

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ФАКУЛЬТЕТ АРХІТЕКТУРИ, БУДІВНИЦТВА та ДИЗАЙНУ  
КАФЕДРА ДИЗАЙНУ ІНТЕР'ЄРУ

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри

\_\_\_\_\_ О.П.Олійник

«\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2021р.

**ДИПЛОМНИЙ ПРОЕКТ**  
**(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)**

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ «БАКАЛАВР»

ЗА НАПРЯМОМ ПІДГОТОВКИ 6.020207 «ДИЗАЙН»

ЗА СПЕЦІАЛЬПІСТЮ 022 «ДИЗАЙН»

**Тема:** «Дизайн інтер'єрів річкового вокзалу в м. Київ»

**Виконавець:** студентка 401 групи

Олександрівна

Конечна Дар'я

**Керівник:** старший викладач КДІ

Юрійович

Москальцов Андрій

**Нормоконтролер:** \_\_\_\_\_ старший викладач КДІ Москальцов А.Ю.

**Київ 2021**

# НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет архітектури, будівництва та дизайну

Кафедра дизайну інтер'єру

Напрямок підготовки 6.020207 «Дизайн»

Спеціальність 022 «Дизайн»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

О.П. Олійник

« \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2021 р.

## ЗАВДАННЯ

### на виконання дипломного проекту

Конечної Дар'ї Олександрівни

1. Тема дипломного проекту «Дизайн інтер'єрів річкового вокзалу в м. Київ» затверджена наказом ректора від \_\_\_\_\_ р. № \_\_\_\_\_ ст \_\_\_\_\_
2. Термін виконання проекту: з 10 травня 2021 р. по 20 червня 2021 р.
3. Вихідні дані до проекту: плани поверхів річкового вокзалу в м. Київ, натурний огляд.
4. Зміст пояснювальної записки: титульний аркуш, завдання на виконання дипломного проекту, реферат, зміст, вступ, три розділи основної частини, висновки, список використаних джерел, додатки.
5. Перелік обов'язкового графічного (ілюстративного) матеріалу: схема генплану з благоустроєм території, план до перепланування, план після перепланування з зонуванням приміщень, план з розташуванням меблів, плани стелі та підлоги, розгортки приміщень, перспективні зображення

інтер'єру, креслення авторських розробок предметів наповнення інтер'єру, фото макетів.

6. Календарний план-графік.

№	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1.	Зібрати матеріали, щодо світової та вітчизняної практики, вимог до проектування дизайну річкових вокзалів, готелів та ресторанів.	28.03.2021р. - 29.03.2021р	
2.	Виконати пошукові ескізи.	01.04.2021 р. – 02.04.2021 р.	
3.	Розробити дизайн-концепцію інтер'єрів річкового вокзалу в м. Київ.	03.04.2021р. – 05.04.2021 р.	
4.	Розробити план благоустрою.	06.04.2021р.	
5.	Розробити план перепланування.	07.04.2021р. – 11.04.2021 р.	
6.	Розробити поверхові плани, виконати розстановку меблів відповідно до функціонального зонування	12.04.2021р. – 17.04.2021 р.	
7.	Виконати плани підлоги з підбором матеріалів	18.04.2021 р. – 22.04.2021. р.	
8.	Виконати плани стелі з розташуванням освітлювальних приладів	23.04.2021 р. – 30.04.2021. р.	
9.	Виконати розгортки стін	01.05.2021 р. – 06.05.2021 р.	
10.	Виконати візуалізацію інтер'єрів в комп'ютерній 3D графіці	7.05.2021 р. – 15.05.2021 р.	
11.	Виконати робочі креслення розроблених об'єктів	16.05.2021 р. – 20.05.2021 р.	
12.	Виконати макети розроблених об'єктів	21.05.2021 р. – 28.05.2021 р.	
13.	Оформити пояснювальну записку до диплому	29.05.2021 р. – 04.06.2021 р.	

14.	Підготувати презентацію та роздатковий матеріал	05.06.2021 р. – 07.06.2021 р.	
-----	---	----------------------------------	--

7. Дата видачі завдання: «\_\_\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2021 р.

Керівник дипломної проекту \_\_\_\_\_ Москальцов А.Ю.

Завдання прийняв до виконання \_\_\_\_\_ Конечна Д.О.

## РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до дипломного проекту «Дизайн інтер'єрів річкового вокзалу в м. Київ» складається з: 90\_сторінок тексту, 67\_рисунків, 1\_таблиці, 75\_використаних джерел, додатків.

Ключові слова: ДИЗАЙН ІНТЕР'ЄРУ, ФУНКЦІОНАЛЬНІ ЗОНИ, РІЧКОВИЙ ВОКЗАЛ, МОЗАЇКИ, БАГАТОФУНКЦІОНАЛЬНА ЗАЛА, КОНСТРУКТИВІЗМ.

Обрана тема є актуальною, оскільки зростає роль транспортної інфраструктури, туризму та рекреації у сучасному суспільстві та потреба відновлення діяльності громадських споруд, які не перебувають в експлуатації.

У наш час велика увага приділяється відпочинку та туризму. Саме тому постала потреба створити такий дизайн інтер'єру річкового вокзалу в м. Київ, щоб створити осередок рекреації та привернути увагу громадськості до вітчизняної історичної спадщини засобами дизайну, організувати комфортні умови для функціонування будівлі, задовольнити потреби суспільства в естетичному розвитку, розподілити потоки пасажирів, враховуючи при цьому особливості функціонального зонування середовища річкового вокзалу.

**Об'єктом дослідження** є приміщення річкового вокзалу в м. Київ.

**Предмет дослідження** – планувальне, композиційне та кольорове вирішення річкового вокзалу в м. Київ, функціонально-просторові особливості річкового вокзалу, основні принципи, методи та вимоги до формування приміщень річкового вокзалу, його світлового середовища.

**Метою дослідження** є визначення функціонального планування, композиційних просторових та художньо-образних характеристик середовища річкового вокзалу в м.Київ та розробка інтер'єру першого, другого, третього, четвертого та п'ятого поверхів річкового вокзалу із

забезпеченням зручних умов для комфортного перебування відвідувачів та персоналу в усіх зонах річкового вокзалу.

## ЗМІСТ

<b>ВСТУП .....</b>	<b>9</b>
<b>РОЗДІЛ I. ЗАКОНОДАВЧА ТА НОРМАТИВНА БАЗА ПРОЕКТУВАННЯ РІЧКОВИХ ВОКЗАЛІВ.....</b>	<b>12</b>
1.1. Історичні передумови становлення й розвитку річкових вокзалів	12
1.2. Загальні норми до проектування річкових вокзалів.....	15
1.2.1. Об'ємно-планувальне рішення.....	15
1.2.2. Соціальна основа типу будівлі і класифікація .....	18
1.2.3. Особливості проектування річкових вокзалів .....	19
1.2.4. Пожежна безпека річкових вокзалів .....	22
1.4. Санітарно-гігієнічні та екологічні норми... ..	23
1.5. Інженерне обладнання.....	24
1.6. Висновки до 1-го розділу... ..	25
<b>РОЗДІЛ II. УЗАГАЛЬНЕННЯ ДОСВІДУ ПРОЕКТУВАННЯ РІЧКОВИХ ВОКЗАЛІВ. АНАЛОГИ ТА ПРОТОТИПИ .....</b>	<b>26</b>
2.1 Аналітичний огляд закордонного досвіду проектування річкових вокзалів	26
2.2 Аналітичний огляд вітчизняного досвіду проектування річкових вокзалів	33
2.3 Висновки до 2-го розділу .....	41
<b>РОЗДІЛ III. ДИЗАЙН ІНТЕР'ЄРУ РІЧКОВОГО ВОКЗАЛУ В М. КИЇВ.....</b>	<b>42</b>

3.1. Історія будівлі річкового вокзалу в м. Київ .....	42
3.2. Вихідні данні до проекту .....	49
3.3. Образна концепція .....	55
3.4. Об'ємно-планувальне рішення.....	57
3.5. Функціональне зонування та сценарій руху.....	62
3.6. Оздоблення стін та перегородок .....	69
3.7. Оздоблення та покриття підлоги.....	71
3.8. Концепція дизайну інтер'єру річкового вокзалу.....	74
3.9. Авторські розробки предметів наповнення інтер'єру .....	83
3.10. Висновки до 3-го розділу.....	85
<b>ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ .....</b>	<b>86</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....</b>	<b>87</b>
<b>ДОДАТКИ .....</b>	<b>88</b>



## ВСТУП

**Актуальність теми.** В сучасному суспільстві залишається актуальною тема транспорту, перевезень та рекреації. У багатьох країнах світу саме річковий транспорт відіграє велику роль у сфері пасажиро- та вантажоперевезень, тому що цей спосіб перевезень значно економніший та екологічніший, порівняно з іншими видами внутрішнього транспорту. В Україні в останній час піднімається питання відновлення внутрішнього транспорту, зокрема річкового, оскільки для цього сприяють природні умови. 3 грудня 2020 року Верховна Рада України прийняла закон «Про внутрішній водний транспорт», що сприяє відновленню діяльності вже існуючих та побудові нових річкових вокзалів.

Туризм та рекреація також актуальні сфери розвитку в сучасному суспільстві, тому що це одні з основних напрямів, які покращують якість життя людини.

Якщо брати до уваги конкретно річковий вокзал в м. Київ, актуальною є тема реконструкції історичної пам'ятки архітектури та відновлення діяльності приміщень. Також, завдяки великій площі, є можливість використання комерційного використання споруди: кафе, ресторан, готель, офісні приміщення, виставкові та конференц-зали. Функціонуванню річкового вокзалу сприяє його вдале розташування – центральна частина міста, що робить його однією з туристичних пунктів.

Актуальність теми роботи полягає в тому, що в умовах конкуренції, вдалих та продуманий дизайн інтер'єру та екстер'єру відіграє значну роль в отриманні прибутку та залучення уваги суспільства до історичної спадщини.

Аналіз попередніх досліджень і публікацій. Формування інтер'єрів річкових вокзалів серед вітчизняних науковців має фрагментарний характер і розглядається в контексті загального функціонування річкового транспорту. До таких видань належать: П. О. Яновський навчальний посібник «Пасажирські перевезення», Єленський М. Є. «Архітектура річкових вокзалів та павільйонів», Іонов Б. А. «Архітектура річкових

будівель». При підході до проектування річкового вокзалу слід враховувати специфіку його функціонування.

**Об'єкт:** річковий вокзал в м. Київ.

**Предмет:** дизайн інтер'єрів річкового вокзалу в м. Київ.

**Мета:** розробити дизайн інтер'єрів річкового вокзалу в м. Київ на основі сучасного і зарубіжного досвіду, обґрунтування розробленого дизайну річкового вокзалу.

**Методи дослідження:** емпіричний, теоретичний та графічний.

Пошук та аналіз вітчизняних і зарубіжних прототипів, вивчення проектних та нормативних джерел, розробка художнього образу та єдиного стилю, підбір кольорової гами, освітлення та матеріалів, розробка альбому креслень, розробка ансамблю меблів виконання візуалізацій приміщень, розробка макетів до ансамблю меблів.

**Завдання:**

1. Дослідити вітчизняний та зарубіжний досвід формування дизайну інтер'єрів річкових вокзалів.
2. Проаналізувати сучасні тенденції у інтер'єрі приміщень річкових вокзалів.
3. Проаналізувати дослідження та публікації у сфері формування інтер'єрів річкових вокзалів.
4. Розробити фірмовий стиль для річкового вокзалу.
5. Розробити функціонально-планувальну структуру і художньо-виразний простір річкового вокзалу.
6. Розробити колористичну гаму приміщень.

7. Розробити елементи предметного наповнення інтер'єру для річкового вокзалу в м. Київ.

**Практичне значення:** результати можуть бути використані при формуванні інтер'єрів річкових вокзалів.

## РОЗДІЛ І.

### ЗАКОНОДАВЧА ТА НОРМАТИВНА БАЗА ПРОЕКТУВАННЯ РІЧКОВИХ ВОКЗАЛІВ

#### 1.1. Історичні передумови становлення й розвитку річкових вокзалів.

Історія річкових вокзалів нараховує не одне тисячоліття. Спочатку вони існували, як невеликі пристані, а транспортні шляхи в основному вели до моря. Перші такі пристані почали з'являтися у IV тисячолітті до н. е. у Стародавньому Єгипті та Межиріччі. До перших відомих річкових портів можна віднести Асуан, розташований на правому березі Нілу, письмові згадки про який були ще у III столітті до н.е та Багдад, що стоїть на річці Тигр, вперше письмово згаданий у IX столітті до н.е.

