу між транзитною функцією та рекреаційним потенціалом ділянки.

Запропонована планувальна структура, демонструє сучасний підхід до реконструкції привокзальних територій. Вона доводить, що навіть об'єкт з високим антропогенним навантаженням може бути гуманізованим та пристосованим для комфортного перебування людини.

### **3.3 Об'ємно-просторові рішення**

Об'ємно-просторове рішення скверу базується на концепції гармонії між історичним контекстом вокзалу та сучасними урбаністичними трендами. Простір формується за допомогою системи плавних форм, що реалізовані у вигляді своєрідних острівців, які виступають головними планувальними акцентами території. Ці конструктивні елементи виконують подвійну функцію: вони чітко зонують простір, відокремлюючи транзитні шляхи від місць відпочинку, та слугують основою для озеленення й сучасних вуличних меблів. Їх можна вважати органічною архітектурою, адже плавні форми допомагають психологічно розвантажити людину в такому шумному місці, як вокзал.

У межах острівців розташовані лави для відпочинку та лаконічні бетонні столики, що забезпечують додатковий функціональний комфорт для пасажирів і містян. Так, як столики виконані з бетону, вони можуть слугувати довговічним елементом, який не буде

потребувати постійного догляду чи реконструкцій.

Центральним ядром композиції виступає острівцець - рекреаційна зона, облаштована сучасними альтанками, які створюють захищений від сонця простір для тривалого очікування.

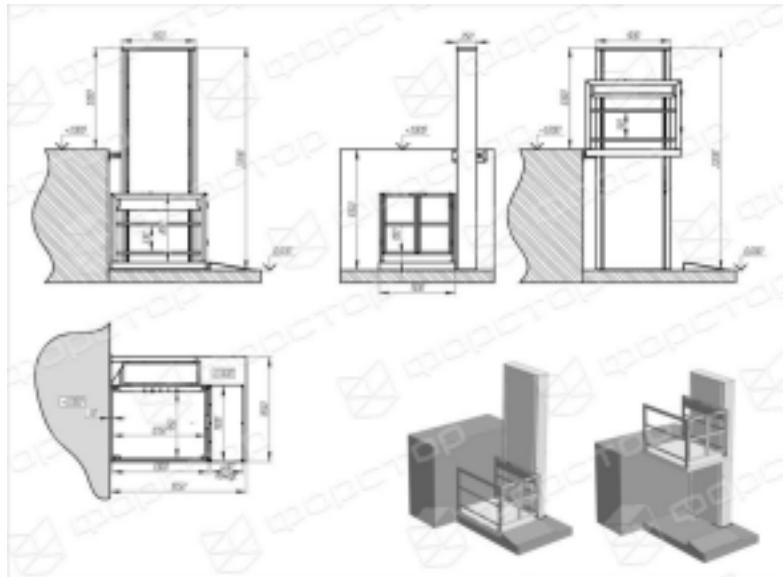
Додатково в структуру скверу добавлено зони для велопарковок, що підкреслює орієнтацію проекту на розвиток екологічної мобільності та інклюзивності міського середовища.

Транспортно-пішохідна мережа проекту розроблена з дотриманням чинних нормативних вимог. Основні проїзди запроектовані завширшки 6 м, що забезпечує стабільний рух транспорту та спецтехніки. Уздовж обох сторін доріг організовано комплексні профілі вулиць, які включають пішохідні зони та виділені велодоріжки, що дозволяє чітко розмежувати різні типи мобільності. Для підвищення рівня безпеки та психологічного комфорту використано смуги озеленення, які виконують роль природного буфера та додаткового огороження від проїжджої частини.

Основна ширина пішохідних доріжок становить 2 м, що відповідає вимогам інклюзивності для вільного роз'їзду двох крісел колісних. Водночас у місцях зі стиснутою існуючою забудовою, де габарити вулиці є критично обмеженими, прийнято обґрунтоване рішення щодо локального звуження пішохідної частини до 1 м.

Такий підхід дозволив зберегти безперервність пішохідних маршрутів, адаптуючи проєкт до складних умов реконструкції історичного середовища привокзальної площі.

Неодноразово було згадано про підйомник для маломобільних груп населення, приклад з розмірами та вигляду було узято з просторів інтернету.



