

ЗАКЛАД ВИЩОЇ ОСВІТИ «УНІВЕРСИТЕТ КОРОЛЯ ДАНИЛА»

Факультет суспільних і прикладних наук

Кафедра архітектури та будівництва

на правах рукопису

Катеринчук Юлія Володимирівна

УДК 728.31

**РЕКОНСТРУКЦІЯ ПРИВОКЗАЛЬНОЇ ПЛОЩІ У М. ІВАНО-
ФРАНКІВСЬКУ**

Спеціальність 191 – «Архітектура та містобудування»

Кваліфікаційна робота на здобуття кваліфікації бакалавр

Науковий керівник:

ст.викл. Жирак Р.М.

Івано-Франківськ – 2024


ЗВО «Університет Короля Данила»
Факультет суспільних і прикладних наук

Кафедра архітектури та будівництва

Освітній ступінь «бакалавр»
Спеціальність: 191 «Архітектура та містобудування»

ЗАТВЕРДЖУЮ

В.о. завідувача кафедри


Ю.В. ОГОНЬОК
"24" травня 2024 року

ЗАВДАННЯ

НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТКИ

Катеринчук Юлія Володимирівна

1. Тема роботи: «Реконструкція Привокзальної площі у м. Івано-Франківську».

Керівник роботи: ст.викл. Жирак Р.М.

Затверджені наказом вищого навчального закладу від "12" 03 2024 року № 19/1.

2. Термін подання студентом роботи: 24.05.2024 року

3. Вихідні дані до роботи:

4. Зміст кваліфікаційної роботи (перелік питань, які потрібно розробити):

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Термін виконання етапів роботи	Примітка
1.	Вступ	14.03.2024 р. – 28.03.2024 р.	<i>Ю.В. Катеринчук</i>
1.	Розділ I. Аналітичний огляд	29.03.2024 р. – 11.04.2024 р.	<i>Ю.В. Катеринчук</i>
2.	Розділ II. Передпроектна частина	12.04.2024 р. – 25.04.2024 р.	<i>Ю.В. Катеринчук</i>
3.	Розділ III. Проектна частина	26.04.2024 р. – 13.05.2024 р.	<i>Ю.В. Катеринчук</i>
4.	Розділ IV. Охорона праці. Висновки	14.05.2024 р. – 17.05.2024 р.	<i>Ю.В. Катеринчук</i>
5.	Оформлення роботи та підготовка до захисту	18.05.2024 р. – 24.05.2023 р.	<i>Ю.В. Катеринчук</i>

Студентка *Ю.В. Катеринчук* Катеринчук Ю.В.
(підпис) (прізвище та ініціали)

Керівник роботи *Р.М. Жирак* Жирак Р.М.
(підпис) (прізвище та ініціали)

АНОТАЦІЯ

Метою дослідження бакалаврської роботи є розробка сучасного проекту реконструкції Привокзальної площі у м. Івано-Франківську з урахуванням існуючої архітектурно-містобудівної ситуації та створення нового комфортного і безпечного громадського простору з високим рівнем естетичної привабливості.

В першому розділі розглянуто привокзальні площі: визначення, поняття та генеза розвитку.

В другому розділі розглянуто нормативно-правове забезпечення реконструкції привокзальної площі.

Третій розділ представляє об'ємно-планувальні рішення, вирішення фасадів будівлі, техніко-економічні обґрунтування.

В четвертому розділі розглянуто охорону праці.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: ПРИВОКЗАЛЬНА ПЛОЩА В М.ІВАНО-ФРАНКІВСЬК, ГРОМАДСЬКИЙ ТРАНСПОРТ, НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ, ОХОРОНА ПРАЦІ.

ЗМІСТ

Перелік умовних позначень та скорочень	6
ВСТУП	7
РОЗДІЛ I. АНАЛІТИЧНИЙ ОГЛЯД	12
1.1 Привокзальні площі: визначення, поняття та генеза розвитку.	12
1.2 Особливості архітектурно-планувальної та містобудівної організації привокзальних площ.....	15
1.3 Вітчизняний та світовий досвід проектування і реконструкції привокзальних площ.....	17
РОЗДІЛ II. ПЕРЕДПРОЄКТНА ЧАСТИНА	29
2.1 Нормативно-правове забезпечення реконструкції привокзальної площі.....	29
2.2 Поняття реконструкції в містобудуванні та методи її здійснення.....	31
2.3 Аналіз сучасного стану привокзальної площі в м. Івано-Франківськ.....	33
2.4 Формування концепції реконструкції привокзальної площі.....	34
РОЗДІЛ III. ПРОЄКТНА ЧАСТИНА	37
3.1 Обґрунтування архітектурно-планувального рішення та композиції схеми.....	37
3.2 Конструктивні рішення.	39
3.3 Інженерні мережі. Водопостачання.	40
3.4 Інклюзивність та доступність.	42
3.5 Благоустрій та озеленення привокзальної площі.	43
РОЗДІЛ IV. ОХОРОНА ПРАЦІ ТА ЦИВІЛЬНИЙ ЗАХИСТ	46
4.1 Загальні положення про охорону праці при здійсненні реконструкції привокзальної площі.....	46
4.2. Забезпечення вимог цивільного захисту населення	49
4.3. Пожежна безпека.....	51
ВИСНОВКИ	54
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	57

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ ТА СКОРОЧЕНЬ

ДБН - Державно Будівельні Норми

ГБН – Галузеві Будівельні Норми

ДСТУ – Державні Стандарти України

НАПБ – нормативні акти пожежної безпеки

ДСП – державні санітарні правила

БНіП – будівельні норми і правила

ЄС – Європейський Союз

ЗУ – закон України

Н/С – навколишнє середовище

ПТБ – правила техніки безпеки

ТЕП – техніко-економічні показники

ВСТУП

Актуальність теми: у сучасному світі міська інфраструктура знаходиться в постійному розвитку, яка змінюється відповідно до потреб суспільства та технологічного розвитку. Одним із головних елементів міської вулично-дорожньої і транспортної інфраструктури можна вважати

Привокзальну площу, завдяки якій формується перше враження про населений пункт та забезпечується комфорт пересування для мешканців та гостей міста. Кваліфікаційна робота присвячується аналізу існуючої архітектурно-планувальної структури та можливої реконструкції Привокзальної площі у місті Івано-Франківську.

Як правило, до формування привокзальних площ в сучасних міських умовах є декілька головних питань. Забудова привокзальної площі має здійснюватись із урахуванням різних аспектів та вимог, зокрема: архітектурно-містобудівних, функціонально-експлуатаційних, будівельно-технічних, інженерних та естетичних. Цей комплекс чинників забезпечує розкриття індивідуальності міста, його історичних особливостей з урахуванням рельєфу території. Покращення санітарно-гігієнічних та мікрокліматичних зон міського середовища, зокрема, привокзальної площі підвищить загалом ефективність використання територіальних ресурсів. Вирішення цих завдань сприятиме впорядкуванню транспортного та пішохідного руху, формуванню естетичного та практичних показників.

Дана кваліфікаційна робота має декілька актуальних аспектів, оскільки розвиток міста та зростання пасажиропотоку в сучасних умовах урбанізації вимагають модернізації інфраструктури. Зокрема, залізничний вокзал у Івано Франківську є обличчям міста, він створює початкове враження про нього у численних туристів і гостей, тому до нього висуваються особливі вимоги щодо проектування, архітектурно-містобудівної організації та функціонального зонування.

Перш за все, варто звернути увагу на інфраструктуру та транспортну доступність, що забезпечує зручність та безпеку для відвідувачів залізничного вокзалу. Добре відомо, якщо привокзальна площа має високий рівень комфорту – вона стимулює розвиток туризму та збільшення кількості гостей міста.

Громадський транспорт, який забезпечує швидкість і зручність пересування та зв'язок між Привокзальною площею з іншими мікрорайонами міста та функціональними зонами, відіграє теж важливу роль на залізничному вокзалі.

Урбаністичне планування. Привокзальна площа є важливим вузлом у місті, де перетинаються різні види транспорту – залізничний, міський автотранспорт та інші. Це місце, де пересічена транспортна система має великий потенціал.

Враховуючи той факт, що залізничний вокзал є громадською спорудою, яка розташована у центральній частині міста, у ньому та на прилеглих до нього територіях налічується велика кількість пішоходів. Цим зумовлена необхідність збільшення пішохідних зон та змінення напрямку транспортного потоку.

Привокзальна площа часто слугує обличчям міста, насамперед, для туристів та численних відвідувачів, а тому, потребує створення гармонійного містобудівного середовища з великою кількістю зелених насаджень, місць відпочинку, тощо.

Комфортність пересування. Комфортність пересування на Привокзальній площі відіграє велике значення для водіїв, пасажирів та гостей міста, адже це місце, яке вони бачать при прибутті або від'їзді. Для забезпечення комфортного пересування необхідно створити безперешкодне середовище, насамперед, для пішоходів та пасажирів з великим багажем.

Важливою є безпека пасажирів, тому потрібно враховувати належну організацію руху транспорту та пішоходів. Забезпечення доступності та інклюзивності, особливо для людей з особливими потребами, є одним з першочергових завдань при організації привокзальних територій, яке можна вирішити через наявність у достатній кількості і з врахуванням ергономічних вимог пандусів та підйомників.

Зменшення шуму і збільшення пішохідних зон. Зменшення транспортних потоків та збільшення пішохідних зон має кілька переваг: ● Сприяє зменшенню транспортних заторів та покращенню руху на вулицях – це, на нашу думку, полегшить життя місцевого населення і сприятиме ефективнішому використанню транспортної інфраструктури. ● Збільшення пішохідних зон створює безпечне середовище для пішоходів, що сприятиме активному способу життя та зменшує ризики дорожньо-транспортних пригод.

У даній кваліфікаційній роботі буде проведено аналіз існуючого стану привокзальної площі, виявленні її архітектурно-містобудівні проблеми та недоліки. Розробка проекту реконструкції враховуватиме, насамперед, поточні тенденції у міському плануванні та дизайні, а також відповідатиме потребам мешканцям та вимогам сталого розвитку.

Кваліфікаційна робота має на меті висвітлити ключові аспекти можливого розвитку привокзальної зони, зокрема: нову організацію транспортного руху, створення комфортних пішохідних зон, розміщення інфраструктурних об'єктів та інші архітектурно-містобудівні фактори, спрямовані на покращення містобудівної ситуації та функціональності привокзального простору.

Ключовою ідеєю роботи є покращення існуючого стану привокзальної площі у місті Івано-Франківську, що слугуватиме привабливим та практичним простором, який підвищить загальний рівень міського середовища та якості життя, враховуючи потреби всіх груп населення, зокрема, осіб з особливими потребами та власників транспортних засобів. Планування

буде виконано з урахуванням інтересів усіх сторін для досягнення максимальної соціальної користі.