Значна кількість пристаней була споруджена в Китаї, починаючи з VII століття, на річках Янцзи та Хуанхе, зокрема, у містах: Цзядин, Баошань, Сунцзян, Цзиньшань, Цинпу, Фенсянь.

Значний внесок у розвиток річкового судноплавства і вокзалів (пристаней на той час) мав торговий шлях «із варягів у греки», який існував у IX-XI століттях та з'єднував Балтійське та Чорне море. Найважливіші міста, у яких розміщувалися річкові пристані були розташовані на річках Волхов, Ловать, Дніпро, Одра, на яких розташовувалися стародавні прототипи річкових вокзалів у таких містах: Смядин, Любеч, Вишгород, Київ, Трипілля, Канів, Новгород, Смоленськ, Родня, Кічкас, Олешня.

В період Середньовіччя (починаючи з XII століття) в Західній Європі річковий транспорт стає дуже поширеним для переміщення грузів. Пристані мали місце в усіх торгових центрах, які були розташовані біля річок, наприклад у таких містах як: Дуйсбург, Роттердам, Бонн, Відень, Братислава, Белград, Невер, Орлеан тощо. Будували такі пристані з дерева і жодна з них не збереглася до наших часів.

Окремий період в історії розвитку річкових вокзалів займає Козацька доба в Україні, оскільки саме в той час пересування річками було одне з основних. Прототипом річкових вокзалів в той час також були дерев'яні пристані. Пізніше, у XVII столітті в Україні, Західній Європі та Росії почали зводити оборонні фортеці з каменю, які виконували оборонну функцію і слугували пристанями. Найзручнішим шляхом для постачання продовольства у такі міста були саме річки, тому судноплавство почало активно розвиватися, але вже в другій половині XVII столітті почало поступово занепадати.

Новій хвилі розвитку судноплавства сприяла друга науково-технічна революція, зокрема винахід пароходу (1815) та теплоходу (1903). Активно почало розвиватися не тільки вантажне перевезення, а й пасажироперевезення. Зокрема, в 1897 році в Києві, на місці сучасного річкового вокзалу було споруджено «Київську гавань імператора Миколи II», яка була однією з найбільших в Європі.

Перші стаціонарні будівлі річкових вокзалів почали будувати в 30-х роках XX століття. Прикладом може слугувати Київський річковий вокзал (Рис. 1.3.), який був розрахований на 500 пасажирів, споруджений у 1953-1961 роках за проектом Вадима Гопкало, Вадима Ладного, Григорія Слуцького та інших. За задумом будівля – це стилізована щогла вітрильного корабля і містила адміністративно-господарські приміщення річкового вокзалу, кафе, ресторан та пошту, невеликий готель, літній буфет, читальна кімната, душова, зали очікування та відділення зв'язку. Має унікальне оздоблення інтер'єру – мозаїки, фризи та контррельєфи. Також з 2016 року має статус нововиявленої пам'ятки архітектури, містобудування і монументального мистецтва.



*Рис. 1.1. Річковий вокзал у м. Київ 2016р.*

В наш час функціонує велика кількість річкових вокзалів по всьому світу, через економічність та екологічність цього виду транспорту.

## **1.2. Загальні норми до проектування річкових вокзалів.**

### **1.2.1. Об'ємно-планувальне рішення**

До основних нормативних документів, якими потрібно керуватись при розробці річкових вокзалів, належать: ДБН В.2.5-56:2014 «Системи протипожежного захисту», ДБН 2.2-9:2018 «Громадські будинки та споруди. Основні положення», ДБН В.2.2-20:2008 «Будинки і споруди. Готелі», ДБН В.2.2-25:2009 «Будинки і споруди. Підприємства харчування (Заклади ресторанного господарства)», ДБН 2.2-40:2018 «Інклюзивність будівель і споруд. Основні положення», ДБН Б.2.2-12:2019 «Планування та забудова територій», ДБН В.1.1-7:2016 «Пожежна безпека об'єктів будівництва. Загальні вимоги».

При влаштуванні об'ємно-планувального рішення потрібно врахувати такі загальні вимоги:

а) забезпечити транзитні потоки пасажирів, відвідувачів та персоналу.

б) забезпечити приміщення для розташування технічного обладнання.

в) забезпечити розташування зон очікування, підприємств громадського харчування і торгово-побутового обслуговування пасажирів, і відділення цих приміщень від основних транзитних потоків.

г) забезпечити дотримання норм інклюзивності.

д) забезпечити зручність експлуатації персоналом.

Функціональна організація простору річкового вокзалу насамперед залежить від його місткості. Місткість – це кількість пасажирів, які можуть одночасно перебувати у приміщенні і залежно від неї є 3 види річкових вокзалів: малі (до 100 осіб), середні (від 100 до 400 осіб), великі (від 400 до 700 осіб) і особливо великі (понад 700 осіб).

Особливість річкових вокзалів полягає в тому, що окрім приміщень для обслуговування пасажирів, в них наявні такі функціональні зони: громадського харчування (кафе, буфет, ресторан), призначені для роботи (офіси), транзитні(прохідні зони вестибюлів, коридори, сходи та ліфти), приймально-вестибюльна (приймальня, вхідна група, зона очікування при вході, рецепція, ошадні каси), призначені для відпочинку (готельні номери, хостели, кімната матері та дитини), культурно-масового обслуговування (концертні зали, виставкові зали, конференц-зали), призначені для торгівлі (магазини з різними групами товарів), господарсько-побутова (службові та призначенні для зберігання приміщення), адміністративна (кабінети адміністрації) та спеціального призначення (технічні та технологічні приміщення, медичні та охоронні пункти).

Також можуть бути додаткові приміщення, які підвищують комфорт відвідувачів і комерційність використання споруди, перелік яких не регулюється нормами, а рішення щодо їх розміщення приймаються відповідно до проекту або завдання на проектування. Всі зони, функціональне спрямування яких не пов'язане між собою, повинні бути планувально відокремлені і забезпечені окремими входами та комунікаціями.

На цокольному поверсі громадської споруди III, IV та V ступеня вогнестійкості дозволяється розміщувати торгові приміщення площею до 400 м<sup>2</sup>. Вони мають бути відокремлені від громадської будівлі протипожежними перегородками не нижче 1-го, перекриттями не нижче 3-го типу вогнестійкості.

Готельні номери повинні розміщуватись в зоні з мінімальним впливом шуму, який може бути спричинений інженерним обладнанням. Заборонено розміщувати житлові приміщення на підвальних та цокольних поверхах. Просторова структура усіх типів приміщень річкового вокзалу повинна забезпечувати чіткий поділ напрямків руху відвідувачів і персоналу.



Обов'язковим є забезпечення умов для відвідування інвалідами, які пересуваються на кріслах-колясках (відповідно до ДБН В.2.2-17 та ДСТУ 4269), зокрема забезпечити ширину проходів і дверних прорізів, а також відповідне обладнання для приміщень. Основні входи мають бути обладнані пандусами з уклоном не більше 1:12. Якщо висота верхньої позначки більше 0,45 м повинні бути встановлені пандуси. Входи повинні мати двері. Які відчиняються у напрямку виходу.

Заборонено розміщувати службові, житлові, адміністративні приміщення, у яких постійно знаходяться люди, без природного світла. Адміністративні та службові зони можна розмістити у підвальних та підземних поверхах при умові розміщення інженерних пристроїв, які забезпечують природне освітлення.

### 1.2.2. Соціальна основа типу будівлі і класифікація.

Річкові вокзали в період середини та кінця ХХ століття займали значну частку пасажирських перевезень, до складу яких входили приміщення, що виконували такі функції: туристично-пізнавальні, рекреаційні, харчування, видовищні та розважальні. На розташування даного типу споруд впливають такі фактори: природньо-кліматичні (зв'язок з природнім водним середовищем, кліматичні умови, рельєф, якість ґрунтів, зміна рівня води), містобудівні (транспортна доступність, розташування в структурі міста), естетичні (навколишні будівлі та ландшафти), соціально-економічні (комерційне використання приміщень споруди, забезпечення умов життя населення, густина населення).

Річкові вокзали класифікують за декількома ознаками: за призначенням їх поділяють на: пасажирські, грузові, грузо-пасажирські; за умовами розміщення на транспортній лінії: кінцеві (проходить підготування суден до транспортування), вузлові (на яких перетинаються декілька потоків) та проміжні (розташовуються між великими портами); за пропускною спроможністю та місткістю: малі (до 100 пасажирів), середні (від 100 до 400 пасажирів), великі (від 400 до 700 пасажирів) та особливо великі (більше, ніж 700 пасажирів); за видом пасажирського сполучення: далекі (між пунктами призначення більше 400 км), місцеві (між пунктами призначення до 400 км) та приміські (між пунктами призначення до 100 км).

### 1.2.3. Особливості проектування річкових вокзалів.

Специфіка проектування річкових вокзалів полягає в тому, що споруди цього типу є багатофункціональними і зазвичай включають до свого складу підприємство громадського харчування, готелі, офісні приміщення тощо. При проектуванні потрібно забезпечити функціональний, екологічний та естетичний комфорт у різних типах приміщень.

Функціональний комфорт відповідає за зручність експлуатації. Його мета – забезпечення здійснення функціональних процесів життєдіяльності людей: сон та відпочинок, прийом їжі, особиста гігієна, розваги тощо. Задля забезпечення цього типу комфорту необхідно правильно застосувати функціональне зонування і мікрозонування.

Екологічний комфорт – це поєднання вологості та швидкості руху повітря, температури та впливу променистого тепла таким чином, щоб всі ці показники були оптимальними для організму людини. Відносна вологість повітря має бути в межах 40-60 %, температура взимку – 18-22° С, а влітку – 23-25° С, швидкість руху повітря взимку – 0,15 м/с, а влітку – 0,2-0,4 м/с. Також важливою є інсоляція (природне освітлення), тривалість якої має бути не менше 3 годин на день.

Емоційний комфорт позитивно впливає на настрій людини і залежить від гармонійного розташування предметів у певному середовищі, що створює ефект цілісності просторового наповнення. Головні фактори, які впливають на естетичний комфорт – це просторова композиція, кольорова гама і тип поверхонь, використані форми, декоративне оформлення, освітлення тощо.

Кількість евакуаційних виходів з річкових вокзалів та конструктивне виконання має відповідати вимогам норм проектування (чисельність людей, одночасно знаходяться в приміщенні, визначається з розрахунку 1,35 м.кв. загальної площі на одну людину).

Окреме значення при формуванні простору має колір. У вестибюльній групі приміщень доцільно використовувати колір у якості фактора, що композиційно об'єднує

простір, одночасно з цим за допомогою кольору можна розділити вестибюль на різні функціональні зони. При формуванні готельних номерів потрібно використовувати світлі кольори для того щоб створити ілюзію простору, оскільки зазвичай вони мають невелику площу і при цьому велику кількість меблів. Колір в інтер'єрі використовують для того щоб приховати певні деталі або навпаки підкреслити, видозмінити пропорції приміщення тощо.

Кольорову гаму необхідно підбирати відповідно від типу приміщення. Можна виділити 2 види приміщення: для тривалого перебування (готельні номери), для яких необхідно використовувати більш стриману кольорову гаму з невеликою кількістю кольорових акцентів; для короткочасного перебування (вестибюль, прохідні зони), для яких можна використовувати яскраві кольори і акценти. За допомогою кольору можна виділити окремі частини приміщення, наприклад, рецепцію, ліфт, сходи, бар тощо.

Кольори використовують для створення певного настрою та емоцій: червоний, оранжевий, жовтий – тепло; блакитний і фіолетовий – холод; світлі – веселі емоції, а темні – сумні. Теплі кольори збуджують, а холодні заспокоюють, інтенсивність чутливості зору змінюється залежно від частоти хвилі.

Для раціонального інтер'єру потрібно обирати кольорову гаму з точки зору її психологічного впливу на людину. Зокрема є явище, яке створює виступання кольорів за рахунок світлі і теплі відтінки, а виступання назад – темні та холодні. Таким чином це явище впливає на зорову зміну пропорцій і розмірів.

Ще одна властивість – об'єднуюча і розділяюча здатність. При використанні одного кольору простір об'єднується, в різні – розділяється. Це явище можна застосовувати наприклад при влаштуванні коридору, окремі його ділянки, пофарбовані в різні кольори візуально скорочують довжину коридору.

Важливою є яскравість фону. Якщо фон яскравіший за об'єкт, то він сприймається погано. Це потрібно враховувати при підборі гами стін, підлоги та стелі. Вони мають бути менш яскравими за об'єкти. Це додає декоративності для інтер'єру.