*Рис 3.2 Вигляд підйомника для людей з інвалідністю*

Конструктивні та технічні характеристики підйомника:

- Тип конструкції: Підйомник вертикального типу з металевою самонесучою шахтою/стійкою. Платформа має наскрізне управління (вхід з одного боку на рівні 0,000 та вихід з протилежного боку на рівні +1,000).
- Габарити платформи: Внутрішній розмір кабіни становить 1250 x 950 мм, що відповідає вимогам Державним будівельним нормам щодо мінімальних розмірів для розміщення крісла колісного з супроводжуючою особою.
- Огородження та безпека: Платформа обладнана захисним поруччям заввишки 1000–1100 мм. На верхньому рівні передбачена хвіртка/двері завширшки 900 мм, що блокується під час руху платформи.
- Доступ: Для зручного заїзду на рівні нижньої зупинки передбачено похилий поріг-пандус завширшки 400 мм. Загальні габарити шахти в плані становлять приблизно 1550 x 1300 мм.

Використання даної технології дозволяє ефективно подолати перепади висот у місцях, де геометричні параметри ділянки не

дозволяють розмістити повноцінний пандус згідно з нормативами ДБН[

<https://mindev.gov.ua/diialnist/tekhnichne-rehuliuвання-u-budivnytstvi/chynnii>

budivelni-normy] Завдяки компактності, високому рівню безпеки та сучасному мінімалістичному дизайну, підйомник стає не просто технічним засобом, а органічним елементом архітектурного середовища, який демонструє соціальну відповідальність проєкту.

### **3.4 Озеленення та благоустрій**

Комплексний благоустрій та озеленення привокзальної площі є одним із ключових аспектів ревіталізації міського середовища, спрямованим на створення комфортного, екологічно стійкого та естетично привабливого простору. В умовах високої інтенсивності транспортних потоків та значного пасажиробігу, озеленення виконує не лише декоративну функцію, а виступає інструментом екологічної стабілізації.

Рослинність у проєкті відіграє роль природного фільтра: вона сприяє очищенню повітря від токсичних викидів та пилу та поглинає надлишковий вуглекислий газ. Окрім цього, масиви насаджень утворюють ефективний акустичний бар'єр, що значно знижує рівень шумового навантаження від залізничних колій та автомобільного транспорту, створюючи сприятливий мікроклімат для перебування людей. Важливою функцією озеленення є також терморегуляція: завдяки природному випаровуванню вологи та створенню тіньових зон, дерева запобігають перегріву мощених поверхонь площі влітку.

Архітектурне вирішення скверу реалізоване через систему плавних, органічних форм, які дозволяють зонувати простір без використання глухих огорожень. Ці зони наповнені багатоярусним озелененням, що включає поєднання дерев, декоративних кущів та

багаторічних злакових рослин, що забезпечує декоративність території протягом усього року.

Особлива увага в проєкті приділена пішохідним та транспортним комунікаціям. Благоустрій передбачає використання високоякісного мощення, що є важливим для безперешкодного руху маломобільних груп населення та людей із багажем. Чітке розмежування потоків за допомогою смуг озеленення підвищує рівень безпеки на площі.

Таким чином, поєднання природних компонентів із функціональними елементами благоустрою дозволяє перетворити транзитну територію на повноцінний громадський простір, де технологічність транспортного вузла гармоніює з затишком рекреаційної зони.

37

## **Розділ 4. ОХОРОНА ПРАЦІ ТА ЦИВІЛЬНИЙ ЗАХИСТ**

### **4.1. Нормативно-правові вимоги до безпечних експлуатації громадських просторів**

Реконструкція привокзальної площі як складного транспортно пересадочного вузла потребує суворого дотримання нормативно-правової бази, що регулює безпеку, інклюзивність та функціональність міського середовища. Основним вектором проєктування у даному розділі є створення безбар'єрного та захищеного простору для всіх груп населення.

Ключовим аспектом безпечної експлуатації є відповідність вимогам Інклюзивність будівель і споруд. ДБН В.2.2-40:2018[[https://dbn.co.ua/load/normativy/dbn/dbn\\_v\\_2\\_2\\_40/1-1-0-1832](https://dbn.co.ua/load/normativy/dbn/dbn_v_2_2_40/1-1-0-1832)] Привокзальна площа повинна бути доступною для маломобільних груп населення:

- Встановлення тактильних смуг для орієнтування осіб з

порушеннями зору біля пішохідних переходів, зон посадки в транспорт та входів до вокзалу.

- Влаштування пандусів із нормативним ухилом (не більше 8%) та пониження бордюрного каменю в місцях перетину пішохідних шляхів із проїжджою частиною до рівня 0 см. Також встановлення підйомників.