Мета кваліфікаційної роботи – розробка сучасного проєкту реконструкції Привокзальної площі у м. Івано-Франківську з урахуванням існуючої архітектурно-містобудівної ситуації та створення нового комфортного і безпечного громадського простору з високим рівнем естетичної привабливості.

Для досягнення поставленої мети необхідним є реалізація наступних завдань:

1. Проаналізувати особливості виникнення, формування та розвитку привокзальних площ в міських умовах з точки зору їх архітектурно-планувальної та містобудівної організації.

2. Вивчити вітчизняний та світовий досвід проєктування і реконструкції привокзальних площ.

3. Здійснити містобудівний аналіз існуючого сучасного стану Привокзальної площі в м. Івано-Франківську.

4. Сформулювати концепцію реконструкції Привокзальної площі в Івано-Франківську на основі аналізу існуючих методів та обрати найбільш ефективні та доцільні з них.

5. З'ясувати особливості реконструкції привокзальної площі у відповідності до чинної нормативно-правової документації на проведення такого виду робіт.

6. Обґрунтувати запропоноване архітектурно-планувальне рішення та композиційну схему реконструкції Привокзальної площі з врахуванням конструктивних, інженерних, безпекових вимог, доступності та інклюзивності а також забезпечення вимог до благоустрою та озеленення даної території.

7. Особливу увагу при розробці проєкту реконструкції Привокзальної площі звернути на вимоги безпеки і цивільного захисту населення як в мирний час, так і в умовах воєнного стану.

Об'єктом дослідження є Привокзальна площа в м. Івано-Франківську.
Предметом дослідження є існуюча містобудівна ситуація, а також пошук та розробка сучасних архітектурно-містобудівних, функціональних та естетичних рішень при реконструкції Привокзальної площі в місті Івано Франківськ з метою створення максимально комфортного міського середовища.

Методи дослідження: аналіз актуальної наукової літератури за темою дослідження; узагальнення отриманої нами інформації; порівняння та абстракції; метод комп'ютерного моделювання при розробці проєкту реконструкції Привокзальної площі в Івано-Франківську.

Практичне значення кваліфікаційної роботи полягає в тому, що результати дослідження можуть бути використані при розробці чи коригуванні містобудівної документації, зокрема, генплану, детальних планів території, проведенні реальних робіт з благоустрою міського середовища з врахуванням соціальних аспектів, комфортності, безпеки, доступності та інклюзивності, а також при розробці схожих проєктів реконструкції громадських просторів у інших містах.

Структура дослідження. Кваліфікаційна робота складається із графічної частини та пояснюючої записки, яка включає вступ, 4 розділи, загальні висновки, список використаних джерел, що нараховує 44 найменувань та додатки. Загальний обсяг пояснюючої записки до кваліфікаційної роботи становить 60 сторінок.

РОЗДІЛ І. АНАЛІТИЧНИЙ ОГЛЯД

1.1. Привокзальні площі: визначення, поняття та генеза розвитку.

Привокзальна площа – розповсюджена назва привокзальних площ у містах України та низки інших країн, територія чи район, що розташований поруч із діючою або колишньою залізничною станцією, вокзалом. Привокзальні площі є не лише місцем переміщення, а й важливим елементом міської інфраструктури та архітектурного середовища [1].

Залізничний вокзал має декілька просторово-функційних топосів, які набувають різного архітектурного-будівельного вигляду: привокзальна площа, будівля вокзалу та перон.

«Топос привокзальної площі визначається як простір сукупності функцій посадок/висадок громадського транспорту, легкових автомобілів, інших рухомих транспортних одиниць та пішохідно-візкового переміщення до/з будівлі вокзалу чи безпосередньо перону. Базові функції зміни способу переміщення та скерування потоків до/з вагонів знаходять відображення у площинному вирішенні покриття і заощення земної поверхні як пішохідної та проїзної частин» [2].

«Топос вокзальної будівлі визначається як місце, будівельний корпус для перебування працівників, клієнтів та пасажирів – майбутніх і тих, які щойно завершили подорож. Приналежність будівлі вокзалу та візуальна подібність до решти громадських будівель є очевидною. У функційному сенсі тут відбувається приготування клієнтів до поїздки (інформування, придбання проїзних документів, супутніх дорожніх речей, дрібне побутове обслуговування, очікування, харчування, туалет та ін.), а також перебування і роботи працівників залізничних служб для відправлення/прийняття поїздів і пасажирів. Архітектурне вираження цього топосу має здебільшого вигляд тримірної будинкової споруди» [2].

«Топос перону розуміється як місце контакту пасажирських посадкових платформ із коліями. Ключові функції будь-якої пасажирської

станції посадки/висадки забезпечуються розгорнутим і протяжним площинним утворенням почергового розміщення платформ і колій. Цей топос функційно співставний з топосом привокзальної площі, хоча є зредукованим до посадки/висадки на єдиний тип транспортного засобу – у/з склад вагонів (поїзд)» [2].

Привокзальна площа в Івано-Франківську прилягає до залізничного вокзалу, яка простягається від вул.Вовчинецької до перехрестя із вулицями Гаркуші та Залізничної.

Площа почала формуватися після зведення у 1866 залізничної лінії Львів – Чернівці на околиці Заболотівського передмістя. На той час була віддалена від центру міста на 1,5 км [3].

«У 1866 році була прокладена перша колія зі Львова через Станіславів до міста Ясс у Румунії. Надалі будівництво колії від Станіслава розвивалось в різних напрямках: у січні 1875 року був розпочатий рух на Стрий, в січні 1884 року – на Гусятин, а з листопада 1891 року – на Вороненку» [3].

«На початку минулого століття залізничний вузол у Станіславі вважався настільки потужним і значним, що саме тут, а не у Львові чи Кракові, відкрили дирекцію залізниць. Її тоді розмістили у спеціально споруджений розкішній будівлі, де зараз розташований головний корпус медичного університету» [3].

«Вокзал за свою історію пережив дві реконструкції. Перша відбулась у 1886 році. Розвиток Австро-Угорщини (в складі якої була й Галичина) спонукав до розбудови залізничної мережі. Наш невеликий вокзал перестав відповідати потребам часу. Тож до невеликої головної будівлі по обидва боки при-будували одноповерхові флігелі. Відкрилися їдальня і канцелярія, колійова пошта. Над центральним входом до вокзалу здіймалася скульптура крилатої богині, якої нині тут уже, на жаль, немає» [3].

Забудова площі

«Будівля № 15 на вулиці Привокзальній, у якій міститься дирекція залізничних перевезень. Першою спорудою на площі був залізничний вокзал (буд. № 19), побудований у тому же 1866 році, що й колія зі Львова до Чернівців. У 1906 році вокзал був капітально перебудований, а поряд було споруджено у такому стилі і двоповерховий будинок (буд. № 19) залізничної

пошти – центр обробки та перевезення» [3].

«Наступною була зведена перед Першою світовою війною залізнична поліклініка (буд. № 17) та розбудована у 1933 році архітектором Т. Ковальським. В будинку № 15 знаходиться Івано-Франківська дирекція залізничних перевезень. Поруч з Привокзальною площею розташований міжміський автовокзал» [3].

Сквер та вулиця Привокзальна в м. Івано-Франківську.

«Навпроти вокзалу в 1920-1930-тих рр. сформовано сквер. До того часу це місце вже було забудовано будинками, і навіть, двоповерховими кам'яницями, які довелося знести. Привокзальний сквер заклали в межах до, прокладеної у 1888 році, вулиці Привокзальної (теперішня назва, міститься на західному краю скверу)» [3].

«У двоповерховому будинку № 11, збудованому за Австрії, в міжвоєнний час знаходився Народний дім українських залізничників. Напівзруйнований будинок у 2005 році відремонтував для себе банк Credit Agricole» [3].

«Будинок № 13 на розі з вулицею Донцова, споруджений 1956 році, є одним із небагатьох представників архітектурної «сталінської величі» в Івано Франківську» [2].

1.2 Особливості архітектурно-планувальної та містобудівної організації привокзальних площ.

Сучасна містобудівна політика орієнтована на принципи стійкого розвитку, яка стимулює пошук нових підходів до розвитку

урбанізованого середовища. Одним з ключових елементів транспортної інфраструктури міста, що зазнає значних змін є залізничні вокзальні комплекси. Відмінною рисою сучасних проєктів стає комплексний підхід до розвитку, що виходить за рамки простої реконструкції вокзалу та платформ. На перший план виходить перетворення привокзальної площі та прилеглої території на багатофункціональний простір, що інтригує транспортні, соціальні, культурні та інші функції.

Створення привокзальних площ – це комплексне завдання, що потребує ретельного опрацювання з точки зору технології, функціональності та естетики. Ці аспекти тісно пов'язані між собою і потребують єдиної стратегії проєктування, починаючи від загальної концепції до детального втілення.

Широкий спектр сучасних технологій та можливість варіювати форми архітектурно-містобудівної організації простору роблять гострою проблему вибору оптимальних рішень з функціонально-практичної та композиційної точки зору. Відсутність чітко визначених шаблонів для створення досконалих та естетично привабливих привокзальних площ потребує глибокого аналізу факторів, що впливають на їх формування та розвиток, а також розробки нових прийомів архітектурно-містобудівної організації.

Серед актуальних питань, які потребують більш детального вивчення в контексті формування залізничних привокзальних площ в сучасних умовах, можна виділити кілька ключових аспектів. По перше, це характер забудови, що включає визначення особливостей сучасної забудови привокзальної площі з урахуванням містобудівних, функціональних, будівельно-технічних, економічних та естетичних вимог. Цей аспект передбачає аналіз існуючих забудов та їхнє адаптування до сучасних стандартів і потреб, включаючи забезпечення зручності для пасажирів і інтеграцію з навколишньою міською інфраструктурою.

По-друге, ідентичність, що підкреслення індивідуальності кожного міста, його історичних особливостей та сучасного вигляду в архітектурному рішенні привокзальної площі. Цей аспект важливий для збереження та підкреслення унікального характеру кожного населеного пункту, що може бути відображено через архітектуру, озеленення та використання місцевих матеріалів.

По-третє, рельєф, який враховує особливості місцевості при реконструкції або новому будівництві привокзальної площі. Важливою є адаптація проектів до природних умов, що дозволяє створювати зручні та естетично привабливі простори, які гармонійно вписуються в навколишній ландшафт. Окрім цього, перспективи розвитку привокзальних зон потребують уваги. Це означає забезпечення можливостей для подальшого функціонально просторового розвитку цих територій, що включає резервування місць для можливого розширення інфраструктури та врахування потенційних потреб зростаючого міста.