Колір може візуально змінювати дійсні розміри предмета. Ця властивість дозволяє корегувати розміри приміщень та обладнання. Також існує поняття «легких» і «важких» кольорів. Чим темніший і насиченіший колір, тим він важчий. Це стосується і хроматичних і ахроматичних кольорів. Також легкість кольору залежить від фактури: груба фактура буде легшою за гладку поверхню.

Поєднання кольорів складають враження від інтер'єру (легкі, середні, важкі). При сприйнятті кольору велику роль грають інші кольори, які видимі одночасно з основним кольором. Важливим явищем є послідовність колірного контрасту, це використовується для посилення декоративності інтер'єру.

#### 1.2.4. Пожежна безпека річкових вокзалів.

Пожежна безпека – це стан споруди, при якому максимально виключається виникнення пожежі, її розвиток та негативний вплив наслідків пожежі. Обов'язковою є наявність плану евакуації, вогнегасників, додаткові трансформатори для перебівної подачі електричного струму, датчики диму та пожежна сигналізація.

Річкові вокзали можуть мати різні ступені вогнестійкості – від II до V. Що значно впливає на проведення евакуаційно-рятувальних робіт і на розвиток пожежі. Найбільшу небезпеку становлять ті, які мають V ступінь.

Пожежну безпеку на річкових вокзалах можна забезпечити такими шляхами: А)

Система попередження пожежі (заходи і засоби, що попереджають пожежу).

Б) Система пожежного захисту (організаційні і технічні засоби, які попереджають дію негативних факторів і зменшують матеріальну шкоду від пожежі).

В) Обмеження розвитку пожежі ( дотримання вимог до оздоблювальних матеріалів).

Г) Безпечна евакуація людей і майна (системи протидимного захисту, аварійне вимкнення обладнання та комунікацій, правильні евакуаційні шляхи).

Д) Умови для успішного гасіння пожежі (системи пожежної автоматики, вогнегасники, наявність гідрантів, пожежних під'їздів та водоймищ).

Заборонено обмежувати доступ до засобів пожежогасіння, потрібно збегігати їх на видимих місцях і періодично перевіряти та випробовувати та заносити результати до спеціальних журналів. Використовувати пожежний інвентар можна тільки для цілей прямого призначення. Обслуговуючий персонал повинен знати правила техніки безпеки і обов'язковий алгоритм у разі виникнення пожежі.

Оформлення дверей пожежних шаф ззовні передбачається ДСТУ ISO 6309.

### **1.3 Санітарно-гігієнічні та екологічні норми.**

Проекти будівництва нових та реконструкція або капітальний ремонт річкових вокзалів, а також їх прийняття в експлуатацію підлягає погодженню з органами державного санітарного нагляду МОЗ України. До складу будівельних та оздоблювальних матеріалів не повинні входити шкідливі речовини, які можуть нанести шкоду здоров'ю людини. Необхідно узгоджувати з МОЗ України використання нових матеріалів, які використовуються для будівництва, оздоблення, у якості наповнювачів та домішок. В приміщеннях, які межують з лініями електропередачі на відстані 0,2 м від огорожуючих конструкцій, рівень напруженості електричного поля внутрішніх поверхонь не повинна перевищувати 50 Гц 500 В/м, а величина магнітного поля 50 Гц – 1 мкТл на добу. Концентрація забруднюючих речовин не повинна перевищувати санітарні норми.

Розміщення та розміри санітарно-гігієнічних приміщень повинні відповідати вимогам зручності при використанні, дезінфекція та використання; запобігання розповсюдженню запахів, інфекцій та надмірної вологості. Основа для розрахунку площі даних приміщень – кількість осіб жіночої та чоловічої статі, встановлена завданням на проектування. Обов'язковим є наявність санітарно-гігієнічних, які можуть використовувати інваліди відповідно вимог ДБН В.2.2-17. Приміщення туалетів мають розташовуватись не більше 75 м від найвіддаленішого приміщення постійного перебування людей.

При проектуванні конструкцій, вікон і дверей та інших елементів потрібно врахувати вимоги щодо захисту споруди від проникнення комах та тварин. Системи вентиляції опалення та кондиціонування повинні створювати умови, за яких недопускається зволоження (конденсація, затікання вод, капілярності) та появу умов для пліснявілих грибів різних типів. Температура, відносна вологість та рух повітря повинні відповідати нормам ДБН В.2.5-67, ДСТУ Б EN 15251, ДСТУ Б EN ISO 7730 та забезпечуватися системою коондиціонування повітря.

## 1.4 Інженерне обладнання.

Система водопостачання та каналізації річкових вокзалів повинні проектуватися згідно ДБН В.2.5-64, ДБН .2.5-74, ДБН В.2.5-75. Для середніх, великих і особливо великих річкових вокзалів має бути передбачене централізоване гаряче водопостачання. Рекомендується передбачати встановлення питтєвих фонтанчиків у головних вестибюлях. Пасажирські ліфти необхідно встановлювати у річкових вокзалах, які мають 2 поверхи і більше. Кількість ліфтів має бути не менше 2 і встановлюється згідно з ДСТУ ISO 4190-6. Обов'язковою вимогою для громадських споруд є наявність хоча б 1 ліфту для транспортування людини на ношах. Потрібно передбачити встановлення блискавкозахисту з урахуванням розташування ліній дротового мовлення та антен телебачення.

У річкових вокзалах необхідно передбачати системи для збору і зберігання сміття та шляхи його вивезення. Перед головними входами річкових вокзалів необхідно встановити над промивними грязевідстійниками ґрати для очищення ніг, довжина яких має становити: для малих і середніх вокзалів – 3м, для великих – 4 м і для особливо великих – 6 м.

Системи опалення, кондиціонування та вентиляції повинні забезпечити вимоги щодо температури, відносної вологості, руху повітря, повітрообміну та вмісту хімічних речовин на рівні гранично допустимої концентрації для повітря. Облаштування автономних котелень для опалення допускається за згоди державної санітарно-епідемологічної експертизи. В одноповерхових малих річкових вокзалах, місткість яких до 100 пасажирів, допускається встановлення пічного опалення. У річкових вокзалах допускається встановлення газового обладнання, до яких має бути підведено вентиляційний канал, вихід якого встановлений вище даху, відповідно до вимог ДБН В.2.5-20 та ДБН В.2.5-77. Необхідно передбачити кондиціонування повітря для середніх, великих і особливо великих річкових вокзалів у III і IV кліматичних районах у приміщеннях, в яких перебувають люди на постійній основі.



## **1.5 Висновки до 1-го розділу.**

1. В результаті опрацювання нормативної та законодавчої бази було визначено основні вимоги до проектування річкових вокзалів, а саме - об'ємно-планувальне рішення, соціально основа типу будівлі, класифікація, особливості проектування, пожежна безпека, загальні норми проектування, санітарно-гігієнічні та економічні норми та інженерне обладнання.

2. Специфіка проектування річкових вокзалів полягає в багатофункціональності приміщень, що включають в себе зони громадського харчування, роботи, очікування, транзитні, вестибюльні, житлові, культурно-масові, торгові, господарсько-побутові та спеціального призначення. Таке зонування визначає особливість формування інтер'єрів.

3. Було опрацьовано формування простору за допомогою кольору та властивості кольору, які можна використовувати при формуванні раціонального інтер'єру. Також вивчене поняття колірної акценту і його роль у формуванні простору.

4. Було проаналізовано вимоги до устаткування річкових вокзалів та вимоги щодо його розміщення і експлуатації.

5. Проаналізовано історію зародження та розвитку річкових вокзалів. Проведено систематизацію етапів розвитку річкових вокзалів у вітчизняній та зарубіжній історії.

## РОЗДІЛ II

### УЗАГАЛЬНЕННЯ ДОСВІДУ ПРОЕКТУВАННЯ РІЧКОВИХ ВОКЗАЛІВ. АНАЛОГИ ТА ПРОТОТИПИ

#### **2.1 Аналітичний огляд закордонного досвіду проектування річкових вокзалів.**

Річкові вокзали почали набувати популярності за кордоном, починаючи з 30-х років ХХ століття. В сучасний період є певні тенденції, зокрема цікаві архітектурні та дизайнерські рішення, які будуть виділятися на загальному фоні міста.

Важливо також проаналізувати окремі складові річкових вокзалів (готелі, ресторани і т.д.). Для аналізу я обрала заклади з різними функціями та нестандартним дизайн-рішенням інтер'єрів та загальної концепції.

##### 1. Вокзал Канадзава, Японія

Вокзал Канадзава було відкрито у 2005 році. Пізніше до скляного вестибюлю (Рис. 2.1.1.) прибудували арку, яка складається з двох закручених спіраль дерев'яних колон. Разом з дахом ця арка (Рис.2.1.2.) слугує центральним входом до вокзалу. Форма арки – це стилізовані торії (типові японські ворота, які розташовували перед храмами і символізують перехід зі звичайного місця в особливе та священне, в даному випадку – перехід у зону вестибюлю вокзалу), а закручена форма – це стилізація барабанів цудзумі, які популярні в Японії. Таким чином вокзал має риси етнічного стилю в поєднанні з сучасними конструктивними металевими деталями та склом. Загалом стиль вокзалу можна визначити як конструктивізм.



Рис. 2.1.1. Вестибюль вокзалу Канадзава, Японія



Рис . 2.1.2. Головний вхід у вокзал Канадзава, Японія

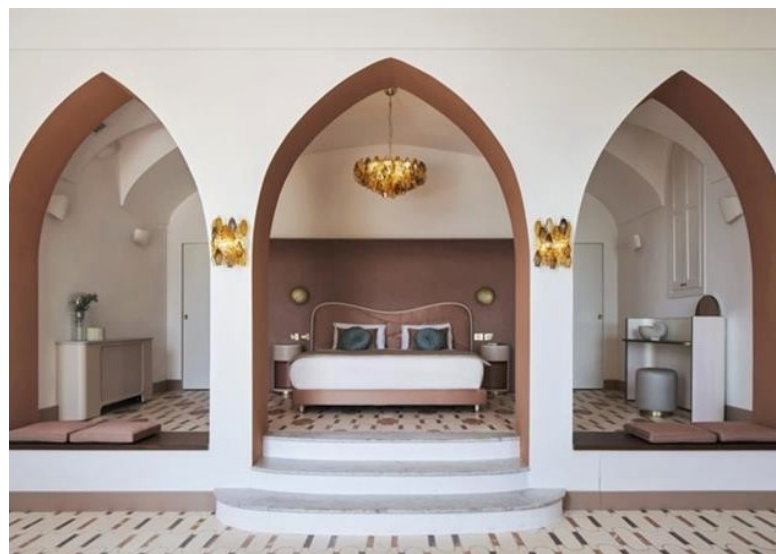
## 2. Готель «Palazzo Avilo» в Італії.

Palazzo Avilo – готель, розташований у замку 12 століття у селищі Равелло, на побережжі Амальфі, Італія. Дизайнер, який займався проектуванням комплексу – Крістіна Челестіно. Основний колір, який використала дизайнер – це білий, окрім нього також використані кольори аквамарина, корала і піску.

Основними деталями проекту стала авторське меблювання, де ключовий елемент – ліжко (Рис.2.3.): її дизайнер в усіх номерах робить центром простору, а злегка увігнуті стіни як би оточують її, створюючи ефект закритою раковини (Рис.2.4.)



*Рис.2.1.3. Ліжко в готелі Palazzo Avilo*



*Рис.2.1.4. Інтер'єр готельного номеру в Palazzo Avilo*

### 3. Готель «Perivolos» на острові Санторіні.

Прикладом простого та функціонального інтер'єру є готель Perivolos на острові Санторіні, Греція. Приміщення мають деформовані, органічні та гладкі поверхні і це відходить від уявлення про класичні готельні номери з 4 стінами, завдяки цьому вони здаються помітними і привабливими, нагадують білосніжні печери (Рис.2.5.).

Більша частина інтер'єру «Perivolos» виходить за межі стін і стель - важливу роль в обстановці відіграють ще й меблі. Ліжка, які є акцентами в інтер'єрі кімнат, ідеально розташовані в білосніжних печерах-кімнатах і роблять готельні номери унікальними. (Рис.2.6.). Окрім того, в кожному номері стоїть свіжий букет квітів, який оживляє простір. До унікальних особливостей готелю також можна віднести його географічне розташування, що забезпечує атмосферу та краєвид, а також антикварні меблі з острова (Рис.2.7.). Це поєднує екстер'єр з інтер'єром, робить композицію завершеною.