Оскільки об'єкт є місцем концентрації транспорту, експлуатаційна безпека базується на вимогах Вулиці та дороги населених пунктів ДБН В.2.3-5:2018[[https://e.construction.gov.ua/laws\\_detail/3199686959802877315?doc\\_type=2](https://e.construction.gov.ua/laws_detail/3199686959802877315?doc_type=2)]:

- Фізичне відокремлення транзитних транспортних шляхів від пішохідних зон за допомогою елементів благоустрою (озеленення, обмежувальні стовпчики, зміна текстури мощення).

- Згідно з нормами штучного освітлення, рівень освітленості пішохідних переходів та зон очікування має бути вищим за середній показник площі для запобігання травматизму та покращення візуального контролю в нічний час.

Екологічна безпека та мікроклімат:

- Використання світлих відтінків мощення та озеленення для того, щоб площа не перегрівалася влітку (актуально для великих відкритих просторів перед вокзалами).

- Висадка дерев та кущів як природного бар'єру між зоною відстою автобусів та зоною відпочинку пасажирів.

Заходи безпеки в місцях скупчення людей:

- Обмеження горючих матеріалів: Використання важкогорючих матеріалів у декорі та оздобленні.

- Автономні системи гасіння: Встановлюються в електрощитових, серверних та інших небезпечних зонах.
- Перевірка та технічне обслуговування: Системи СПЗ (сигналізація, гасіння,

димовидалення) повинні регулярно проходити технічне обслуговування.

Аналіз нормативно-правової бази щодо експлуатації громадських просторів дозволяє зробити висновок, що безпека сучасного міського середовища є комплексною категорією, яка поєднує в собі технічні, архітектурні та соціальні аспекти. Дотримання встановлених державних будівельних норм є критично необхідною умовою для створення простору, що мінімізує ризики травматизму, забезпечує ефективну евакуацію та гарантує вільний доступ для всіх категорій населення.

Суворе дотримання нормативно-правових вимог на стадії проектування та реконструкції є гарантією довговічності громадського простору та його безпечної експлуатації в майбутньому. Це дозволяє перетворити складний транспортний вузол на безпечне, комфортне та передбачуване середовище, що відповідає актуальним запитам суспільства.

#### **4.2. Організація безпечного руху на привокзальній території**

Організація безпечного руху та мінімізація травматизму на привокзальній території - це комплекс інженерно-технічних та організаційних заходів, спрямованих на раціоналізацію потоків транспорту і пішоходів. Привокзальна площа є складною зоною, де перетинаються інтереси пасажирів, громадського транспорту, приватних авто та таксі, тому організація безпеки вимагає суворого дотримання державних стандартів та ПДР України.

Організація руху в межах привокзальної площі базується на принципі пріоритетності беззахисних учасників руху (пішоходів та велосипедистів) над транспортом. Основним завданням реконструкції є усунення точок конфлікту між потоками та створення середовища, яке фізично уникає виникнення травмонебезпечних ситуацій.

Згідно з генпланом, транспортна схема організована таким чином, щоб винести основні автомобільні потоки на периметр проєктованої території. Це дозволяє звільнити центральну частину площі для пішоходів:

Дорожня мережа, що оперізує центральні квартали, має чітке розмежування між проїжджою частиною та тротуарами за допомогою бортового каменю та буферних зон озеленення. У місцях примикання доріг проєктом передбачено радіуси заокруглень, що відповідають нормативам безпечного проїзду спецтехніки, але при цьому стримують швидкість приватного транспорту на в'їзді в зону вокзалу.

Центральна площа спроектована як зона пріоритету пішоходів, що не вистачає у існуючому стані. Для зменшення травматизму в різних експлуатаційних умовах враховано: широкі тротуари навколо кварталів забезпечують вільний прохід великих груп людей, запобігаючи виштовхуванню пішоходів на дорогу. Рядова посадка дерев вздовж основних доріг створює психологічний та фізичний бар'єр, що перешкоджає переходу дороги у небезпечних місцях.

Складна конфігурація ділянки, представлена на генплані, вимагає особливого підходу до трасування доріг та пішохідних осей, щоб виключити можливість виникнення точок конфлікту в зонах найінтенсивнішого пасажиропотоку. Основним інструментом мінімізації

травматизму в проєкті виступає функціональне зонування, яке чітко відокремлює транзитні транспортні шляхи від рекреаційних та очікувальних зон. Розміщення проїжджих частин дозволяє сформувати внутрішнє ядро, де пасажирів можуть вільно пересуватися між будівлями вокзального комплексу та об'єктами обслуговування.