Вирішення цих завдань сприятиме функціонально-планувальному вдосконаленню, що включає упорядкування транспортного та пішохідного руху, раціональне розміщення об'єктів різного призначення на площі. Це також покращить естетичну привабливість привокзальних зон, дозволяючи відобразити історичний образ міста та створити цілісну та виразну композицію. Додатково, такі заходи сприятимуть екологічному покращенню, зокрема поліпшенню мікроклімату та санітарно-гігієнічних умов в зоні привокзальної площі. Нарешті, це підвищить економічну ефективність за рахунок раціонального використання територіальних ресурсів, що є важливим аспектом розвитку сучасних міст.

Комплексний підхід до розвитку привокзальних площ, що ґрунтується на принципах стійкого розвитку, з урахуванням функціональних, естетичних та екологічних аспектів, стане запорукою створення гармонійних та комфортних

просторів, які не лише ефективно виконують транспортну функцію, але й збагачують міське середовище та сприяють його сталому розвитку.

Важливо зазначити, що при проектуванні привокзальних площ необхідно враховувати потреби та інтереси різних груп населення, включаючи людей з обмеженими можливостями. Також приділяти значну увагу озелененню Привокзальної площі.

1.3 Вітчизняний та світовий досвід проектування і реконструкції привокзальних площ.

За останні десятиліття Польща активно оновлює свої вокзали та прилеглі території, створюючи сучасні та комфортні простори для пасажирів. Краків, Вроцлав, Гданськ, Лодзь та Познань – це лише деякі з міст, де вже реалізовані масштабні проекти з реконструкції. Більшість робіт розпочалися ще до Євро

2012, але й після чемпіонату Польща продовжує активно розвивати цю сферу. Нові привокзальні площі враховують потреби всіх учасників дорожнього руху. Тут зручно не лише водіям приватних авто, але й, в першу чергу, пішоходам та пасажиром громадського транспорту.

Ось декілька ключових трендів, які можна спостерігати у реконструкції привокзальних площ:

Перше, це **створення пішохідних зон**. Збільшення площі для пішоходів, облаштування зручних тротуарів, велодоріжок та зон відпочинку стають пріоритетом. Це сприяє безпеці та комфорту пішоходів, а також покращує загальний вигляд та функціональність привокзальних площ.

Також, сюди відносимо **інтеграцію громадського транспорту**. Пріоритетне значення надається розвитку зручного та доступного громадського транспорту, його інтеграції з іншими видами транспорту. Це включає створення пересадочних вузлів, які полегшують пересування пасажирів та знижують затори на дорогах.

Озеленення. Активне використання зелених насаджень для створення естетично привабливого та екологічно чистого простору. Додавання парків, садів та інших зелених зон покращує мікроклімат та сприяє відпочинку мешканців і гостей міста.

Мультифункціональність. Розширення функціоналу привокзальних площ, розміщення тут торгових центрів, кафе, ресторанів, офісів та інших об'єктів. Це робить привокзальні зони не тільки транспортними вузлами, але й важливими міськими центрами активності та дозвілля.

Універсальний дизайн. Забезпечення доступності привокзальних площ для людей з обмеженими можливостями. Включення безбар'єрних маршрутів, пандусів, ліфтів та спеціальних вказівників забезпечує комфорт для всіх категорій населення.

Окрім цього, важливими аспектами є впровадження сучасних технологій та смарт-рішень. Використання цифрових технологій для організації транспортного руху, інформаційних систем для пасажирів та безконтактних платежів робить привокзальні площі більш зручними та функціональними. Важливо також враховувати енергозберігаючі технології, що сприяють сталому розвитку та економії ресурсів. Польський досвід реконструкції привокзальних площ може стати зразком для інших країн Східної Європи. Це питання не лише комфорту та зручності для пасажирів, але й розвитку міст, створення сучасних та привабливих публічних просторів.

Важливо зазначити, що реконструкція привокзальних площ - це складне та комплексне завдання, яке потребує співпраці різних фахівців: архітекторів, урбаністів, транспортників, екологів, соціологів та інших.

При проектуванні нових просторів важливо враховувати історичний контекст, архітектурну особливість місця та потреби жителів міста. Розвиток привокзальних площ може стимулювати економічний розвиток прилеглих територій, створювати нові робочі місця та приваблювати туристів. «Тоді, як у більшості великих європейських міст вся

інфраструктура вже давно побудована, то Польща зараз дуже динамічно розвивається. В інших же країнах Східної Європи ситуація залишається дуже сумною. Для прикладу можна взяти привокзальну площу столиці Словаччини Братислави» – відмічає експерт з транспорту Антон Гаген [4].

Кращі практики з реконструкції привокзальних площ у світі: **1. Відень, Австрія:**

Привокзальна площа Відня – це зразок сучасного та багатофункціонального простору. Чітке зонування та зручне планування, що робить площу зручною для орієнтування. Інтеграція з громадським транспортом, наявність підземного переходу до метро (рис. 1.1.3.1).



Рисунок 1.1.3.1

2. Цюрих, Швейцарія:

Привокзальна площа Цюриха — це не лише транспортний вузол, але й справжній публічний простір. Цю площу було реконструйовано в 2010-х роках, щоб створити більш відкритий та гостинний громадський простір. Тут проводяться концерти, фестивалі, ярмарки та інші заходи. Інтеграція з торговим центром та офісними будівлями. На площі знаходиться: пішохідна зона, зелені зони, фонтани, скульптури (рис. 1.1.3.2).



Рисунок 1.1.3.2



Рисунок 1.1.3.3

3. Токіо , Японія :

Привокзальна площа Токіо — це багаторівневий комплекс, що поєднує в собі вокзал, магазини, ресторани, підземні ходи та інші об'єкти. Цю жваву площу було реконструйовано в 1990-х роках, щоб покращити транспортний потік та створити більш приємний громадський простір. Ефективне використання простору за рахунок багаторівневої забудови. Зручне сполучення з метро та іншими видами транспорту. Сучасні технології та інноваційні рішення (Рис. 1.1.3.3).

4. Нью-Йорк, США:

Привокзальна площа Гранд-Централ — це історична пам'ятка, що перетворена на сучасний транспортний вузол та публічний простір. Цей знаковий вокзал, побудований у 1913 році, був реконструйований у 1990-х роках з акцентом на збереження його історичної архітектури та елегантності.. Площа Гранд-Централ стала популярним туристичним місцем, транспортним вузлом та діловим центром, зберігши при цьому свою архітектурну цінність. Інтеграція з громадським транспортом, наявність метро та електричок.

Розташування в центрі міста, що робить площу популярним місцем для відпочинку та зустрічей (Рис. 1.1.3.4).



Рисунок 1.1.3.4

5. Копенгаген, Данія:

Привокзальна площа Копенгагена – це приклад екологічного та стійкого розвитку. Площа була закладена у 1864 році з будівництвом залізничної станції. Поряд знаходиться вокзал, який є найбільшим у Данії, який обслуговує поїзди з усіх куточків країни та Європи. Спочатку площа була оточена невеликими одноповерховими будинками. У 2000-х роках розпочалася масштабна реконструкція площі перед вокзалом Копенгагена. Проект реконструкції передбачав розширення пішохідної зони, озеленення, встановлення фонтану та нових меблів. Реконструкція площі була завершена у 2012 році. Тут активно використовується велосипедний транспорт, а зелені насадження займають значну частину території.

Площа перед вокзалом Копенгагена протягом всієї історії була важливим місцем для жителів та гостей міста. Вона слугувала не лише транспортним вузлом, але й місцем зустрічей, відпочинку та проведення різноманітних заходів. Зміни, які відбувалися на площі протягом років, відображають розвиток міста та його залізничного сполучення (Рис. 1.1.3.5).



Рисунок 1.1.3.5

Перші привокзальні площі в Україні з'явилися разом із першими залізничними станціями у 19 столітті. Спочатку це були просто вільні простори перед вокзалами, де люди могли очікувати на потяги. З часом площі почали забудовувати магазинами, кафе, ресторанами та іншими об'єктами.

У радянські часи реконструкція привокзальних площ відбувається централізовано, і всі вони мали схожий дизайн. Після розпаду СРСР багато площ занедбали та втратили свою колишню велич. В останні роки в Україні зростає інтерес до реконструкції привокзальних площ. Це пов'язано з декількома факторами: зростанням пасажиропотоку на залізничному транспорті; покращенням економічної ситуації в країні; зростанням свідомості про важливість публічних просторів.

Вітчизняний досвід привокзальних площ :

1. Київ, Центральний вокзал:

У Києві вперше про реконструкцію Вокзальної площі вперше заговорили ще у 2013 році при адміністрації Олександра Попова [4].

Навести лад на площі планували простим способом – встановити шлагбауми на в'їзді й виїзді з площі. При цьому на в'їзді мало бути 4 шлагбауми, а на виїзді – 3. Через це проєкт мав суттєву ваду –

збільшувався час очікування на виїзд з привокзальної площі через скупчення автомобілів [4].

«Ми провели заміри й виявилось, що таким способом чиновники перетворювали привокзальну площу на своєрідну мишоловку для водіїв. Крім того, заміри показали, що головною проблемою були пішоходи – без них автомобілі на площі роз'їжджались без затримок. Але проєкт, який пропонувала міська влада, взагалі не враховував пішоходів», – пояснює директор компанії «А + С Україна» Дмитро Беспалов [4].

Однак з початком Майдану міська влада відмовилась від планів реконструкції Вокзальної площі і вдруге повернулась до них лише у 2015 році. «Тоді в департаменті транспортної інфраструктури знову заговорили про встановлення шлагбаума, але з'явилися й альтернативні проєкти. Серед них був проєкт Віктора Петрука. Він пропонував організувати рух на привокзальній площі за прикладом аеропорту – тоді зникав конфлікт між автомобілістами і пішоходами», – пояснює Беспалов [4].

2. Львів, Привокзальний вокзал. Двірцева площа.

У 2019 році розпочалася масштабна реконструкція Двірцевої площі. Проєкт реконструкції передбачав розширення пішохідної зони, озеленення, встановлення фонтану та нових меблів. Реконструкція площі була завершена у 2021 році. Реконструкція мала на меті перетворити цю важливу транспортну та громадську зону на сучасний та комфортний простір. Було висаджено багато нових дерев та кущів, а також створено зелені зони з лавками та урнами. Також у центрі площі був встановлений новий фонтан "Нептун", який став популярним місцем для фото та відпочинку.