*Рис 2.1.5. Стіни готельного номеру «Perivolos»*



*Рис.2.1.6. Ліжко в номері «Perivolos»*



*Рис.2.1.7. Антикварні меблі в готелі «Perivolos»*

#### 4. Ресторан «Jamy's Burger» у Франкфурті.

Сучасний дизайн ресторану «Jamy's Burger» розробила студія «Why the Friday», удосконаливши існуючий інтер'єр. В основі індустріальний стиль лофт, який поєднаний з використанням таких природніх матеріалів як ялина та дуб. Окрім інтер'єру були спроектовані окремі деталі – місце для підносів (Рис.2.9.), візки для подачі страв і бар.

Основна колірна концепція закладу – використання світлих тонів з незначними темними деталями. Зали ресторану (Рис.2.8.) мають простий інтер'єр, без зайвої декоративності та з великою кількістю світла. Важливу роль у приміщеннях відіграє дерево. З в основному нього виготовлені меблі та декоровані стіни. Також в деталях присутні метал та зелень. Вхідна зона ресторану (Рис 2.10.) має мінімалістичний вигляд, займає всю стіну і складається з дверей та вікон, в основі яких метал та скло.



*Рис.2.1.8. Зала ресторану «Jamy's Burger»*



*Рис. 2.1.9. Місце для підносів і візок ресторану «Jamy's Burger»*



*Рис. 2.1.10. Вхідна зона ресторану «Jamy's Burger»*



## **2.2 Аналітичний огляд вітчизняного досвіду проектування річкових вокзалів.**

В Україні немає прикладів сучасних річкових вокзалів, які функціонують. Ті, які існують, були споруджені 40 і більше років тому і з тих пір не оновлювалися. Більшість з них не функціонують як пасажирські, а виконують суто вантажоперевізну функцію, тому приміщення вокзалу в основному не функціонують.

Я розглянула аналоги приміщень, які можуть входити до складу річкових вокзалів. зокрема готелі та ресторани, а також морський вокзал, який подібний за принципами планування. Для аналізу я обрала приклади різних за стилем та загальними концепціями приміщення.

### **1. Морський вокзал в Одесі.**

Морський вокзал в одесі було введено в експлуатацію в 1968 році. Будівля має форму пасажирського лайнера і в основному складається зі скла та залізобетону.

1994 року відбувся капітальний ремонт і перепланування. Зі складських приміщень напідвальному поверсі зробили концертно-виставкову залу, розширили вестиюлі та створили яхт-клуб. Також було добудовано готель. Таким чином, можна зробити висновок, що морський вокзал перетворили у багатофункціональну споруду, що виконує житлову, перевізну та розважальну функції.

Вестибюль (Рис. 2.2.1.) виконаний у біло-сірій кольорові гамі, що візуально збільшує простір. Морський вокзал має елементи мінімалізму та конструктивізму.



Рис. 2.2.1. Вестибюль морського вокзалу в Одесі

## 2. Готель «Брістоль» в Одесі.

Один з вдалих прикладів готельно-ресторанного комплексу в Україні – це готель «Брістоль», розташований в центрі Одеси, до складу якого входить ресторан «Le Grand Café Bristol». Комплекс витриманий у стилі бароко. Вестибюль (Рис.2.2.2.) і головні транзитні зони виконані в біло-синій кольоровій гамі з золотими деталями. Особливу увагу привертають великі люстри з кришталю, які розташовані в кожному приміщенні. Більшість меблів і штор виготовлені з оксамиту темних відтінків синього, червоного та зеленого. Стіни мають світле забарвлення, здебільшого біле з золотими деталями. Не можна не помітити вишукані сходи (Рис.2.2.3.), виконані в традиціях бароко.

Ресторан має біло-зелену кольорову гамму. По всьому залу розставлені дерев'яні столи, стільці і дивани в традиціях бароко. Стіни прикрашені орнаментами, а на стелі – кришталеві люстри. Також в залі розташований рояль.

Номери готелю також оформлені в стилі бароко, це можна побачити, починаючи меблями і матеріалами, з яких вони виконані, і закінчуючи кольоровою гаммою.



*Рис.2.2.2. Вестибюль готелю «Брістоль»*



*Рис.2.2.3. Сходи в готелі «Брістоль»*

### 3. Готель «Friend House» у Дніпропетровській області.

Один з цікавих прикладів – еко-готель «Friend House» (Рис. 2.2.4.), який розташований в Дніпропетровській області, на території лісу за 30 км від Дніпра, біля річки Орель. Комплекс спроектований українським дизайнером Юрієм Риновтом з екологічних матеріалів.

Готель складається з багатьох одноповерхових приміщень. Це зроблено для того, щоб будівлі виглядали максимально природньо. Матеріали, які використані - тільки природні: очерет, дерево, глина, черепашник (Рис.2.2.5.). Оскільки будівля спроектована так, щоб виглядати максимально природньо, то зовні відсутні гострі кути (Рис. 2.2.6.). Вікна у номерах максимально широкі, для того щоб підтримувати всередині таке ж освітлення як надворі. Готель виконаний у стилі мінімалізм.



*Рис.2.2.4. Вхідна зона готелю «Friend House»*



*Рис.2.2.5. Меблі в готелі «Friend House»*



*Рис.2.2.6. Готельний номер у «Friend House»*

#### 4. Ресторан «Semifreddo» в м. Київ.

Ресторан виконаний чорно-білих тонах з дерев'яним умеблюванням. У закладі є дві зали (Рис. 2.2.7. – перша, Рис. 2.2.8. – друга). У інтер'єрі наявні елементи у стилі конструктивізм. Зокрема, до них належать: металеві та дерев'яні балки на стелі, чіткі лінії меблів, жалюзі, характерні світильники, чорно-біла кольорова гама. Затишку для простору додають живі рослини та меблі, виготовлені з дерева.



*Рис.2.2.7. Перша зала ресторану «Semifreddo»*



*Рис.2.2.8. Друга зала ресторану «Semifreddo»*

#### 5. Ресторан «Канাপка бар» у м. Київ.

Заклад розташований на першому та підвальному поверхах. В ресторані є 1 зал (Рис.2.2.10.), 2 літні тераси (Рис.2.2.11.), санвузол і службові приміщення. Зал і тераси не схожі один на одні, але оформлені у одному стилі – прованс, який підкреслює концепцію простоти і легкості.

При вході до залу розташований великий дерев'яний сервант (Рис.2.2.9.), який слугує баром і місцем для зберігання приборів і тарілок. Столи є різного розміру, виготовлені зі світлого дерева. Дивани –смарагдового кольору, м'які, обтягнуті оксамитом, на яких розташовані невеликі подушки. Також є стільці, які виготовлені з дерева. У залі є одне велике вікно, на підвіконні якого розміщена зелень. На інших стінах розташовані картини і дзеркала, які візуально збільшують простір. Загалом меблі створюють відчуття старовини і підкреслюють концепцію закладу.

Також в залі ресторану розташована велика люстра, яка виготовлена з багатьох окремих світильників, оточених старовинною ліпниною, і розташована на середині стелі. Окрім неї є багато невеликих прожекторів задля того, щоб повністю освітити

приміщення. На стінах розташовані старовинні світильники, основа яких виготовлена з металу. Також освітленість залу посилюють зеркала, розташовані на стінах.



*Рис.2.2.9. Сервант у ресторані «Кананка бар»*



*Рис.2.2.10. Зала ресторану «Кананка бар»*



*Рис.2.2.11. Літня тераса ресторану «Каніпка бар»*



### **2.3 Висновки до 2-го розділу.**

1. Проаналізовано зарубіжний досвід проектування річкових вокзалів та їх окремих приміщень. Визначено основні риси, тенденції, особливості та цікаві концепції дизайну громадських будівель.

2. Провівши аналіз вітчизняних аналогів, я визначила, що в Україні відсутні аналоги річкових вокзалів. Тому проектування річкового вокзалу є надзвичайно актуальним. В ході роботи я проаналізувала яскраві приклади вітчизняних готелів та ресторанів, які зазвичай є структурними елементами річкових вокзалів.

3. Систематизовано вітчизняний та зарубіжний досвід проектування річкових вокзалів та їх структурних елементів, виділено риси та акценти дизайну інтер'єрів.

4. Визначено необхідні властивості умеблювання та оздоблення приміщень, колірного оформлення просторів річкових вокзалів.

## РОЗДІЛ III. ДИЗАЙН ІНТЕР'ЄРУ РІЧКОВОГО ВОКЗАЛУ В М. КИЇВ

### 3.1. Історія будівлі річкового вокзалу в м. Київ.

Будівлю сучасного річкового вокзалу в м. Київ, що розташований за адресою Поштова Площа, 3, було збудовано у 1953-1961 роках. Проект створили архітектори Вадим Гопкало, Вадим Ладний, Григорій Слущкий та інші. Будівля має 5 поверхів, проте з боку Поштової площі можна побачити тільки 3. Башта, яка розташована на даху по центру споруди, стилізована під щоглу. На період спорудження будівля була унікальною, тому що мала особливу форму, стіни були оздоблені інкерманським вапняком, а башта частково покрита золотом. Вокзал був розрахований на 500 пасажирів, тобто належав до великих річкових вокзалів, і офіційно почав свою роботу у 1961 році (Рис. 3.1.1.).



*Рис. 3.1.1. Річковий вокзал у м. Київ, 1961 р.*

У будівлі розташовані пам'ятки монументального мистецтва, які виконали Ернст Котков, Валерій Ламах та Іван Литовченко. На той час таке оздоблення інтер'єру було новаторським, тому що вперше для мозаїчних композицій було використано дешеву керамічну плитку. У той період в Україні не було підприємств, які виготовляли смальту, тому художники використали англійські кольорові цементи та сантехнічну плитку, яку самі фарбували і обпалювали. Такий спосіб виготовлення зробив мозаїки надзвичайно яскравими та надав композиціям особливого колориту. Можна зробити висновок, що

новизна полягала в тому, що було використано новий матеріал та новий спосіб кладки, художники прагнули об'єднати внутрішній простір за допомогою мозаїчних композицій та у спробі через алегоричну форму показати призначення будівлі вокзалу.

Список пам'яток монументального мистецтва річкового вокзалу в м. Київ:

1. Панно «Дніпро – торговельний шлях» (Рис. 3.1.2.) Розташований у колишньому залі очікування навпроти композиції «Богдан Хмельницький». Сюжет показує роль Дніпра в Київській Русі. В той час через річку проходив торговий шлях «із варяг у греки». Серед художніх особливостей композиції можна виділити яскраву декоративність та контраст, який досягнений за допомогою використання блискучої та яскравої керамічної плитки і матового кольорового цементного фону. Нижня частина панно зафарбована чорним графіті.



*Рис. 3.1.2. Панно «Дніпро – торговельний шлях»*

2. Панно «Богдан Хмельницький» (Рис. 3.1.3.) Розташований у колишньому залі очікування навпроти «Дніпро торговельний шлях». Має популярний на той час сюжет: нагадує про визвольну боротьбу гетьмана Богдана Хмельницького, метою якої було

об'єднання Лівобережної та Правобережної України, які розділені Дніпром. На третині панно відсутня керамічна плитка.



*Рис. 3.1.3. Панно «Богдан Хмельницький»*

3. Панно «Україна» (Рис. 3.1.4.) Розташоване у другому залі очікування та об'єднує фриз «Дніпро промисловий» і «Відпочинок на Дніпрі» у єдину композицію. Має типовий для того часу вигляд України, яка зображена у формі дівчини в традиційному національному костюмі, що тримає сніп пшениці та стоїть біля греблі річки.



*Рис. 3.1.4. Панно «Україна»*

4. Фриз «Дніпро промисловий» (Рис. 3.1.5.) Розташований в другому залі очікування навпроти фризу «Відпочинок на Дніпрі» і з правої сторони від панно «Україна». Сюжет – 4 чоловіків та 1 жінка виконують певну роботу біля Дніпра. Відсутня частина штукатурки і через це немає цілісного фону.



*Рис. 3.1.5. Фриз «Дніпро промисловий»*

5. Фриз «Відпочинок на Дніпрі» (Рис. 3.6.) Розташований у другому залі очікування навпроти фризу «Дніпро промисловий» та з лівої сторони від панно «Україна». Сюжет: зображено людей, які відпочивають біля Дніпра, зокрема мати і диина, чоловік на човні та чоловік з жінкою в русі. Відсутня частина фарбованого цементу, через що фриз не має цілісного фону.



*Рис. 3.1.6 Фриз «Відпочинок на Дніпрі»*

6. Страфіто «Спорт на Дніпрі» (Рис. 3.1.7.) Розташоване на стіні сходового майданчика на третьому поверсі, який веде до літньої тераси. Сюжет: зображено

спортсменів і за стилістикою нагадують монументальне мистецтво 1930-х років, проте не має ідеологічного змісту.