Важливість розміщення озеленення та певних елементів на площі, не лише створюють естетично привабливий ландшафт, а й

фізично спрямовують людей до встановлених переходів, унеможливлуючи хаотичний перетин майданчика по діагоналі в небезпечних зонах. Такий підхід дозволяє уникнути штовханини та неконтрольованого скупчення людей на межі з транспортним рухом.

Окрім планувальних заходів, важливу роль відіграє технічне оснащення простору. Проєктом передбачено використання диференційованого мощення: зони підвищеної небезпеки (виїзди з паркінгів, межі тротуарів та велодоріжок) виділяються контрастною за кольором та фактурою плиткою. Це дозволяє учасникам руху інтуїтивно орієнтуватися у просторі та вчасно реагувати на зміну дорожньої обстановки.

#### **4.3. Система протипожежного захисту та заходи пожежної профілактики**

Нехтування вимогами пожежної безпеки при реконструкції привокзальної площі неминуче призводить до створення середовища з високим ступенем ризику для життя та здоров'я пасажирів.

Проєктування системи протипожежного захисту привокзальної території базується на комплексному поєднанні активних інженерних мереж та пасивних архітектурно-планувальних рішень. Основним завданням пожежної профілактики в умовах реконструкції даного вузла є забезпечення безперешкодного доступу рятувальних служб до кожної будівлі кварталу та створення умов для безпечної евакуації пасажирів у разі виникнення надзвичайної ситуації.

Згідно з представленим генпланом, мережа проїздів навколо проєктованих об'єктів організована таким чином, щоб задовольнити нормативні вимоги щодо доступу пожежних автодрабин та інших допоміжних елементів. Ширина дорожнього полотна на периметральних ділянках забезпечує необхідний габарит для

розвороту великогабаритної техніки, а тверде покриття тротуарів та площ розраховане на відповідне осьове навантаження.

Крім того, відсутність належної уваги до протипожежних розривів між проєктованими та існуючими будівлями створює передумови для безконтрольного поширення вогню на сусідні квартали, що в умовах привокзальної території може призвести до техногенної катастрофи міського масштабу. Тому, важливим аспектом профілактики є організація протипожежних розривів між існуючою та проєктованою забудовою, що запобігає поширенню вогню та забезпечує локалізацію осередку займання.

У проєкті реконструкції привокзальної площі застосовано принцип просторового секціонування, що є одним із найбільш ефективних методів пасивного захисту на відкритих територіях із великим скупченням людей.

Згідно з планувальною структурою, територія площі розбита на окремі функціональні сектори за допомогою широких евакуаційних проходів та розривів у благоустрої. Такий підхід дозволяє локалізувати потенційну пожежу в межах однієї секції (наприклад, окремої групи малих архітектурних форм чи зони відпочинку), перешкоджаючи вільному поширенню вогню та теплового випромінювання на сусідні ділянки та будівлі вокзального комплексу.

#### **4.4. Цивільний захист та заходи безпеки в умовах надзвичайних ситуацій**

Цивільний захист у контексті архітектурного проєктування - це комплекс інженерно-технічних та організаційних заходів, спрямованих на запобігання надзвичайним ситуаціям, мінімізацію їхніх наслідків та захист життя людей у разі їх виникнення. Для такого об'єкта, як привокзальна площа, це не просто формальність, а фундаментальна складова безпеки критичної інфраструктури.

Важливість врахування заходів цивільного захисту на стадії проектування зумовлена наступними факторами:

- **Масове скупчення людей:** Привокзальні території характеризуються найвищою щільністю пішохідних потоків. У разі виникнення надзвичайних ситуацій, будь-яка затримка в евакуації через неправильне планування може призвести до масових жертв.

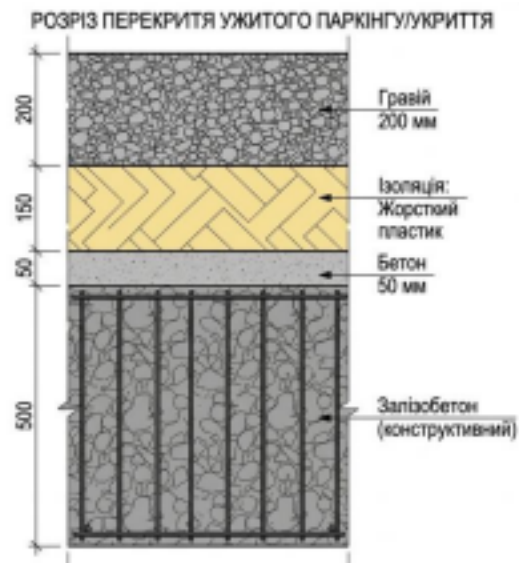
- **Стійкість інфраструктури:** Проектування з урахуванням норм цивільного захисту гарантує, що простір залишиться функціональним для роботи рятувальних служб навіть у критичних умовах.