Розширення пішохідної зони: Площа тротуарів була значно збільшена, щоб зробити її більш зручною та доступною для пішоходів. Завдяки розширенню пішохідної зони та покращенню благоустрою, площа стала більш зручною та безпечною для пішоходів. Це призвело до зменшення кількості смуг для автомобільного руху. Під час реконструкції зробили

підземний перехід, який з'єднує площу з вокзалом, був оновлений та розширений.

Реконструкція площі сприяла розвитку прилеглої території, що призвело до відкриття нових магазинів, кафе та ресторанів. Однак, як і будь-який проєкт, реконструкція Двірцевої площі мала і своїх критиків. Деякі люди вважали, що зменшення кількості смуг для автомобільного руху призведе до заторів. Інші критикували дизайн фонтану та нових меблів. Загалом, реконструкція Двірцевої площі стала успішним проєктом, який значно покращив цю важливу частину Львова. Площа стала більш зручною, красивою та привабливою для людей, що робить її важливим місцем для міста.

Площу Двірцеву проєктували з врахуванням забезпечення її доступності для маломобільних груп населення, і нині це найкраща привокзальна площа в Україні з точки зору інклюзивності. Про це заявив заступник директора департаменту житлового господарства та інфраструктури Андрій Білий, передає пресслужба Львівської міськради. За його словами, до обговорення щодо площі були залучені особи з інвалідністю, і, як він запевнив, 98% зауважень врегулювали під час виконання робіт [5]. Рисунок 1.1.3.8



Рисунок 1.1.3.8

3. Тернопіль. Привокзальна площа.

Реконструкція привокзальної площі у Тернополі розпочалася у 2019 році і триває й досі. Її метою є перетворення цієї важливої транспортної розв'язки на сучасний та комфортний громадський простір.

Однак, як і будь-який проєкт, реконструкція привокзальної площі має й своїх критиків. Деякі люди вважають, що проєкт є занадто дорогим, а інші стурбовані тим, що він може призвести до збільшення трафіку в цій частині міста. Загалом, реконструкція привокзальної площі у Тернополі є важливим проєктом, який має потенціал значно покращити цю важливу частину міста. Важливо, щоб проєкт був реалізований з урахуванням всіх думок та потреб жителів міста. Згідно з проєктом реконструкції Привокзальної площі, тут заплановано облаштувати зону для екскурсійних автобусів, розмежувати місця для стоянки приватного транспорту та таксі, оновити дорожнє покриття, провести благоустрій території з влаштуванням нового вуличного освітлення, зелених зон та місць для відпочинку. Наразі ремонтні роботи розпочалися на пішохідній ділянці [6]. Рисунок 1.1.3.9



Рисунок 1.1.3.9

4. Вінниця. Привокзальна площа.

Платформи громадського транспорту, вважають розробники, повинні бути в такій послідовності: дві лінії трамвая, далі – тролейбус, автобус, таксі, лінія приватного транспорту, дві лінії приміського транспорту. За проєктом, посадка-висадка відбуватимуться за 50 м від входу. Для порівняння,

на сьогодні трамвай зупиняється за 300 м від вокзалу. Також приміські маршрути, зокрема й ті, що пов'язані з приєднаними до Вінниці громадами, експерти радять також пов'язати з транспортним вузлом. Під них заплановано виділити дві лінії на платформах – ближче до вул. Батозької. Окремі платформи та лінію передбачають для служб таксі та короткочасного паркування приватного транспорту. На місці ж існуючого трамвайного кільця запропоновано облаштувати паркінг на 300 авто, оскільки на сьогодні територія площі вже не задовольняє зростаючий попит.[7] Рисунок 1.1.3.10



Рисунок 1.1.3.10

Важливо зазначити, що це лише декілька прикладів успішної реконструкції привокзальних площ в Україні. Багато інших міст також мають плани реконструкції своїх привокзальних площ.

Реконструкція привокзальних площ - це складний процес, який потребує координації роботи багатьох організацій. Важливо, щоб при реконструкції враховувалися потреби не лише пасажирів, але й місцевих жителів.

РОЗДІЛ II. ПЕРЕДПРОЄКТНА ЧАСТИНА

2.1 Нормативно-правове забезпечення реконструкції привокзальної площі.

Нормативно-правове забезпечення реконструкції привокзальної площі Реконструкція привокзальної площі — це складний процес, який потребує дотримання численних нормативно-правових актів.

Додержання нормативно-правових актів при реконструкції привокзальних площ в Україні є важливим з ряду причин:

1. Забезпечення безпеки та надійності: Дотримання ДБН гарантує, що всі роботи з реконструкції проводяться з дотриманням будівельних норм та правил, що робить об'єкт безпечним для експлуатації. Це стосується міцності конструкцій, протипожежної безпеки, санітарних норм та інших важливих аспектів.

2. Захист прав та інтересів громадян: Містобудівні умови та обмеження забудови, а також місцеві правила забудови гарантують, що реконструкція не порушуватиме права та інтереси жителів прилеглих територій. Це стосується таких питань, як рівень шуму, вібрації, візуальне сприйняття об'єкта.

3. Забезпечення законності: Отримання всіх необхідних дозволів та погоджень гарантує, що реконструкція проводиться законно і не суперечить чинному законодавству. Це може мати серйозні наслідки для замовника та підрядника, якщо роботи ведуться без відповідних документів.

4. Забезпечення гармонійного розвитку міста: Реконструкція привокзальної площі повинна відповідати загальному плану розвитку міста та не суперечити іншим об'єктам інфраструктури. Це робить місто більш комфортним та привабливим для жителів та гостей.

5. Захист довкілля: Нормативно-правові акти з екології гарантують, що реконструкція не завдаватиме шкоди довкіллю. Це стосується таких

питань, як викиди шкідливих речовин, забруднення ґрунту та води, збереження зелених насаджень.

Недотримання нормативно-правових актів може призвести до серйозних наслідків. По-перше, це може викликати штрафи та санкції з боку органів державної влади та місцевого самоврядування, що значно ускладнить реалізацію проєкту. По-друге, може статися зупинка робіт з реконструкції, що затягне строки виконання проєкту та збільшить загальні витрати. Крім того, доведеться виправляти помилки, які виникли через порушення нормативних вимог, що також призведе до додаткових фінансових витрат. Нарешті, недотримання норм може серйозно пошкодити репутацію як замовника, так і підрядника, впливаючи на їхні майбутні проєкти та співпрацю з іншими партнерами. Тому важливо, щоб при реконструкції привокзальних площ дотримувалися всіх чинних норм та правил.

Головними документами, яких варто дотримуватись у процесі містобудівної діяльності, є Закон України "Про містобудівну діяльність" від 17.05.2017 № 805-VIII. Він визначає основні принципи містобудівної політики, порядок розробки та затвердження містобудівної документації, а також повноваження органів державної влади та місцевого самоврядування. Також необхідно керуватись Державними будівельними нормами (ДБН) України, які встановлюють норми та правила проектування, будівництва та експлуатації будівель та споруд.

Не менш важливими є містобудівні умови та обмеження забудови земельної ділянки. Цей документ визначає умови розміщення та будівництва об'єкта на конкретній земельній ділянці, що дозволяє врахувати всі особливості місцевості та забезпечити відповідність проєкту чинним вимогам. Окрім того, слід дотримуватись місцевих правил забудови, які встановлюють додаткові вимоги до проектування та будівництва на території певного населеного пункту. Ці документи допомагають забезпечити

гармонійний розвиток міської інфраструктури та підтримку архітектурного стилю відповідного регіону.

2.2 Поняття реконструкції в містобудуванні та методи її здійснення

Реконструкція в містобудуванні - це комплекс заходів, спрямованих на зміну існуючого об'єкта капітального будівництва та його інженерних мереж, що не передбачає зміни його основних конструктивних характеристик і зовнішніх обрисів.

Методи реконструкції будівель включають капітальний ремонт, перебудову, реставрацію та модернізацію. Капітальний ремонт передбачає заміну або відновлення зношених елементів інженерних мереж без зміни основних конструктивних характеристик. Перебудова дозволяє змінити планування та об'ємно-просторові характеристики будівлі. Реставрація спрямована на відновлення історичного вигляду та автентичності. Модернізація включає оновлення будівлі за допомогою сучасних технологій та матеріалів для покращення її енергоефективності, комфортності та функціональності.

Методи реконструкції будівель відображають різноманітні підходи до вдосконалення та збереження існуючих структур. Кожен з цих методів має свої унікальні особливості та відповідає певним потребам і вимогам. Наприклад, капітальний ремонт може бути необхідним для збереження безпеки та життєздатності будівлі, тоді як перебудова може бути виконана для адаптації приміщень під нові функціональні потреби. Реставрація, у свою чергу, підкреслює важливість збереження історичного та культурного значення будівлі. Таким чином, розуміння та використання різних методів реконструкції дозволяє зберігати та вдосконалювати нашу спадщину для майбутніх поколінь.

Вибір методу реконструкції будівлі визначається кількома ключовими факторами. Стан будівлі відіграє важливу роль: якщо вона зазнала серйозних пошкоджень або знаходиться в аварійному стані, може бути

необхідна повна реконструкція для відновлення її життєздатності. Важливо враховувати функціональне призначення будівлі: якщо змінилася її потреба або призначення, може знадобитися перебудова, щоб відповідати новим вимогам. Якщо будівля має історичну або культурну цінність, реставрація може бути найбільш відповідним методом збереження її унікального характеру. Не менш важливим є аспект економічної доцільності: реконструкція має бути обгрунтованою з фінансової точки зору, з урахуванням витрат та очікуваних результатів.

Вибір методу реконструкції також може залежати від технічних та інженерних характеристик будівлі, таких як тип конструкції, стан фундаментів, технічні системи тощо. Ці аспекти можуть вплинути на вибір оптимального методу реконструкції з точки зору безпеки та ефективності.

Процес реконструкції складається з кількох етапів. Спершу необхідно розробити проектну документацію, яка повинна відповідати всім чинним нормам та правилам, а також враховувати всі особливості об'єкта. Після цього потрібно отримати необхідні дозволи від органів державної влади та місцевого самоврядування, що дозволить законно проводити реконструкційні роботи. Наступним кроком є проведення будівельних робіт, які мають виконуватись з дотриманням усіх встановлених норм та правил. Після завершення будівельних робіт об'єкт реконструкції повинен бути введений в експлуатацію відповідно до встановленого порядку. Реконструкція є важливим інструментом містобудівного розвитку, який дозволяє оновлювати старий фонд будівель, покращувати їх функціональність та естетичний вигляд, а також сприяти раціональному використанню земельних ресурсів.

2.3 Аналіз сучасного стану привокзальної площі в м. Івано Франківську

Привокзальна площа м. Івано-Франківську – це значний транспортний вузол, який щодня обслуговує тисячі людей. Площа розташована

в центральній частині міста, оточена історичними будівлями та є важливим елементом міського середовища. Зручність транспортного сполучення: розташування площі забезпечує легкий доступ до різних районів міста та інших населених пунктів завдяки зручному транспортному сполученню.