*Рис. 3.1.7. Сграфіто «Спорт на Дніпрі»*

7. Контррельєфи (Рис. 3.1.8. та Рис. 3.1.9.) Розташовані ззовні на вході в будівлю зі сторони Поштової площі. Зображення мають морську тематику : якір, штурвали та моряки, які забарвлені у синій колір.



*Рис.3.1.8. Контррельєф*



*Рис. 3.1.9. Контррельєф*

8.Композиція «Чайки над Дніпром» (Рис 3.1.10.) 2 острівні композиції розташовані у вестибюлі на 3 поверсі над входами в зали очікування. Сюжет: схематично зображено 4 чайки на фоні неба. Композиція створена з чорної і білої керамічної плитки та кольорового цементу.



*Рис. 3.1.10. Композиція «Чайки над Дніпром»*

9. Композиція «Вся влада Радам!» (Рис. 3.1.11.) Розташована у першому залі очікування. Сюжет: образно нагадує плакат, що розповідає про повстання арсенальців в січні 1918 року проти Центральної Ради.



*Рис. 3.1.11. Композиція «Вся влада Радам!»*

Сьогодні панно перебувають у занедбаному стані: зафарбовано нижній край мозаїки «Дніпро – торговельний шлях», а на багатьох композиціях відсутня частина керамічної плитки. При створенні інтер'єру необхідно врахувати наявність композицій і зберегти їх.

Надзвичайно важливим є той факт, що у 2016 році річковий вокзалу м. Київ було визнано пам'яткою архітектури, містобудування та монументального мистецтва. Це необхідно врахувати при створенні проекту.



### 3.2. Вихідні данні до проекту.

Для дипломного проектування за підоснову було взято приміщення річкового вокзалу в м. Київ, який розташований за адресою Поштова площа,3. Будівля знаходиться біля річки Дніпро у історичному центрі міста, в Подільському районі столиці. На сьогодні річковий вокзал у Києві перебуває на реконструкції протягом останніх дев'ятироків.

Споруда має 5 поверхів. Рельєф складний: є значний перепад висоти і ухил в сторону Дніпра, тому зі сторони Поштової площі можна побачити 2 поверхи (Рис.3.2.2.), а зі сторони набережної – всі 5 поверхів (Рис 3.2.3). Споруда оточена іншими громадськими будівлями, зокрема ресторанами, готелями, офісами та культурними пам'ятками, що можна побачити на ситуаційному плані (Рис. 3.2.1.). Озеленення безпосередньо біля річкового вокзалу немає (окрім невеликих клумб), але неподалік є великий парк «Володимирська гірка», де також розташовані зони для відпочинку, оглядові і дитячі майданчики.

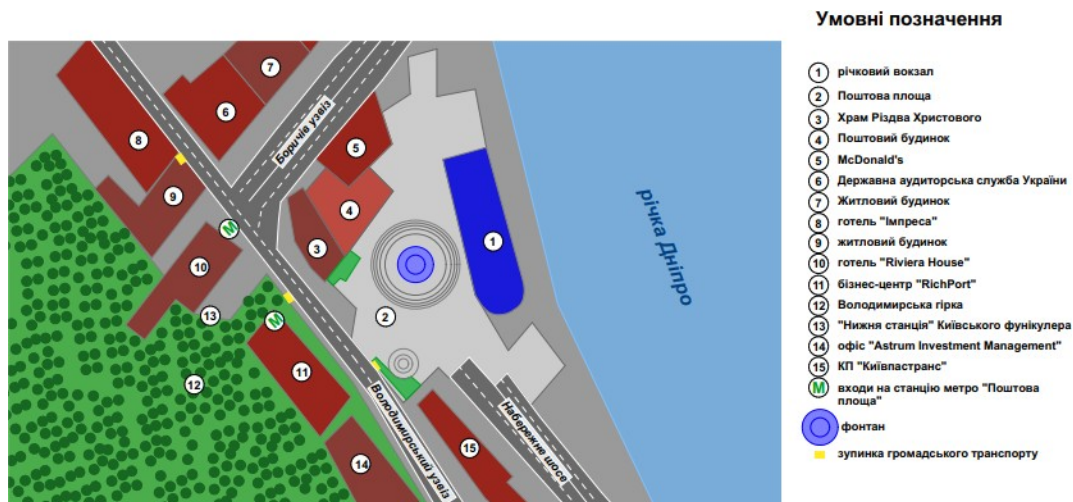


Рис. 3.2.1 Ситуаційний план річкового вокзалу в м. Київ



*Рис. 3.2.2. Зовнішній вигляд річкового вокзалу зі сторони Поштової площі*



*Рис. 3.2.3. Зовнішній вигляд річкового вокзалу зі сторони Дніпра*

Біля вокзалу проходять автомобільні (Набережне шосе) та пішохідні (Пішохідна набережна та Поштова площа) шляхи, а також має вигідне розташування з точки зору громадського транспорту (фунікулер, метро «Поштова площа», автобуси, трамваї та тролейбуси). Біля будівлі є велика кількість автомобільних шляхів, але річковий вокзал оточений пішохідними зонами.

Конфігурація будівлі – призма із заокругленням в південній частині. Має башту (Рис. 3.2.4.) на даху, яка є стилізованою щоглою корабля. Розміри будівлі :83 400x22 300мм, має 5 поверхів (загальна площа 7 504 м<sup>2</sup> ) та вихід на дах (площа якого 1 488 м<sup>2</sup> ).



*Рис. 3.2.4. Башта річкового вокзалу в м. Київ*

У будівлі є двосвітний простір на 3-4 поверхах (Рис. 3.2.5), висотою 7 100 мм. Також є 3 системи колон на терасах і сітки колон (6x4 та 8x4). У приміщенні наявні технічні поверхи (1 – через малу кількість природнього світла та 5 – через висоту приміщення та невелику кількість природнього світла). Каркас – система колон та несучі цегляні стіни.

Будівля річкового вокзалу має змішану систему планування. На 1 (Рис. 3.2.6.) та 2 (Рис.3.2.7.) поверхах присутня і коридорна і центрична система планування, на 3 (Рис. 3.2.8.) та 5 (Рис. 3.2.10.) – центрична, на 4 (Рис. 3.2.9.) – коридона.