- **Забезпечення укриття:** В сучасних реаліях громадський простір повинен надавати можливість швидкого доступу до захисних споруд подвійного призначення, наприклад, у даному проєкті розрахований підземний паркінг, який знаходиться під сквером.

- **Психологічна стабільність та керованість натовпом:** Чітка навігація, системи оповіщення та відкритість простору, передбачені проєктом, запобігають виникненню паніки, дозволяючи людям діяти злагоджено під час евакуації.

- **Оперативність спецслужб:** Проектування вільних коридорів та майданчиків, здатних витримати навантаження від важкої техніки ДСНС, є вирішальним фактором для швидкої ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій.

Важливим елементом системи цивільного захисту в проєкті реконструкції привокзальної площі є влаштування підземного паркінгу під територією центрального скверу. Дана споруда запроєктована як об'єкт подвійного призначення, що функціонує як майданчик для тимчасового зберігання транспорту, а в умовах надзвичайної ситуації трансформується у надійне укриття для пасажирів та персоналу вокзалу. Таке рішення дозволяє ефективно використовувати підземний простір без порушення ландшафтної цілісності скверу.



*Рис 4.1 Специфікація шарів перекриття для паркінгу*

Конструктивна схема паркінгу-укриття передбачає використання посилених залізобетонних перекриттів, розрахованих на навантаження від обвалів наземних конструкцій та дію повітряної ударної хвилі.

Тому, інтеграція підземного паркінгу під сквером не лише вирішує транспортну проблему привокзальної території, а й створює стратегічний резерв безпеки міста, перетворюючи об'єкт благоустрою на ключову ланку в системі цивільного захисту населення.

#### **4.5. Інклюзивність та створення безбар'єрного середовища**

Інклюзивність будівель і споруд. ДБН В.2.2-40:2018[[https://dbn.co.ua/load/normativy/dbn/dbn\\_v\\_2\\_2\\_40/1-1-0-1832](https://dbn.co.ua/load/normativy/dbn/dbn_v_2_2_40/1-1-0-1832)] є обов'язковими до виконання. У них наведені всі необхідні технічні характеристики влаштування елементів безбар'єрності, а також конкретні візуальні приклади, як це потрібно робити. Зокрема, у документі йдеться про облаштування:

- пандусів, спеціальних підйомників та інших засобів доступності для людей з порушеннями опорно-рухового апарату;
- тактильної підлогової плитки, інформаційних таблиць та позначень шрифтом Брайля, інших візуальних елементів і аудіопоказчиків для

людей з порушеннями зору;

- дублювання важливої звукової інформації текстами, організації сурдоперекладу, використання систем звукопідсилення для людей з порушеннями слуху.

Проектування привокзальної площі базується на принципах універсального дизайну, що передбачає створення простору, максимально зручного та безпечного для всіх категорій населення, включаючи маломобільні групи.

Перелік основних заходів із забезпечення безбар'єрності та комфорту:

- Якість пішохідних шляхів: всі тротуари на привокзальній площі та в межах скверу мають рівне та гладке покриття, що виключає перешкоди для маломобільних груп населення.
- Габарити доріжок: ширина основних пішохідних доріжок становить близько 2 метрів, що забезпечує вільний роз'їзд двох крісел колісних та комфортний рух пасажирів із великим багажем.
- Облаштування місць відпочинку: на території площі та скверу розміщено достатню кількість ергономічних лав, інтегрованих у зони очікування та рекреації.
  - Концепція відкритих альтанок: у центральному острівці альтанки спроектовані без дверей та порогів; наскрізний простір з обох боків забезпечує безперешкодний вхід та вільну циркуляцію повітря.
- Зонування острівців: основна експлуатована зона острівців скверу виконана на одному рівні з площею для зручності пересування.
- Захист зелених насаджень: дерева та кущі розташовані на газонах, що відокремлені від пішохідних зон бордюрами, що запобігає

вимиванню ґрунту на тротуар та підтримує чистоту покриття. ●

Вертикальна комунікація з мостом: для забезпечення доступу

до

пішохідного мосту через залізничні колії передбачено

встановлення спеціалізованого підйомника, що дозволяє людям

на кріслах колісних та іншим маломобільним групам

безперешкодно долати перепад висот.