На цей час Привокзальна площа, потребує реставрації. Площа побудована доволі давно і через це вона має застарілий дизайн, який не відповідає сучасним потребам. Основною проблемою привокзальної площі є її незручність для пішоходів. Це обумовлено інтенсивним рухом транспорту та відсутністю безпечних пішохідних переходів. Крім того, часто бракує чітких навігаційних знаків і достатньої кількості місць для відпочинку, що додатково ускладнює пересування пішоходів.

Також, на Привокзальній площі значно відчувається брак зон для відпочинку: На площі відчувається значна нестача місць, де люди могли б присісти та відпочити. Це створює суттєві незручності для тих, хто чекає на транспорт або просто хоче трохи перепочити після тривалого пересування. Крім того, на площі майже немає зелених насаджень, які могли б створити приємну атмосферу та забезпечити тінь у спекотні дні. Відсутність лавок та інших зручностей для сидіння робить перебування на площі виснажливим, особливо для літніх людей, сімей з дітьми та осіб з обмеженими можливостями. В цілому, недоліки в облаштуванні зон для відпочинку знижують загальний комфорт і привабливість площі.

Інтенсивний транспортний потік. Велика кількість транспортних засобів створює серйозні небезпеки для пішоходів і велосипедистів. Часто трапляються ситуації, коли пішоходи змушені маневрувати між автомобілями, що рухаються, через відсутність належно облаштованих переходів. Для велосипедистів недостатньо велодоріжок, що робить їх пересування ще більш ризикованим. Крім того, інтенсивний транспортний

потік спричиняє забруднення повітря і шум, що негативно впливає на якість життя в цій зоні.

Нестача паркувальних місць. Відсутність достатньої кількості паркувальних місць спричиняє утворення заторів, оскільки водії змушені шукати вільні місця для паркування, що уповільнює рух транспорту. Це також призводить до збільшення рівня забруднення довкілля через постійне пересування автомобілів у пошуках місця для стоянки. Крім того, незаконне паркування на тротуарах і в інших непередбачених для цього місцях створює додаткові незручності для пішоходів і підвищує ризик дорожньо-транспортних пригод.

2.4 Формування концепції реконструкції привокзальної площі

Формування концепції реконструкції привокзальної площі є складним процесом, що вимагає врахування багатьох факторів і аспектів. На початковому етапі важливо визначити основні цілі та завдання реконструкції, які можуть включати покращення функціональності, естетичної привабливості та екологічної стійкості площі. Для цього необхідно провести детальний аналіз існуючої ситуації, включаючи оцінку транспортних потоків, стану інфраструктури та потреб місцевого населення.

Одним із ключових аспектів є розробка проектної документації, яка повинна відповідати всім чинним нормам та правилам, а також враховувати особливості конкретного об'єкта. Проект має включати планування нових пішохідних зон, велодоріжок, зон відпочинку та озелених територій. Важливо також передбачити інтеграцію громадського транспорту, забезпечити зручні пересадочні вузли та зони для очікування.

Особливу увагу слід приділити збереженню та підкресленню ідентичності міста. Архітектурні рішення повинні відображати історичні особливості та сучасний вигляд населеного пункту, створюючи гармонійний та впізнаваний образ привокзальної площі. Використання

місцевих матеріалів та елементів декору допоможе підкреслити унікальний характер міста.

Рельєф місцевості також грає важливу роль у процесі реконструкції. Необхідно враховувати природні особливості ділянки, що дозволить створити зручні та естетично привабливі простори, які гармонійно вписуються в навколишній ландшафт.

Перспективи розвитку привокзальної зони потребують ретельного планування. Варто передбачити можливості для подальшого функціонально просторового розвитку, що включає резервування місць для можливого розширення інфраструктури та врахування потенційних потреб зростаючого міста.

Формування концепції реконструкції привокзальної площі також передбачає дотримання всіх нормативно-правових актів, зокрема Закону України "Про містобудівну діяльність" та Державних будівельних норм (ДБН) України. Важливо забезпечити отримання всіх необхідних дозволів та погоджень від органів державної влади та місцевого самоврядування.

Забезпечення безпеки під час проведення будівельних робіт є обов'язковою умовою. Необхідно розробити та впровадити заходи щодо забезпечення безпеки, а також забезпечити працівників необхідними засобами індивідуального захисту.

Таким чином, формування концепції реконструкції привокзальної площі є комплексним завданням, яке вимагає врахування багатьох аспектів та ретельного планування. Вдале поєднання функціональності, естетики та екологічної стійкості дозволить створити сучасний, зручний та привабливий простір, що відповідає потребам місцевого населення та гостей міста.

РОЗДІЛ ІІІ. ПРОЄКТНА ЧАСТИНА

3.1 Обґрунтування архітектурно-планувального рішення та композиції схеми.

Привокзальна площа – це важливий транспортний вузол, який слугує першим враженням для відвідувачів міста. Тому важливо, щоб її дизайн був не лише функціональним, але й естетично привабливим. Площа повинна бути легкодоступною для всіх видів транспорту, включаючи пішоходів, велосипедистів, громадський транспорт та приватні автомобілі. Повинна забезпечувати всі необхідні функції, такі як доступ до вокзалу, зупинки громадського транспорту, парковка, туалети, магазини та кафе.

Площа повинна бути безпечною для всіх користувачів, з чітким розмежуванням зон для пішоходів, велосипедистів та автомобілів. Також повинна бути візуально привабливою та відповідати загальному дизайну міста. Бути спроектована з урахуванням принципів стійкості, таких як використання екологічно чистих матеріалів та енергоефективних технологій.

Є кілька прикладів архітектурно-планувальних рішень, які можуть бути використані для привокзальної площі:

- Площа з центральним майданом: Це класичний дизайн, який забезпечує багато вільного простору для людей та може бути використаний для проведення заходів.

- Площа з пішохідною зоною: Цей дизайн робить акцент на пішохідному русі та може включати зелені насадження, лавки та інші елементи благоустрою.

- Площа з багаторівневою розв'язкою: Цей дизайн може бути використаний для розділення транспортних потоків та створення більш безпечного та комфортного середовища для пішоходів.

При виборі архітектурно-планувального рішення для привокзальної площі важливо провести ретельний аналіз потреб та контексту. Рішення повинно бути гнучким та адаптивним, щоб воно могло відповідати мінливим потребам міста.

Композиційні схеми привокзальної площі визначають спосіб організації та розміщення різних елементів на території залізничного вокзалу. Ці схеми відображають не лише геометричну структуру простору, а й визначають взаємозв'язок між будівлями, зонами очікування, зупинками громадського транспорту, парковками, торговельними площами та іншими об'єктами на території вокзалу.

Центральна композиційна схема передбачає розташування головної будівлі вокзалу у центрі площі, навколо якої групуються інші об'єкти. Цей підхід дозволяє створити зручну та легко орієнтовану структуру для пасажирів.

Осьова схема, натомість, базується на використанні однієї осі, вздовж якої розташовуються основні елементи вокзальної площі. Це може бути корисно у вузьких або економічно обмежених просторах, де центральне розташування будівлі може бути неефективним.

Вільна композиційна схема надає більшу свободу в розташуванні елементів на площі, що дозволяє краще враховувати контекст та потреби користувачів. Цей підхід часто застосовується у творчих проектах або на непередбачуваних місцях.

Змішана композиційна схема комбінує елементи різних підходів, щоб створити більш складну та цікаву архітектурну структуру. Це може включати поєднання центрального розташування будівлі з елементами, розташованими вздовж осей або у вільному порядку.

Вибір конкретної композиційної схеми залежить від різноманітних факторів, таких як географічні умови, розмір площі, функціональні потреби, а також естетичні та практичні міркування.

3.2 Конструктивні рішення.

Конструктивні рішення в архітектурі включають вибір і використання різних матеріалів, методів з'єднання та технологій будівництва для створення стійких та функціональних споруд. Вибір правильних будівельних матеріалів, таких як бетон, сталь, камінь, дерево чи скло, є критично важливим для забезпечення міцності та стійкості конструкцій і залежить від їх функціональності, естетики, довговічності та енергоефективності.

Конструктивні рішення визначають структуру будівлі, що включає методи підтримки та розподілу навантажень. Це можуть бути рами, колони, балки, стропила, стіни чи фундамент, а вибір структури залежить від типу будівлі, її висоти, форми та функціонального призначення. Методи з'єднання конструктивних елементів включають сварку, болтові, клейові з'єднання або сучасні системи кріплення, причому вибір відповідного методу залежить від типу матеріалу, навантажень та вимог до міцності.

Конструктивні рішення також включають вибір будівельних технологій, таких як каркасне або монолітне будівництво, сучасні системи промислового зведення чи енергоефективні технології, що залежать від обсягу робіт, доступності матеріалів та ефективності процесу будівництва. Архітектори при обґрунтуванні конструктивних рішень враховують функціональність, естетику, стійкість, економічність та енергоефективність будівлі, що дозволяє забезпечити безпеку, комфорт та тривалість експлуатації споруди.

Організація загальної конструкції будівлі включає розташування основних елементів, таких як стіни, стелі, підлоги, дахи, сходи та перекриття, а вибір оптимальної конструкції враховує функціональні

вимоги, естетичні принципи, витривалість та ефективність будівлі.

Конструктивні рішення також включають розробку та інтеграцію внутрішніх систем будівлі, таких як опалення, вентиляція, кондиціонування повітря, електропостачання, водопостачання та каналізація, що забезпечує їх ефективну роботу та комфорт користувачів. Елементи безпеки, як-от протипожежні системи, аварійні виходи, пожежні сходи, системи попередження про пожежу та евакуації, забезпечують захист від пожеж, стихійних лих та інших небезпек, підвищуючи безпеку користувачів будівлі.

Вибір та обґрунтування конструктивних рішень базується на комплексному аналізі вимог, функціонально-планувальних рішень та архітектурних принципів, з метою створення стійких, безпечних, функціональних та естетичних будівель, що задовольняють потреби користувачів та позитивно впливають на сприйняття середовища.

3.3 Інженерні мережі. Водопостачання.

Система водопостачання на Привокзальній площі є критично важливою частиною інженерної інфраструктури, яка забезпечує всі об'єкти на цій території питною та технічною водою.