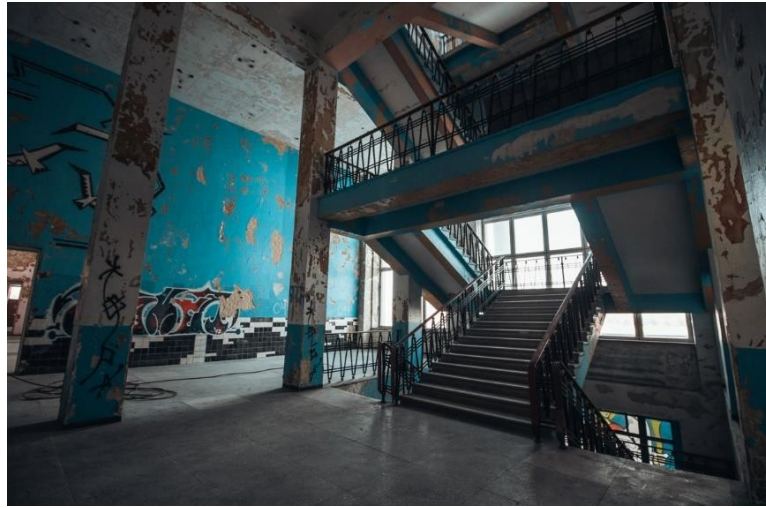


Рис. 3.2.5. Двосвітний простір на 3-4 поверхах у річковому вокзалі в м. Київ

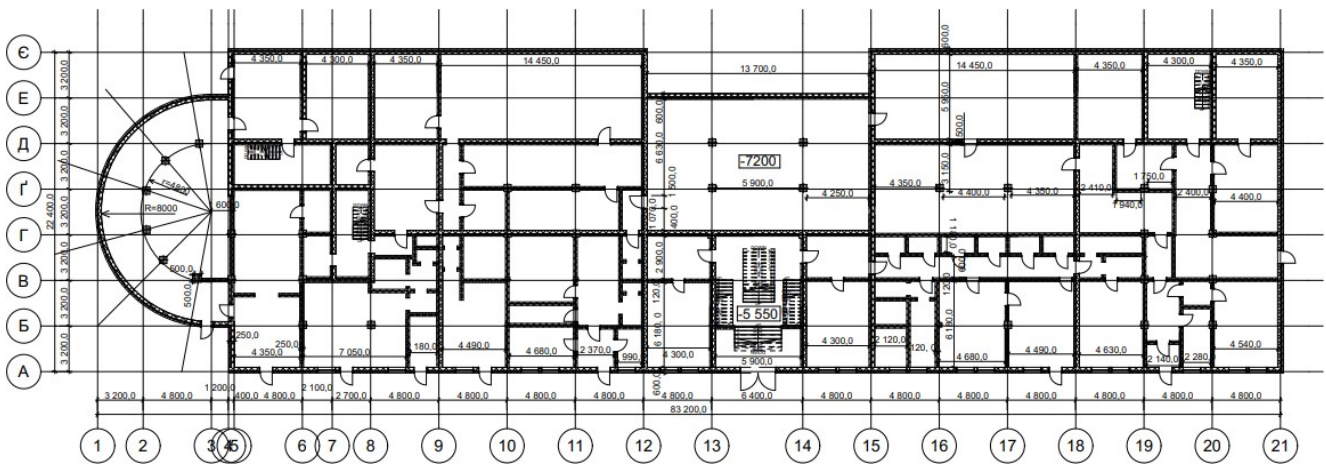


Рис. 3.2.6. Обмірний план 1-го поверху річкового вокзалу в м. Київ

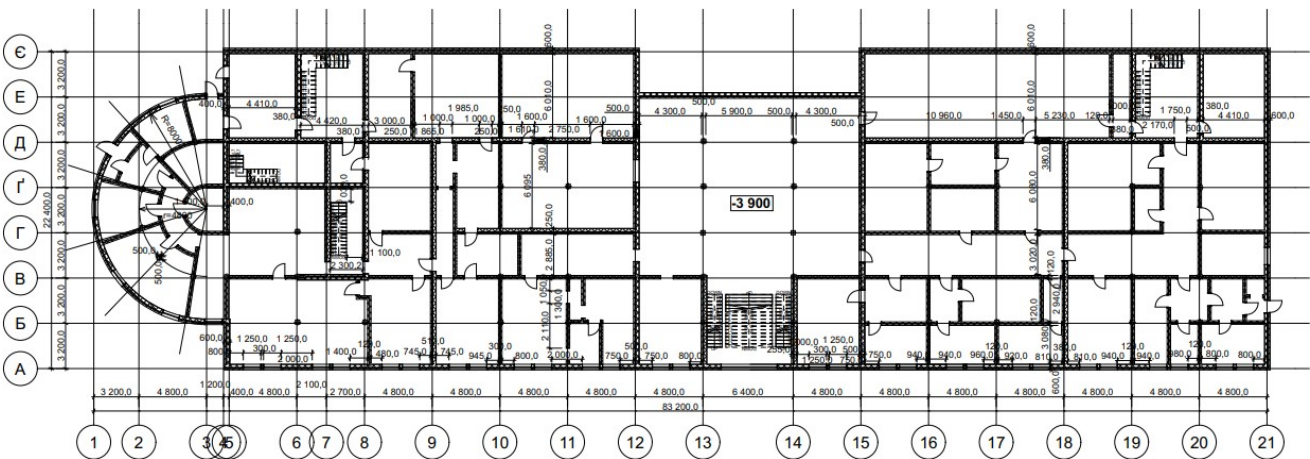


Рис. 3.2.7. Обмірний план 2-го поверху річкового вокзалу в м. Київ

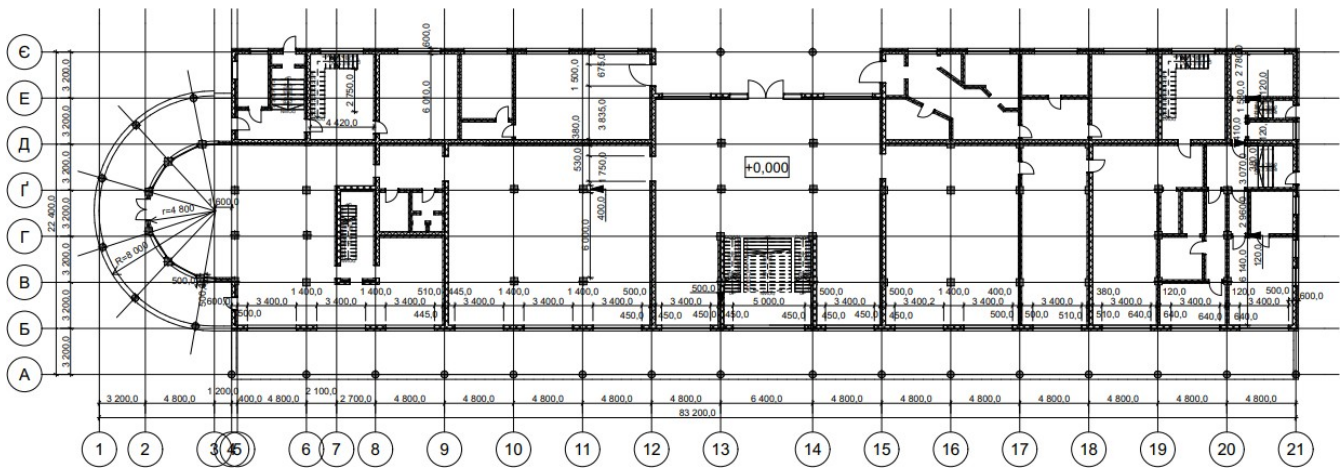


Рис. 3.2.8. Обмірний план 3-го поверху річкового вокзалу в м. Київ

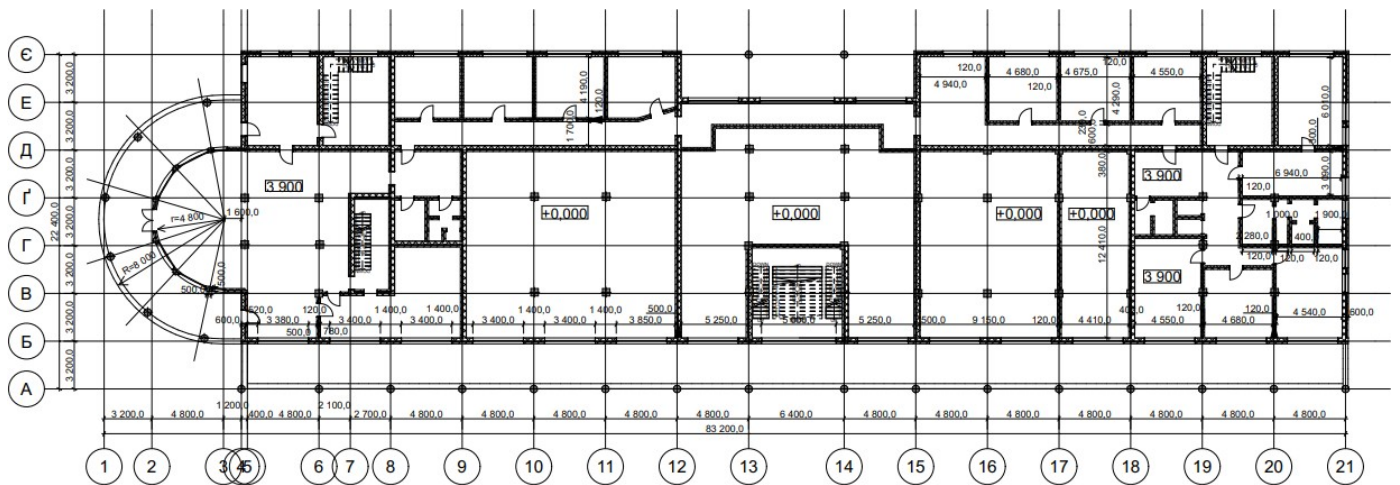
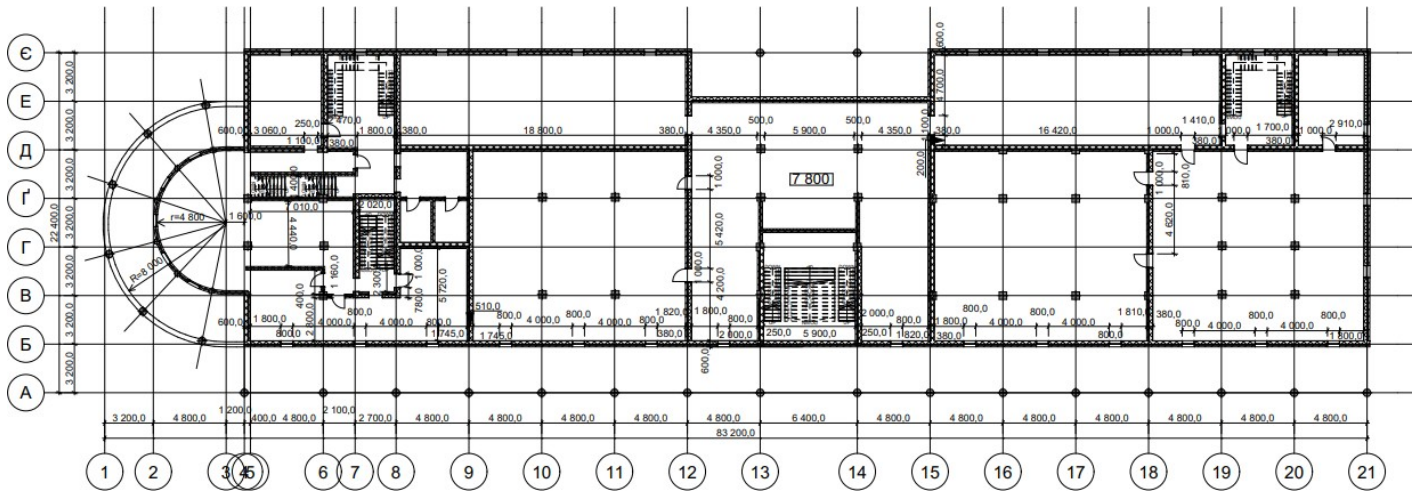


Рис. 3.2.9. Обмірний план 4-го поверху річкового вокзалу в м. Київ



*Рис. 3.2.10. Обмірний план 5-го поверху річкового вокзалу в м. Київ*

### **3.3. Образна концепція.**

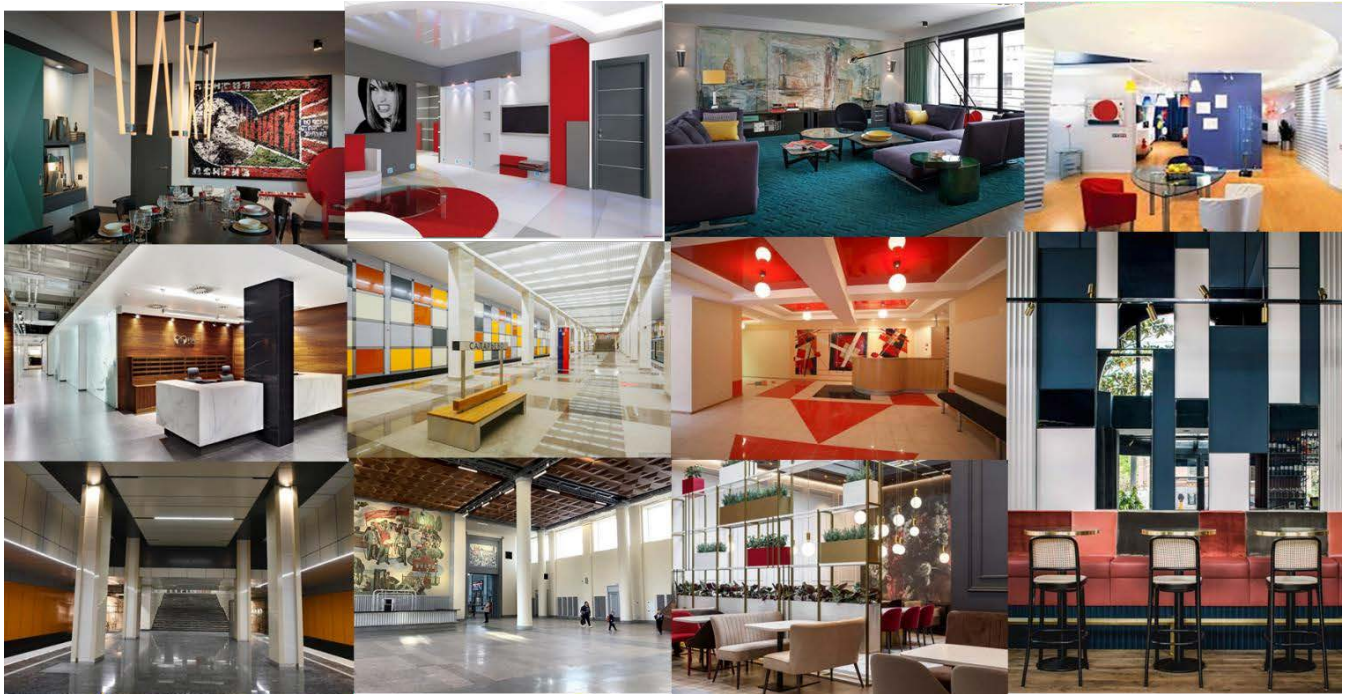
Одна з основних цілей роботи над дипломним проектом – це створення естетичного, функціонального та зручного приміщення на основі існуючих переваг будівлі. Визначивши вихідні дані та існуючі елементи я створила дошку настрою (Рис. 3.3.1.) ,яка допомогла визначити напрям дизайну інтер'єрів приміщень.

Для оформлення річкового вокзалу я обрала стиль конструктивізм, оскільки для нього підходять вже існуючі конструкції (колони, сходи, двосвітні простори, поручні тощо), а також саме цей напрям допоможе підкреслити пам'ятки монументального мистецтва, які тут розташовані.

Я обрала кольорову гаму, яка відповідає заданому стилю: в основі білий та сірий кольори з яскравими акцентами у вигляді синього, жовтого, червоного, чорного та бронзового кольорів. Також в рамках конструктивізму я використала відповідні матеріали, а саме металеві конструкції та скло. Всі приміщення мають багато вільного простору та природнього і штучного світла, що також є характерними стильовими ознаками.

У громадських приміщеннях я використала яскраву кольорову гаму з багатьма кольоровими акцентами, а у житлових (готельних номерах) - більш стриману, з невеликою кількістю акцентів.

Дизайн-концепція полягає у тому, щоб привернути увагу до панно, фризів та контррельєфів за допомогою оформлення приміщень у стилі цих монументальних творів.



*Рис. 3.3.1. Дошка настрою*



### 3.4. Об'ємно-планувальне рішення.

Перший крок у дипломному проекті – демонтаж стінових конструкцій. При виконанні планів не було знесено несучі стіни. На 1 поверсі (Рис. 3.4.1.) було демонтовано конструкції в частині будівлі, у якій присутні вікна, оскільки ці приміщення можна застосувати для певного типу громадських споруд, для яких обов'язкова наявність денного світла (наприклад, офіс). Таким чином тут було збільшено площу окремих кімнат. На 2 поверсі (Рис. 3.4.2.) також було знесено стінові конструкції для збільшення простору окремих приміщень задля створення єдиного робочого простору для офісу. На 3 поверсі (Рис. 3.4.3.) було демонтовано стіну в двосвітньому просторі, аби надати йому цілісності і створити можливість його використання як виставкової зали, а також видалено ряд стін і створено «open space» приміщення. На 4 поверсі (Рис. 3.4.4.) прибрано стіни в готельних номерах, аби забезпечити їхню більшу місткість, а також видалено стіну в двосвітньому просторі. Оскільки, більша частина 5-го поверху технічна, там було демонтовано стіни тільки в тій частині, яку можна використати як приміщення для зали ресторану.