Реалізація запропонованих рішень у проєкті реконструкції привокзальної площі дозволяє створити принципово нову якість міського середовища, де архітектурна естетика нерозривно пов'язана з технічною безпекою та соціальною відповідальністю.

Проведений аналіз підтверджує, що комплексний підхід до проєктування громадського простору, забезпечує повну відповідність об'єкта сучасним державним будівельним нормам та викликам сьогодення.

Створена інфраструктура гарантує захищеність населення, інклюзивність сервісів та стійкість міської тканини до будь-яких зовнішніх загроз, що робить дану реконструкцію еталонним прикладом проєктування об'єктів критичної інфраструктури в умовах сучасної України.

## **ВИСНОВКИ**

У ході виконання кваліфікаційної роботи було розроблено пропозицію реконструкції привокзальної площі, основною метою якої є створення сучасного, комфортного, безпечного та функціонально організованого громадського простору. Привокзальна площа є важливим елементом міської інфраструктури, оскільки саме вона формує перше враження про місто для гостей та є щоденним місцем користування для мешканців. Саме тому її архітектурно-планувальна організація повинна відповідати сучасним вимогам щодо зручності, доступності, естетики та екологічності.

Під час розробки проєкту було проаналізовано існуючий стан території, виявлено основні проблеми та недоліки функціонального зонування, організації руху транспорту й пішоходів, а також недостатній рівень благоустрою та озеленення. На основі проведеного аналізу було запропоновано комплексне рішення, яке передбачає впорядкування території, удосконалення транспортно-пішохідних зв'язків, створення комфортних зон очікування та відпочинку, а також покращення загального естетичного вигляду площі.

Особливу увагу в проєкті приділено організації простору таким чином, щоб він був зручним для різних категорій населення, включаючи маломобільні групи. Передбачено створення безбар'єрного середовища, облаштування зручних пішохідних маршрутів, зон короткочасного відпочинку та сучасних зупинок громадського транспорту.

Виконання даного проєкту дало можливість на практиці застосувати отримані під час навчання теоретичні знання, поглибити розуміння принципів архітектурного проєктування та усвідомити важливість комплексного підходу до формування комфортного міського простору.

## **СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:**

1. Штучний інтелект Gemini URL:  
[https://gemini.google.com/app/84a8a8349560cc14?utm\\_source=app\\_launcher&](https://gemini.google.com/app/84a8a8349560cc14?utm_source=app_launcher&utm_medium=owned&utm_campaign=newbadge&utm_content=newbadge)

[utm\\_medium=owned&utm\\_campaign=newbadge&utm\\_content=newbadge](https://gemini.google.com/app/84a8a8349560cc14?utm_source=app_launcher&utm_medium=owned&utm_campaign=newbadge&utm_content=newbadge)

2. Площа Двірцева в місті Львів URL:

<https://natalia18.com.ua/ploshha-dvirtseva-pershe-znajomstvo-z-mistom-lviv/>

3. Центральний залізничний вокзал міста Відень URL: [https://ic](https://icconsulenten.com.ua/ua/project/vienna-central-station/)

[consulenten.com.ua/ua/project/vienna-central-station/](https://icconsulenten.com.ua/ua/project/vienna-central-station/)

4. Станція Кінг-кросс в Лондоні URL:

<https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D1%96%D0%BD%D0%B3%D1%81> -

[\\_%D0%BA%D1%80%D0%BE%D1%81%D1%81\\_\(%D1%81%D1%82%D0%B0%D0%BD%D1%86%D1%96%D1%8F\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D1%96%D0%BD%D0%B3%D1%81)

5. Центральний вокзал Роттердама URL:

<https://www.getyourguide.com/uk-ua/rotterdam-central-station-1117360/> 6.

Стаття про перетворення привокзальної площі в місті

Вроцлав(Польща) URL:

<http://urbanua.org/dosvid/zakordonni-pryklady/145> 7. Планування та

забудова територій. ДБН Б.2.2-12:2019. Зі змінами [чинними з

01.01.2026 р.] - К.: Мінрегіон України, 2019. URL:

[https://e-construction.gov.ua/laws\\_detail/3074154596122232048?doc\\_type=](https://e-construction.gov.ua/laws_detail/3074154596122232048?doc_type=2)

[2](https://e-construction.gov.ua/laws_detail/3074154596122232048?doc_type=2) 8. Інклюзивність будівель та споруд. ДБН В.2.2-40:2018 [ Чинний з

2019-04-01 ] - К. : Мінрегіон України, 2019. URL:

[https://dbn.co.ua/load/normativy/dbn/dbn\\_v\\_2\\_2\\_40/1-1-0-1832](https://dbn.co.ua/load/normativy/dbn/dbn_v_2_2_40/1-1-0-1832) 9.