Вода надходить з водозабору, який може бути свердловиною або підключенням до міської мережі водопостачання. Насосна станція піднімає воду до необхідного тиску для її розподілу по мережі. Магістральні трубопроводи великого діаметра транспортують воду до розподільних пунктів. Розподільні мережі складаються з трубопроводів меншого діаметра, які підводять воду до окремих будівель та споруд. Водоміри встановлюються на кожному вводі води в будівлю для обліку споживання води. Запірна арматура використовується для регулювання потоку води та відключення окремих ділянок мережі. Зливні пристрої служать для відведення надлишків води та запобігання гідроударам.

Під час проектування системи водопостачання на Привокзальній площі важливо ретельно визначити очікуване споживання води всіма

будівлями та об'єктами, розташованими на цій території. Це включає оцінку водних потреб різних установок, торгових точок, офісів, а також можливих громадських та комерційних приміщень. Точна оцінка споживання допомагає визначити потребу у воді та обсяги, які система повинна забезпечити.

Крім того, важливо забезпечити достатній тиск води в мережі, щоб забезпечити нормальну роботу всіх сантехнічних приладів, таких як кранів, душів, унітазів та інших установок. Низький тиск може призвести до незадовільного функціонування цих пристроїв, що може негативно вплинути на комфорт та зручність користувачів.

Важливо також забезпечити, щоб якість води відповідала всім санітарно гігієнічним нормам. Це включає перевірку на наявність шкідливих речовин, мікробіологічних забруднень та інших параметрів, які можуть вплинути на безпеку та здоров'я користувачів.

Для забезпечення надійності та стійкості до аварій система водопостачання повинна бути ретельно спроектована та побудована, з використанням якісних матеріалів та технологій. Це включає правильне розташування та забезпечення надійної фіксації трубопроводів, встановлення надійних насосних станцій та інших елементів системи.

Система водопостачання повинна бути економічно вигідною з точки зору будівництва та експлуатації. Це означає раціональне використання ресурсів, мінімізацію витрат на будівництво та підтримку системи, а також забезпечення оптимального співвідношення між вартістю та якістю обслуговування.

Важливо забезпечити регулярне обслуговування та ремонт системи водопостачання, щоб уникнути аварій і забезпечити безперебійне постачання води.

3.4 Інклюзивність та доступність.

Інклюзивність та доступність – це концепції, які охоплюють широкий спектр заходів і підходів для забезпечення того, щоб усі люди,

незалежно від їхнього віку, статі, релігії, етнічного походження, фізичних можливостей або інших особливостей, могли брати участь у житті суспільства на рівних умовах.

Це означає створення середовища, яке враховує потреби різних людей та забезпечує їхню повну участь у всіх аспектах життя.

Інклюзивність орієнтована на створення культури поваги до різноманітності і прийняття індивідуальних різниць. Це включає у себе не лише фізичний доступ до будівель, транспорту, інформації та послуг, але й створення умов для взаємодії, спілкування та співпраці між різними групами людей.

Доступність, з іншого боку, спрямована на забезпечення того, щоб середовище було доступним для людей з різними видами обмежень. Це може охоплювати такі аспекти, як архітектурне проектування з урахуванням потреб людей з обмеженими можливостями, розробка технологій та програмного забезпечення, які враховують потреби людей з різними видами інвалідності, а також надання підтримки та послуг для забезпечення їхньої участі в суспільному житті.

У місті Івано-Франківськ, Привокзальна площа може стати символом інклюзивності та доступності. Щоб забезпечити інклюзивність, ця площа може бути обладнана спеціальними зонами для відпочинку, які враховують потреби людей з обмеженими можливостями, такими як лавки зі спеціальними сидіннями або зони з відпочинку зі зручним доступом.

Крім того, простір може бути адаптований для людей з візуальними або слуховими обмеженнями, наприклад, за допомогою інформаційних табличок з написами у рельєфному шрифті або аудіо-підказками для орієнтації. Зони відпочинку та ігрові майданчики можуть також бути створені з урахуванням потреб дітей з різними фізичними можливостями.

Щодо доступності, площа може бути обладнана спеціальними пандусами або підйомниками для пересування на візках або для людей з мобільними обмеженнями. Крім того, важливо забезпечити достатню кількість інформаційних пунктів та допомоги для людей з особливими потребами, щоб вони могли легко зорієнтуватися на площі та скористатися доступними сервісами.

Загальна мета полягає в тому, щоб Привокзальна площа стала місцем, де кожна людина, незалежно від її особливостей, відчувала себе вітаною та забезпеченою.

3.5 Благоустрій та озеленення привокзальної площі.

Благоустрій та озеленення привокзальних площ є важливою складовою сучасного міського середовища, адже це не лише візитна картка міста, яка зустрічає гостей, а й місце відпочинку для жителів.

Дерева та кущі не лише роблять площу красивішою, але й очищають повітря та створюють тінь у спекотні дні. Площа повинна мати привабливий дизайн, який буде відповідати загальному стилю міста. Благоустрій та озеленення привокзальних площ - це не лише естетичне питання, але й питання комфорту та здоров'я жителів міста. Зручна та красива привокзальна площа може стати справжньою гордістю міста.

Озеленення привокзальної площі може бути ключовим елементом у формуванні приємної та затишної атмосфери для пасажирів та місцевих мешканців. Крім врахування кліматичних умов, функціональності та естетики, важливо також врахувати аспекти екології та сталого розвитку. Наприклад, обираючи рослини, можна віддавати перевагу місцевим видам, що сприяє біорізноманіттю та зменшує потребу у зрошенні. Також, враховуючи велику кількість відвідувачів, важливо стежити за чистотою та відходами, можливо, впроваджуючи програми переробки та використання вторинних матеріалів у ландшафтному дизайні.

Озеленення привокзальної площі може значно покращити її зовнішній вигляд, створити затишну атмосферу та зробити приємним місце очікування для пасажирів. Підбирати рослини, які добре переносять тінь або сонце, залежно від того, яка частина площі отримує більше світла. Якщо площа відкрита та вітряна, вибирайте стійкі до вітру рослини, такі як ялина, туя, або кущі шипшини.

Для просторих площ підходять дерева, такі як каштани, липи, клени. Для невеликих скверів можна використовувати кущі, наприклад, бузок, жасмин, барбарис. Висаджуючи вздовж доріжок невисокі кущі, такі як троянди, спірея, лаванда. Біля лавок та фонтанів можна посадити дерева, які дають тінь, наприклад, липи, верби, горобину.

Поєднувати рослини різних форм, розмірів та кольорів листя. Важливо забезпечувати регулярний полив, особливо в спекотну та суху погоду. Своєчасно проводити обрізку, щоб рослини зберігали гарну форму. Видаляти сухі та хворі рослини. створити зелені стіни або перголи. Озеленення привокзальної площі - це не лише естетичне питання, але й питання комфорту та здоров'я людей. Зручна та красива привокзальна площа може стати справжньою окрасою міста.

Загалом, благоустрій привокзальних площ в Україні допоможе покращити перше враження про місто: Привокзальна площа - це перше, що бачать люди, які приїжджають до міста поїздом. Тому важливо, щоб вона була чистою, охайною та сучасною. Створити комфортне середовище для пасажирів: На привокзальній площі люди чекають на поїзди, пересідають на інші види транспорту, беруть таксі. Тому важливо, щоб тут було зручно та приємно перебувати. Зробити місто більш привабливим для туристів: Благоустрій привокзальної площі може зробити місто більш привабливим для туристів, адже це перше місце, яке вони бачать.

Підвищити рівень життя містян: Благоустрій привокзальної площі робить місто більш комфортним для життя не лише для пасажирів, а й для всіх містян.

Благоустрій привокзальних площ - це комплексне завдання, яке потребує значних зусиль та інвестицій. Проте, це вигідне вкладення, яке може покращити імідж міста, зробити його більш комфортним для жителів та гостей, а також стимулювати розвиток туризму.

РОЗДІЛ IV. ОХОРОНА ПРАЦІ ТА ЦИВІЛЬНИЙ ЗАХИСТ

4.1 Загальні положення про охорону праці при здійсненні реконструкції привокзальної площі.

Перш ніж приступити до виконання робіт з реконструкції привокзальної площі, необхідно відповідати певним вимогам. Пройти медичний огляд і не мати медичних протипоказань до здійснення вказаних робіт. Мати професійну підготовку та пройти інструктаж з охорони праці на робочому місці.

На всі роботи, пов'язані з ризиком для життя або здоров'я працівників, повинні видаватися наряди-допуски.

У наряді-допуску повинні бути зазначені вид робіт, які виконуються, місце проведення робіт, час початку та закінчення робіт. Також необхідно вказати відповідальних осіб, зокрема замовника, підрядника та виконавця робіт. Крім того, в документі мають бути описані заходи щодо забезпечення безпеки робіт, а також перелік необхідних засобів індивідуального захисту.

Місця праці, проїзди, проходи та зони для зберігання матеріалів та інструментів повинні відповідати встановленим стандартам з охорони праці. Кожне робоче місце має бути обладнане необхідними меблями, інструментами та технічним обладнанням з метою забезпечення комфорту, безпеки та ефективності працівника. Відповідно до цього, необхідно забезпечити правильне розташування та належне устаткування робочих місць, а також забезпечити вільний доступ до необхідних матеріалів та інструментів для виконання завдань.

Проїзди та проходи повинні бути вільними від перешкод та мати рівну поверхню для забезпечення безпеки переміщення працівників та обладнання. Це означає, що їх повинно бути легко проходити без перешкод та

нерівностей, що можуть призвести до травмування або ускладнити рух транспортних засобів та обладнання.

Матеріали, інструменти та обладнання повинні зберігатися на спеціально обладнаних стелажах, полицях, піддонах та інших засобах зберігання для забезпечення їх безпечного та організованого зберігання. Ці пристосування допомагають уникнути пошкоджень та втрат матеріалів, а також забезпечують легкий доступ до необхідного обладнання та інструментів. Додатково, правильно обладнані місця зберігання сприяють оптимізації простору та підвищенню ефективності робочого процесу.

Працівники повинні бути забезпечені спецодягом, спецвзуттям та іншими засобами індивідуального захисту відповідно до характеру виконуваних робіт. Засоби індивідуального захисту повинні відповідати вимогам нормативних документів з охорони праці та бути сертифікованими.

У місцях виконання робіт повинні бути встановлені знаки безпеки, а також попереджувальні написи. Знаки безпеки та попереджувальні написи повинні бути чіткими, зрозумілими та відповідати вимогам нормативних документів з охорони праці.

При роботі з машинами та механізмами повинні дотримуватися інструкцій з експлуатації. Інструкції з експлуатації повинні бути видані виробником машин та механізмів та містити інформацію про їх технічні характеристики, правила безпечної експлуатації, заходи щодо технічного обслуговування та ремонту.

Під час роботи з електроінструментом повинні дотримуватися правил технічної експлуатації електроустановок. Правила технічної експлуатації електроустановок затверджуються Міністерством енергетики та вугільної промисловості України.