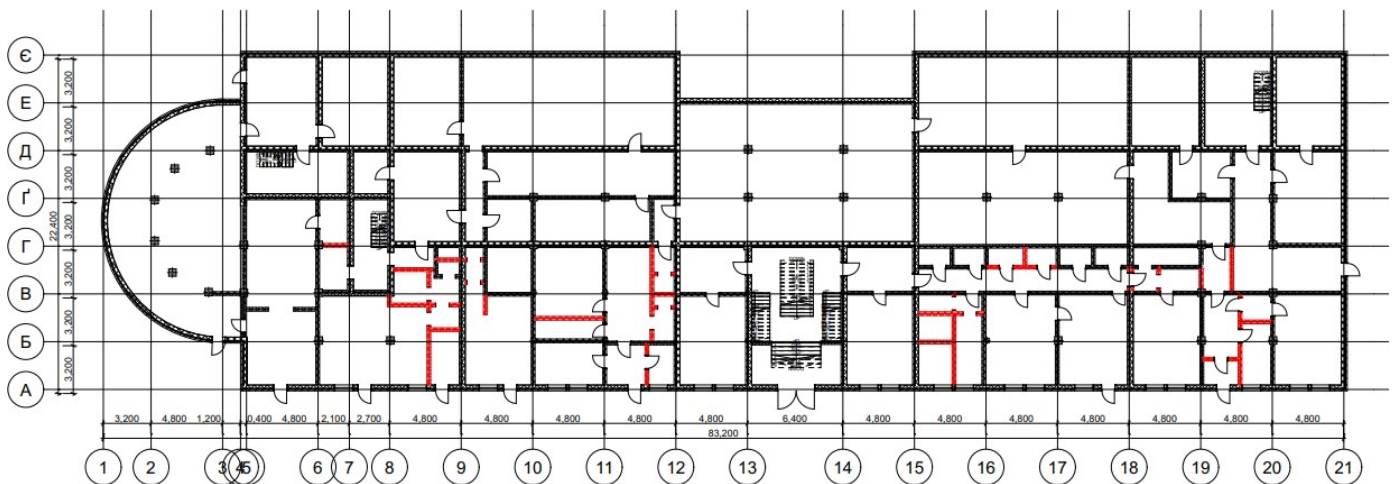
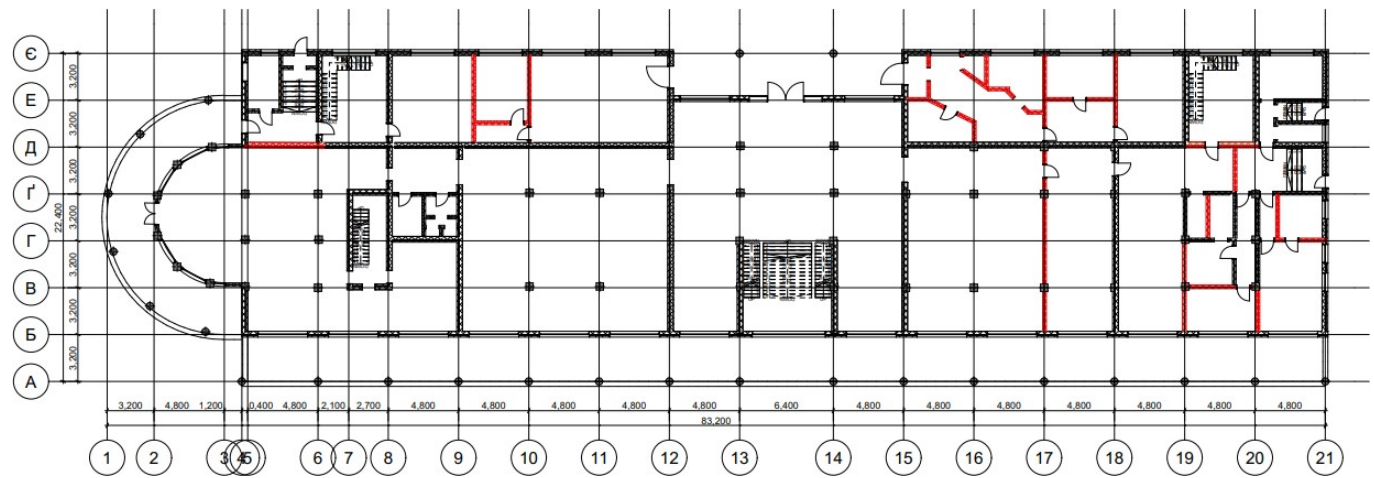


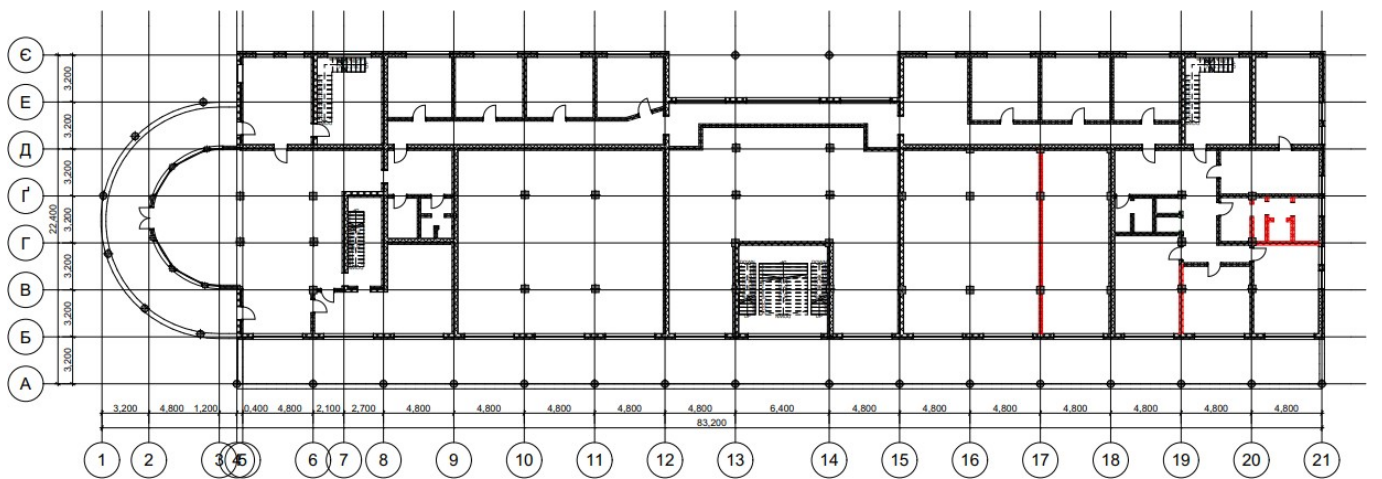
Рис. 3.4.1. План 1 поверху з демонтажем стінових конструкцій



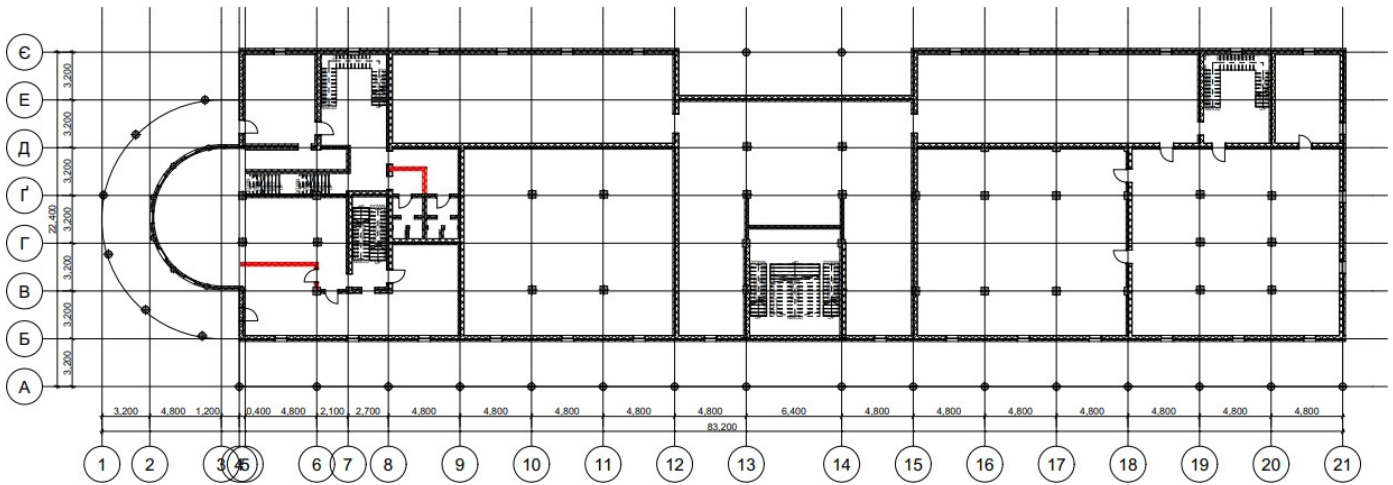
*Рис. 3.4.2. План 2 поверху з демонтажем стінових конструкцій*



*Рис. 3.4.3. План 3 поверху з демонтажем стінових конструкцій*

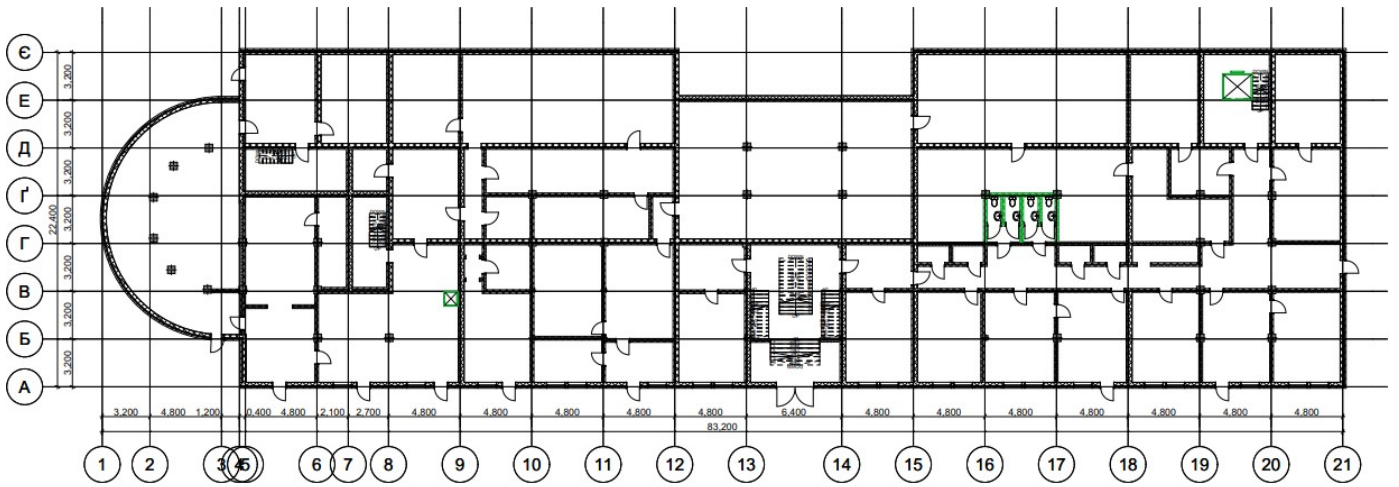


*Рис. 3.4.4. План 4 поверху з демонтажем стінових конструкцій*



*Рис. 3.4.5. План 5 поверху з демонтажем стінових конструкцій*

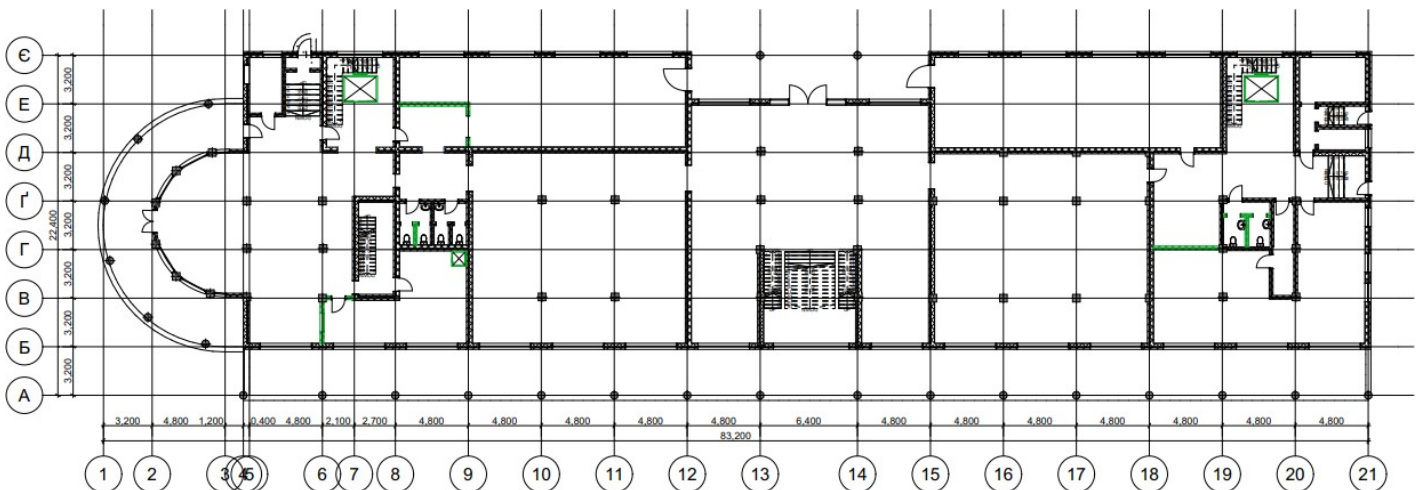
Також при проектуванні було змонтовано ряд конструкцій. На 1 поверсі (Рис. 3.4.6.) було зведено стінові конструкції у санвузлах, а також споруджено 1 грузовий ліфт на кухні, який буде слугувати для піднімання страв з кухні у ресторан, та 1 пасажирський ліфт. На 2 поверсі (Рис. 3.4.7.) було змонтовано стіни у санвузлах, скляну перегородку у приміщенні вокзалу, яка буде відділяти касову зону, а також 1 грузовий ліфт на кухні і 2 пасажирських ліфти. На 3 поверсі (Рис. 3.4.8.) було споруджено стіни у санвузлах, на межі зони видачі та зали ресторану, а також відділено офісне приміщення. Окрім того було зведено 1 грузовий ліфт у зоні видачі та 2 пасажирських. На 4 поверсі (Рис. 3.4.9.) було змонтовано перегородки у санвузлах, у готельних номерах, задля створення ванних кімнат, а також 1 грузовий та 2 пасажирських ліфти. На 5 поверсі (Рис. 3.4.10.) зведено стіну біля зони видачі, у санвузлі і 2 пасажирських і 1 грузовий ліфт.