Благоустрій територій населених пунктів. ДБН Б.2.2-5:2011. [Чинний

від 28.10.2011] Є актуальним на 30.05.2026. Останні зміни Планування

та забудова міст, селищ і функціональних територій. Благоустрій

територій. ДБН Б.2.2-5:2011 К. : Мінрегіон України, 2011.

[Чинні від 01.09.2022] URL: [https://e.construction.gov.ua/laws\\_detail/3199614993616077840?doc\\_type=2](https://e.construction.gov.ua/laws_detail/3199614993616077840?doc_type=2) 10. Вулиці та дороги населених пунктів. ДБН В.2.3-5:2018 Зміна № 1 до Вулиці та дороги населених пунктів. ДБН В.2.3-5-2018 [ Чинна від 1 вересня 2022 року] - К.: Мінрегіон України, 2018. URL: [https://e.construction.gov.ua/laws\\_detail/3199686959802877315?doc\\_type=2](https://e.construction.gov.ua/laws_detail/3199686959802877315?doc_type=2) 11. Про охорону праці. Закон України [Чинний від 14.10.1992] №2694- XII (зі змінами) URL: <https://mindev.gov.ua/diialnist/bezpeka-na-transporti/okhorona-pratsi>

12. Планування та проєктування велосипедної інфраструктури. ДСТУ 8906:2019 [Чинний від 2020–10–01] URL: [https://dbn.co.ua/load/normativy/dstu/dstu\\_8906\\_2019\\_velo\\_infrastruktura/5-1-0-1873](https://dbn.co.ua/load/normativy/dstu/dstu_8906_2019_velo_infrastruktura/5-1-0-1873)

13. Посібник «Проєктування вулиць і доріг населених пунктів» URL: [https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page?id\\_doc=75309](https://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page?id_doc=75309) 14. Теоретико-методологічні основи формування громадських просторів міст України - стаття URL: <https://ena.lpnu.ua/items/3420b4e4-1c43-4c10-8605-b77317fd306a>

15. Сучасні громадські простори як складова відновлення та розвитку громад - стаття URL: <https://decentralization.ua/news/17425?page=32>

16. Про благоустрій населених пунктів. Закон України [Чинний від 06.09.2005] №2807- IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2807-15#Text>

17. Державні будівельні норми України: <https://dbn.co.ua/load/normativy/dbn/1> (дата звернення: 2026) 18. Міністерство розвитку громад та територій України. Режим доступу: <https://mindev.gov.ua/> (дата звернення: 2026)

19. Науково-технічний збірник «Сучасні проблеми архітектури та

містобудування», Київ КНУБА 2020 URL:  
<https://library.knuba.edu.ua/books/zbirniki/01/2020/58/202058.pdf>

20. Документація Української академії інтегрованого міського розвитку, 09.-11.10.2013 Львів / Україна; «Привабливі громадські простори як імпульс до сталого розвитку занедбаних районі міста» URL: <http://www.urban>

[project.lviv.ua/php\\_uploads/data/articles/ArticleFiles\\_UA\\_403.pdf](http://project.lviv.ua/php_uploads/data/articles/ArticleFiles_UA_403.pdf) 21.