При роботі на висоті повинні використовуватися запобіжні засоби (страховочні пояси, стропи, трапи). Запобіжні засоби повинні відповідати вимогам нормативних документів з охорони праці та бути сертифікованими.

При роботі з ручними інструментами повинні дотримуватися правил їх безпечної експлуатації. Правила безпечної експлуатації ручних інструментів затверджуються Міністерством соціальної політики України.

При роботі з хімічними та біологічними речовинами повинні дотримуватися правил їх безпечного зберігання, застосування та транспортування. Правила безпечного зберігання, застосування та транспортування хімічних та біологічних речовин затверджуються Міністерством охорони здоров'я України.

При роботі з пожежонебезпечними матеріалами повинні дотримуватися правил пожежної безпеки. Правила пожежної безпеки затверджуються Міністерством внутрішніх справ України.

При роботі в умовах підвищеної або зниженої температури, вологості, запиленості, загазованості повинні дотримуватися правил охорони праці в цих умовах.

Виробничі будівлі, споруди, машини, механізми, устаткування, транспортні засоби, що вводяться в дію після будівництва (виготовлення) або реконструкції, капітального ремонту тощо, та технологічні процеси повинні відповідати вимогам нормативно-правових актів з охорони праці [20].

Проектування виробничих об'єктів, розроблення нових технологій, засобів виробництва, засобів колективного та індивідуального захисту працюючих повинні провадитися з урахуванням вимог щодо охорони праці. Не допускається будівництво, реконструкція, технічне переоснащення тощо виробничих об'єктів, інженерних інфраструктур об'єктів соціально

культурного призначення, виготовлення і впровадження нових для даного підприємства технологій і зазначених засобів без попередньої експертизи робочого проекту або робочої документації на їх відповідність нормативно правовим актам з охорони праці. Фінансування цих робіт може провадитися лише після одержання позитивних результатів експертизи [20].

4.2. Забезпечення вимог цивільного захисту населення.

Засоби цивільного захисту – це протипожежна, аварійно-рятувальна та інша спеціальна техніка, обладнання, механізми, прилади, інструменти, вироби медичного призначення, лікарські засоби, засоби колективного та індивідуального захисту, які призначені та використовуються під час виконання завдань цивільного захисту.[44]

Забезпечення вимог цивільного захисту населення є важливим елементом національної безпеки та спрямоване на захист життя, здоров'я та майна громадян від наслідків надзвичайних ситуацій. В Україні ця сфера регулюється Законом України "Про цивільний захист", іншими нормативно

правовими актами та міжнародними стандартами. Основні аспекти забезпечення цивільного захисту населення включають: Законодавча база та нормативно-правове забезпечення. Українська система цивільного захисту регулюється наступними основними документами: Закон України "Про цивільний захист" визначає основи правового регулювання у цій сфері. Інші закони та постанови Кабінету Міністрів, що деталізують і доповнюють основний закон.

Організаційна структура. Організаційна структура цивільного захисту включає: Державну службу України з надзвичайних ситуацій (ДСНС), яка є центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері цивільного захисту. Місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування, які відповідають за реалізацію заходів цивільного захисту на своїй території.

Підготовка та навчання населення. Підготовка населення до дій у надзвичайних ситуаціях включає: Навчання населення основам цивільного захисту через шкільні програми, курси, тренінги та інформаційні кампанії. Проведення регулярних навчань і тренувань для відпрацювання дій у разі надзвичайних ситуацій.

Система оповіщення та інформаційне забезпечення.

Система оповіщення є критичним елементом цивільного захисту: Використання засобів масової інформації, сирен, смс-розсилок та інших технологій для своєчасного оповіщення населення про загрозу. Забезпечення доступу до актуальної інформації про можливі та поточні надзвичайні ситуації через офіційні сайти та гарячі лінії. Планування та заходи з підготовки.

Цивільний захист включає:

1. Розробку планів дій у надзвичайних ситуаціях на рівні держави, регіонів та окремих підприємств.
2. Підготовку резервів матеріальних засобів, техніки та обладнання для ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій.
3. Екстрена допомога та ліквідація наслідків.

Дії з ліквідації наслідків включають:

1. Рятувальні та аварійно-відновлювальні роботи.
2. Надання медичної та психологічної допомоги постраждалим.
3. Відновлення інфраструктури та нормальних умов життя населення після надзвичайної ситуації.

Міжнародне співробітництво. Міжнародне співробітництво у сфері цивільного захисту включає:

1. Участь у міжнародних організаціях та програмах, таких як ООН, НАТО, ЄС.

2. Обмін досвідом та технологіями, участь у міжнародних навчаннях та тренінгах.

Забезпечення вимог цивільного захисту населення є комплексним процесом, що вимагає координації зусиль державних органів, органів місцевого самоврядування, громадських організацій та міжнародних партнерів. Своєчасна підготовка, ефективне планування та оперативне реагування є ключовими складовими успішної системи цивільного захисту, що дозволяє мінімізувати втрати та швидко відновлювати нормальне життя після надзвичайних ситуацій.

4.3. Пожежна безпека

Пожежна безпека – це комплекс заходів, спрямованих на запобігання виникненню пожеж, захист людей та майна у разі їх виникнення, а також організацію швидкого і безпечного гасіння пожеж. Вона включає встановлення пожежно-технічних норм та стандартів, регулярні перевірки та інспекції об'єктів, встановлення систем пожежної сигналізації та оповіщення, а також проведення інформаційної роботи з населенням та працівниками щодо правил пожежної безпеки. Важливим елементом є забезпечення засобами пожежогасіння, такими як вогнегасники, системи автоматичного пожежогасіння та гідранти.

Безпека людей, майна та довкілля залежить від ретельного вивчення вибухопожежонебезпечних властивостей будівельних матеріалів, конструкцій та технологічних процесів. Вибухи та пожежі - це складні фізико-хімічні явища, що потребують глибокого розуміння для їх попередження та протидії.

На вибухопожежонебезпеку впливають: будівельні матеріали, їх горючість, стійкість до високих температур та впливу вогню; конструкції, їх міцність, стійкість до деформацій та руйнувань під час вибуху або пожежі; технологічні процеси, наявність горючих речовин, джерел запалювання, систем вентиляції та пожежогасіння.

Вивчення вибухопожежонебезпеки включає аналіз проектів, оцінку ризиків на етапі проектування; пожежно-технічне обстеження, виявлення та оцінку ризиків в експлуатованих будівлях; дослідження пожеж та вибухів, вивчення причин та механізмів розвитку аварійних ситуацій; розробку заходів захисту, вдосконалення проектів, впровадження систем пожежогасіння, навчання персоналу.

Простір, де розвивається пожежа, умовно поділяють на три зони: зона теплової дії, місце, де відбувається теплообмін між полум'ям та горючою речовиною; зона горіння, частина простору, де відбувається термічне розкладання або випаровування горючої речовини; зона задимлення, частина простору, заповнена димовими газами, що становлять загрозу для життя і здоров'я людей.

Пожежі можуть виникати через: недоліки в проектах, помилки в проектуванні, неякісні матеріали, невідповідність нормам пожежної безпеки; несправність обладнання, поломки, витіки, корозія, старіння; порушення правил експлуатації, недбале поводження з вогнем, використання несправних приладів, відсутність контролю.

Попередження вибухів та пожеж – це комплексна задача, що потребує глибокого розуміння факторів вибухопожежонебезпеки, ретельного вивчення проектів, експлуатованих будівель та аварійних ситуацій, розробки та впровадження ефективних заходів захисту, відповідального ставлення до правил пожежної безпеки.

Наслідки пожеж охоплюють сукупність економічних (прямих та непрямих), соціальних та екологічних збитків. Пожежі можна поділити на природні та антропогенні. Природні пожежі виникають через природні явища, такі як самозаймання торфу, вугілля, розряди блискавок тощо. Антропогенні пожежі безпосередньо пов'язані з людською діяльністю і становлять 99% усіх випадків. Небезпечні фактори пожежі, що впливають на людей і матеріальні цінності, включають полум'я і іскри, температура яких

досягає 1100-1300°C, а людина може витримати критичні температури лише 10-15 секунд. Підвищена температура навколишнього середовища також становить загрозу. Токсичні продукти горіння та термічного розпаду, такі як оксид вуглецю, спричиняють найбільшу кількість жертв, оскільки він утворює карбоксигемоглобін, що заважає червоним кров'яним тільцям постачати організм киснем. Аерозолі, зокрема дим та інші об'ємні речовини, знижують видимість через задимлення і ускладнюють евакуацію, особливо якщо матеріали мають високу димоутворювальну здатність. Зниження концентрації кисню під час пожежі також небезпечно: концентрація кисню до 14-16% є критичною, а при 10-12% смерть настає протягом кількох хвилин. Вдихання повітря, розігрітого до 60°C, призводить до некрозу верхніх дихальних шляхів та опіків легеневої тканини, а повітря, розігріте понад 100°C, спричиняє втрату свідомості і смерть через кілька хвилин.

ВИСНОВКИ

В ході дослідження було проведено аналіз сучасного стану привокзальної площі у м. Івано-Франківську та виявлено ряд проблем, які потребують невідкладного вирішення. Найголовнішими з них, на нашу думку, можна вважати: перевантаженість простору, нестача комфортних зон очікування, недостатня безпека та неефективне використання доступних ресурсів.

У контексті цих виявлених проблем було розроблено комплексний план реконструкції, який включає розширення простору, оптимізацію потоків пасажирів, створення нових комфортних зон очікування та встановлення сучасних систем безпеки. Крім того, враховуючи підвищений інтерес до сталого розвитку, план реконструкції передбачає впровадження екологічно чистих технологій та матеріалів.

Реалізація цього плану реконструкції має потенціал позитивно позначитися на якості обслуговування пасажирів, забезпечити безпеку та комфорт усім користувачам, а також сприяти загальному розвитку міста. Більш того, вона може стати прикладом успішної модернізації міської інфраструктури, який буде цінним досвідом для інших міст, що стикаються з подібними викликами.

У рамках даної кваліфікаційної роботи було проведено комплексне дослідження привокзальних площ з різних аспектів, що спрямоване на визначення їхнього поняття, генези розвитку, архітектурно-планувальної та містобудівної організації, а також досвіду їх проектування та реконструкції.

Дослідження дозволило визначити привокзальні площі як ключові вузли транспортної інфраструктури, що обслуговують пасажирські потоки та мають важливе значення для функціонування міст та регіонів. Встановлено, що їхній розвиток має багатовікову історію, починаючи від перших залізничних станцій до сучасних транспортних вузлів.