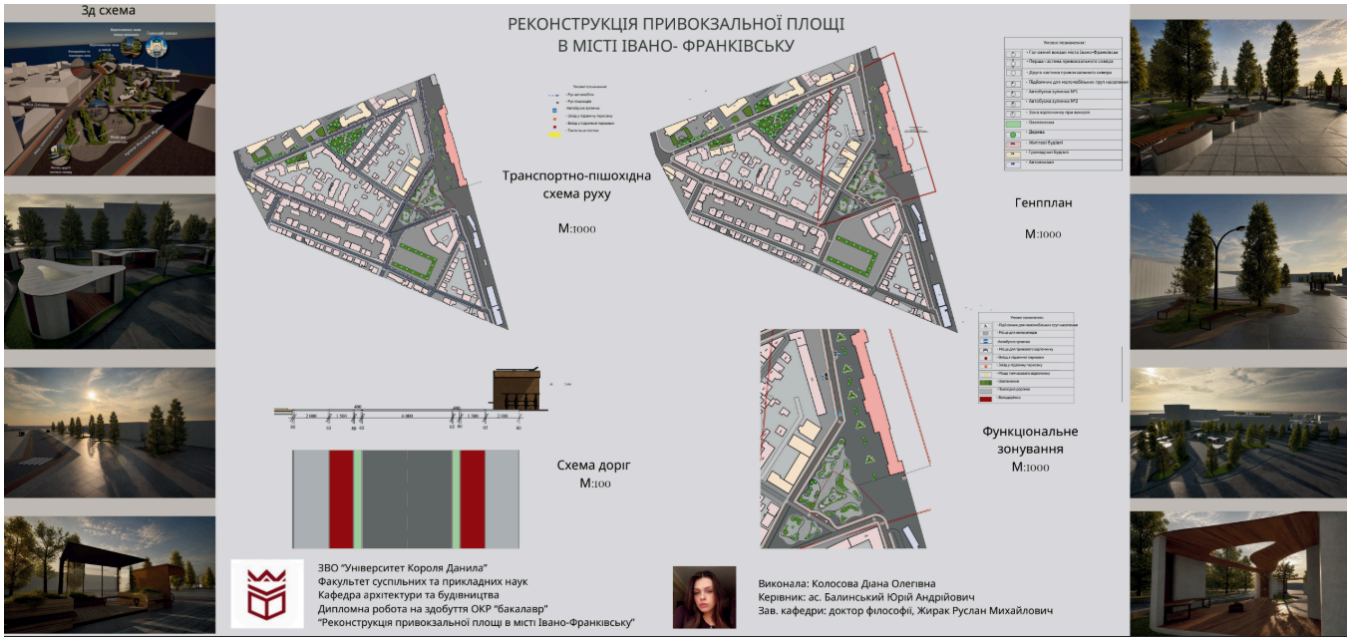
Архітектура та екологія: Матеріали XII Міжнародної науково практичної конференції (м. Київ, 9 – 11 листопада 2021 року). – К.: НАУ, 2021 - збірник URL: <https://fgsa.kai.edu.ua/wp-content/uploads/2023/06/zbirnik-2021-color.pdf>.

22. Науково-технічний збірник «Про рекреаційне районування території України» В.В.ШУЛИК, канд. архіт URL: [https://eprints.kname.edu.ua/817/1/432-441\\_%D0%A8%D1%83%D0%BB%D0%B8%D0%BA.pdf](https://eprints.kname.edu.ua/817/1/432-441_%D0%A8%D1%83%D0%BB%D0%B8%D0%BA.pdf)

23. Відео: Огляд проєкту Лук'янівської площі каналу «Урбанина» URL: [https://youtu.be/tAYOqTt1x\\_Q?si=f0pAZ4c3oBPnlE7t](https://youtu.be/tAYOqTt1x_Q?si=f0pAZ4c3oBPnlE7t) 24. Стаття про реконструкцію Центральної площі Чернівців URL: <https://suspilne.media/chernivtsi/966641-stalo-vidomo-skilki-moze-kostuvat-i-rekonstrukcia-centralnoi-plosi-cernivciv/>

25. Стаття про огляд проєкту реконструкції площі Соборної в місті Малин URL: <https://avr-development.com/projects/reconstruction-of-soborna-square-ua/>

26. Пожежна безпека об'єктів будівництва. ДБН В.1.1-7:2016 К. : Мінрегіон України, 2016 [Чинні від 1 червня 2017 р. ] URL: [https://econstruction.gov.ua/laws\\_detail/3080743763845318619?doc\\_type=2](https://econstruction.gov.ua/laws_detail/3080743763845318619?doc_type=2)



ПЛАГІАТ



## Метадані

### ДОКУМЕНТ

Заголовок

**Бакалаврська робота**

Автор

**Колосова Д. О.**

Науковий керівник / Експерт

---

ІД документу

**333948629**

### ОРГАНІЗАЦІЯ

Назва організації

**King Danylo University**

підрозділ

**King Danylo University**

### ЗВІТ

Дата звіту

**5/20/2026**

Дата редагування

---

## Обсяг знайдених подібностей

Коефіцієнт подібності визначає, який відсоток тексту по відношенню до загального обсягу тексту було знайдено в різних джерелах. Зверніть увагу, що високі значення коефіцієнта не автоматично означають плагіат. Звіт має аналізувати компетентна / уповноважена особа.

**25**

Довжина фрази для коефіцієнта подібності 2

**7040**

Кількість слів

**59016**

Кількість символів