Дослідження особливостей архітектурно-планувальної та містобудівної організації привокзальних площ розкрило їхню складну структуру, що враховує потреби різних видів транспорту, пасажирів та середовища. Ця організація має враховувати естетичні, функціональні та безпекові аспекти.

Також нами проведено аналіз вітчизняного та світового досвіду проектування і реконструкції привокзальних площ, що дозволило ідентифікувати кращі практики та інноваційні підходи до вирішення проблем, пов'язаних з їхнім функціонуванням та розвитком.

Вивчення нормативно-правового забезпечення реконструкції привокзальних площ підкреслило важливість дотримання відповідних стандартів та вимог у процесі планування та виконання робіт, що забезпечить безпеку, ефективність та сталість проекту. Розуміння поняття реконструкції в містобудуванні та методів її здійснення дозволив визначити ключові аспекти цього процесу, включаючи визначення цілей, залучення зацікавлених сторін, розробку проектів та впровадження покращень.

Серед виявлених проблем було виокремлено: перевантаженість простору, нестача комфортних зон очікування, відсутність сучасних інженерних мереж та недостатня естетичність об'єкту. На основі цього аналізу була сформульована концепція реконструкції привокзальної площі, спрямована на створення сучасного та функціонального простору, який відповідає потребам міста та пасажирському потоку.

Концепція передбачає розширення простору, створення нових зон відпочинку та очікування, впровадження сучасних інженерних мереж та забезпечення естетичного вигляду об'єкту.

Архітектурно-планувальне рішення та композиція схеми реконструкції були обґрунтовані з урахуванням функціональних потреб, естетичних вимог та вимог забезпечення безпеки. Розроблено оптимальне розташування зон очікування, входів та виходів, а також облаштування зон

відпочинку та торгівлі. Конструктивні рішення були обрані з урахуванням потреб у міцності, довговічності та естетичності. Було враховано можливість використання сучасних матеріалів та технологій для забезпечення оптимальних результатів. Нормативно-правове забезпечення реконструкції привокзальної площі також було враховане при розробці проекту, з метою дотримання всіх вимог та стандартів щодо будівництва та експлуатації об'єкту. Визначення інженерних мереж, зокрема водопостачання, було проведено з урахуванням потреб об'єкту та забезпечення надійного функціонування систем у майбутньому.

Після аналізу інклюзивності та доступності, а також розгляду благоустрою та озеленення привокзальної площі, робиться висновок, що для забезпечення комфорту та безпеки всіх категорій громадян необхідно враховувати їхні потреби та можливості. При реконструкції привокзальної площі необхідно враховувати принципи охорони праці, забезпечуючи безпеку працівників та користувачів об'єкту. Також важливо дотримуватися вимог цивільного захисту населення та стандартів пожежної безпеки для запобігання можливим аварійним ситуаціям та мінімізації ризиків.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Привокзальна площа.

URL: https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%9F%D1%80%D0%B8%D0%B2%D0%BE%D0%BA%D0%B7%D0%B0%D0%BB%D1%8C%D0%BD%D0%B0_%D0%BF%D0%BB%D0%BE%D1%89%D0%B0

2. Рочняк Ю. Топологічні характеристики архітектурних просторів

// *Вісник Національного університету “Львівська політехніка.*

URL: <https://repository.knuba.edu.ua/server/api/core/bitstreams/7a06f2f5-50aa40d4-96ff-7cc3f71338e6/content>

3. Як виглядала Привокзальна площа 100 років тому. URL:

<https://pobudovano.com.ua/news/yak-viglyadala-privokzalna-ploshcha-100-rokiv-tomu>

4. Хмарочос —Київський міський журнал. – URL:

<https://hmarochos.kiev.ua/>

5. Львівський портал. Стаття —У мерії запевняють, що Двірцева – найкраща привокзальна площа України з точки зору інклюзивності. – URL :

<https://portal.lviv.ua/news/2020/01/15/dvirtseva-najkrashcha-privokzalna-ploshcha-ukrainy-z-tochky-zoru-inkliuzyvnosti-meriia>

6. Офіційний сайт —Тернопільська міська рада| Реконструкція площі перед залізничним вокзалом Тернополя розпочалася. –

URL: <https://ternopilcity.gov.ua/news/32229.html>

7. Сайт —ВінницяОк| У Вінниці презентували проєкт реконструкції Привокзальної площі (візуалізація) – URL:

<http://vinnitsaok.com.ua/archives/961152>

8. Офіційни сайт —Івано-Франківська міська рада. – URL:

<https://www.mvk.if.ua/>

9. Офіційний сайт —Львівська міська рада.– URL: <https://city adm.lviv.ua/>

10. Офіційний сайт —Вінницька міська рада – URL:
<https://www.vmr.gov.ua/>
11. Прусов, Д. Е., 2014. *Містобудівне планування просторового розвитку та реконструкції міських територій зі щільною забудовою*. Містобудування та територіальне планування, 51, с. 480-483.
12. *Стаття 21. Додержання вимог щодо охорони праці під час проектування, будівництва (виготовлення) та реконструкції підприємств, об'єктів і засобів виробництва*. URL: https://jobs.ua/pravo/labour_protection/lib-article-217
13. ДБН Б.2.2-12:2018 *Планування і забудова територій*. 10.7.3 (Мережа вулиць і доріг). – URL: <https://dreamdim.ua/wp-content/uploads/2018/08/DBN-B22-12-2018.pdf>
14. *Правила пішохідного міста: підручник* / Джефф Спек – 2019. – 286 с.
15. *Копенгагенізуємо* / Мікаель Колвілл-Андерсен – 2019. – 286 с.
16. *Міста для людей: підручник* / Йен Гел – 2018. – 304 с.
17. *Зрозуміти архітектуру: підручник* / Юліан Чеплінський – 2022. – 200 с.
18. *М'яке місто. Щільність забудови для щоденного життя: підручник* / Девід Сім – 2023. – 236 с.
19. *Архітектура щастя. Як облаштувати свій простір.: підручник* / Ален Де Боттон – 2023. – 266 с.
20. *Криза урбанізму. Чому міста роблять нас нещасними: підручник* / Річард Флорида – 2019. – 320 с.
21. Жирнов А. Д., Мельничук Я. В. *Будівництво і експлуатація садовопаркових об'єктів*. Львів, 1995. 42 с.
22. *Ландшафтна архітектура: як розвивати міста і до чого тут мешканці*. – URL : <https://mind.ua/openmind/20203678-landshaftna-arhitektura-yak-rozvivati-mista-i-do-chogo-tut-meshkan>

23. Основи охорони праці: Навч. посіб./ В.В.Березуцький, Т.С. Боднарєнко, Г.Г. Валенко та ін.; За заг. ред. В. В.Березуцького, - 2-ге вид., перероб. і доп. – Х.:Факт, 2007. – 480 с.

24. ГБН В.2.3-37472062-2:2013 — Службово-технічні будівлі і споруди станційно-вокзальних комплексів та зупинних пунктів залізничного транспорту ‖

25. ДБН В.2.3-5:2018 ‖ Вулиці та дороги населених пунктів ‖ 26. ДБН В.1.1-7:2002 — Пожежна безпека об'єктів будівництва ‖ 27. ДБН В.1.1-7:2002 — Захист від пожежі. Пожежна безпека ‖ 28. ДБН В.2.5-74:2013 — Водопостачання. Зовнішні мережі та споруди. Основні положення проектування ‖

29. ДСТУ 3899-99 — Дизайн і ергономіка ‖

30. Закон України про — Про регулювання містобудівної діяльності ‖: [Чинний від 17.02.2011 № 3038-VI].

31. Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень. ДБН 360-92**. — [Чинні від 2009-12-04]. — К. Мінбуд України 2009. -21 с. — (Державні будівельні норми України)

32. Безпека праці на будівництві. Частина 1. ДБН 12-03-2001. [Чинні від 2001-03-11] — К.: Мінбуд України, 2001. — 62 с.

33. Закон України про — Про регулювання містобудівної діяльності ‖ : [Чинний від 17.02.2011 № 3038-VI].

34. Крижанівська Н.Я. Основи ландшафтного дизайну. — Н.Я. Крижанівська. — К.: — Ліра-К, 2009. — 218 с.

35. Планування і забудова міст, селищ і сільських населених пунктів з урахуванням змін № 4 - № 10: ДБН 360-92** [лист від 19.03.2002 р. № 1/52-170] — К. : Держбуду України. — (Державні будівельні норми України).

36. Планування та забудова міст, селищ і функціональних територій. Благоустрій територій. ДБН Б.2.2-5:2011 Зміна № 1

37. Планування та забудова території. ДБН Б.2.2.-19:2019 38. Пожежна безпека об'єктів будівництва. ДБН В.1.1-7-2002. [Чинні від 2002-07-11]. – К.: Держбуд України, 2003. – 44 с.

39. Закон України —Про охорону праці: від 14.10.1992 р., № 2694-ХІІ // ВВР України, 1992. – № 49. – 21 с.

40. Жидецький В. Ц. Основи охорони праці. Підручник. / В. Ц. Житецький/ – Львів: Афіша, 2002 – 320 с

41. Довідник безбар'єрності: довідник / Перша леді України О. В. Зеленська/ А. О. Луцкай/ Т. І. Гайдученко//-Київ, 2023-224ст. 42. Захист від пожежі. Пожежна безпека об'єктів будівництва: ДБН В.1.1.7- 2002 [Чинний від 2003-01-05]. – К., Держбуд України, 2003. - 42с. – (Національні стандарти України).

43. Система стандартів безпеки праці. Охорона праці і промислова безпека у будівництві. ДБН А.3.2-2-2009. [Чинний від 1 травня 2012р.]. – К.:Мінбуд України, 2012. – 74 с.

44. Кодекс цивільного захисту України: відповідно до пункт 13 частина першої статті. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/5403-17#Text>

ПЛАГІАТ



метадані

Заголовок

РЕКОНСТРУКЦІЯ ПРИВОКЗАЛЬНОЇ ПЛОЩІ У М. ІВАНО-ФРАНКІВСЬКУ

Автор

Науковий керівник / Експерт

Катеринчук Юлія

Руслан Жирак

підрозділ

King Danylo University

Тривога

У цьому розділі ви знайдете інформацію щодо текстових спотворень. Ці спотворення в тексті можуть говорити про МОЖЛИВІ маніпуляції в тексті. Спотворення в тексті можуть мати навмисний характер, але частіше характер технічних помилок при конвертації документа та його збереженні, тому ми рекомендуємо вам підходити до аналізу цього модуля відповідально. У разі виникнення запитань, просимо звертатися до нашої служби підтримки.

Заміна букв		13
Інтервали		0
Мікропробіли		1
Білі знаки		0
Парафрази (SmartMarks)		76

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.