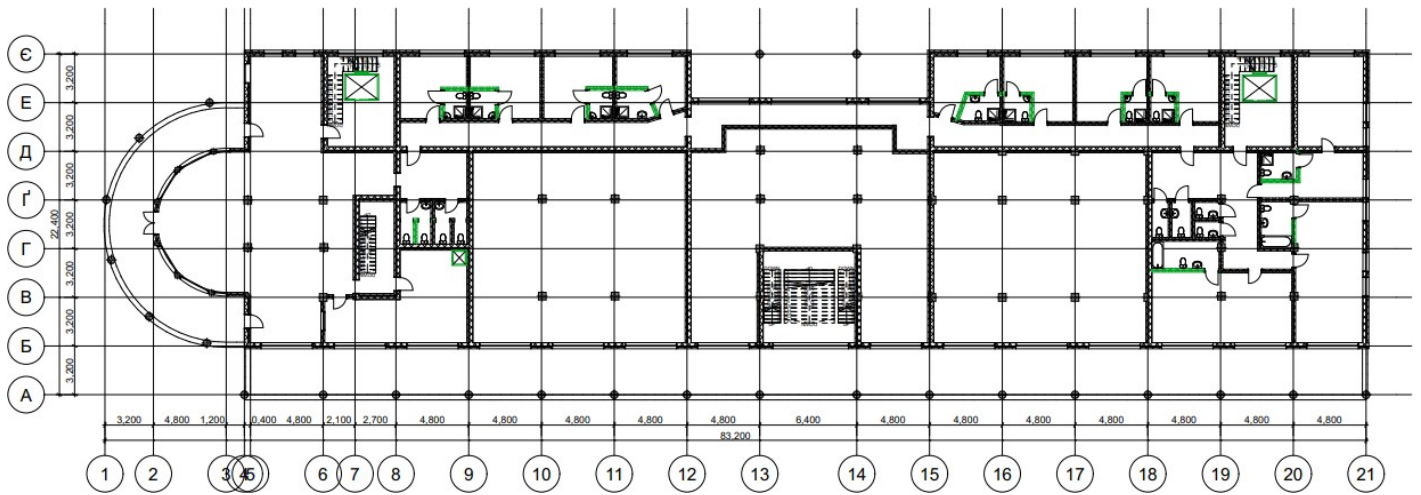
*Рис. 3.4.6. План 1 поверху з монтажем стінових конструкцій*



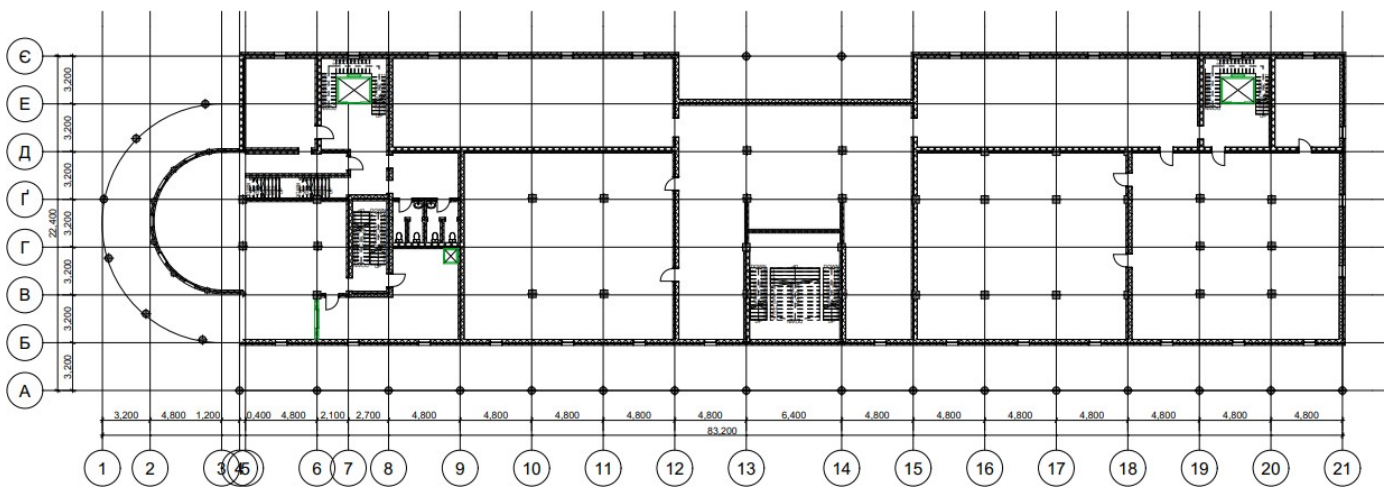
*Рис. 3.4.7. План 2 поверху з монтажем стінових конструкцій*



*Рис. 3.4.8. План 3 поверху з монтажем стінових конструкцій*



*Рис. 3.4.9. План 4 поверху з монтажем стінових конструкцій*

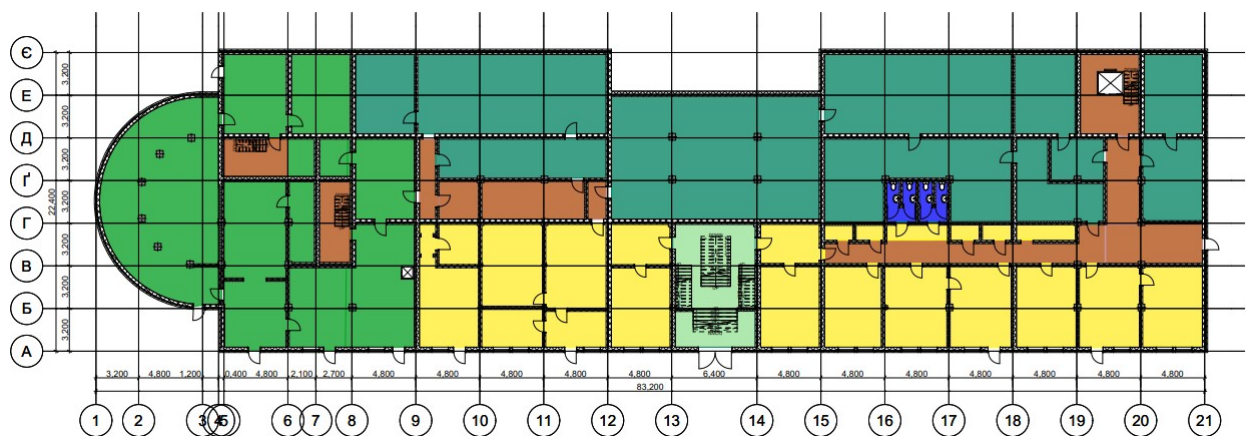


*Рис. 3.4.10. План 5 поверху з монтажем стінових конструкцій*

### 3.5. Функціональне зонування та сценарій руху.

Для вдалого планування річкового вокзалу, необхідно розуміти специфіку даного типу споруди. Зокрема, необхідна велика кількість вестибюлів та відкритих просторів і приміщення, які призначені для розташування навігаційного обладнання і приборів. Також слід передбачити наявність приміщень, які напряму не пов'язані з функціонуванням вокзалу.

На першому поверсі (Рис. 3.5.1.) більшу частину площі займають технологічні приміщення кухні, технічні приміщення річкового вокзалу та транзитні потоки, які ведуть до них, оскільки в більшій частині приміщень немає вікон, а отже і природнього освітлення. Наслідком цього є те, що в цих приміщеннях не можуть перебувати люди протягом тривалого часу. Також є вхідна зона з невеликим вестибюлем, який веде до офісних приміщень, що розташовуються в частині будівлі з денним світлом. На поверсі наявні санвузли. До офісних приміщень можна потрапити через окремі входи до кожного з них, або через вестибюль та коридори. До приміщень технічного призначення можна увійти через окремі входи і коридорну систему. На другий поверх можна потрапити сходами в центральній частині, а також через допоміжні сходи по боках будівлі і ліфт.

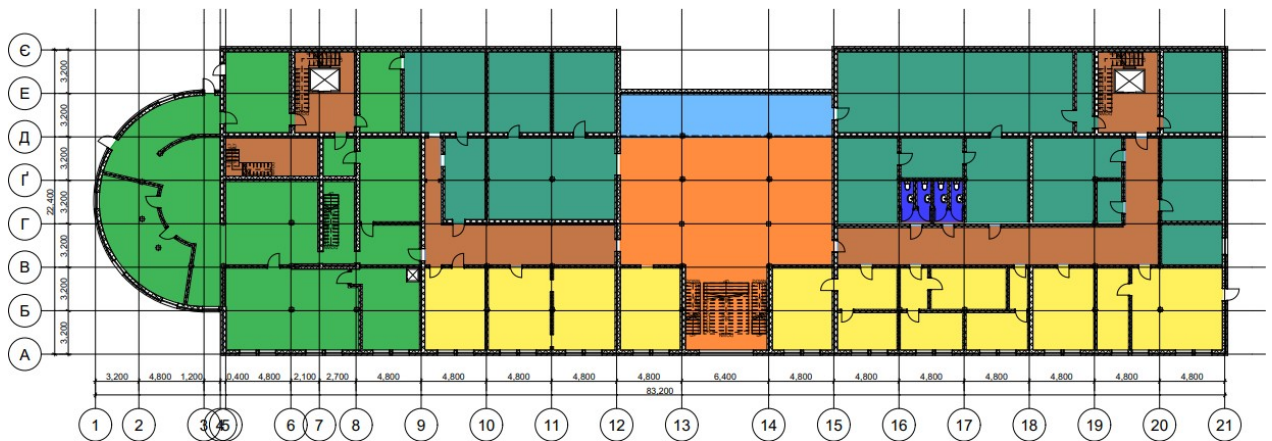


### Функціональне зонування:

- вестибюль
- офісні приміщення
- технологічні приміщення ресторану
- санвузли
- транзитні зони
- технічні приміщення річкового вокзалу

*Рис. 3.5.1. Функціональне зонування 1 поверху*

На другому поверсі (Рис. 3.5.2.) також розташовані технологічні приміщення ресторану і технічні приміщення річкового вокзалу у зв'язку з відсутністю вікон. По центру розташований вестибюль річкового вокзалу з касами та зоною очікування. Частина будівлі також займають офісні приміщення, до яких можна пройти транзитними зонами, які відходять від центрального вестибюлю. Також тут розташована санітарна зона. До технічних приміщень можна потрапити через коридорну систему, сходи і ліфт, які ведуть з першого поверху. Відвідувачі річкового вокзалу заходять у вестибюль через центральний вхід на 1 поверсі або за допомогою ліфту.



### Функціональне зонування:

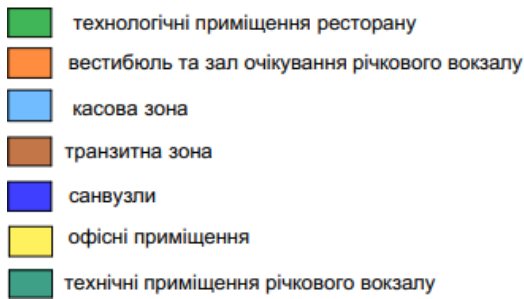


Рис. 3.5.2. Функціональне зонування 2 поверху

На третьому поверсі (Рис. 3.5.3.) розташована велика зона прийому їжі – 2 зали ресторану, 2 тераси та кафе. По центру розташований вестибюль, який об'єднує всі приміщення. Також тут розміщений ще один менший за розміром вестибюль, який веде до офісних приміщень і багатофункціональної зали. Біля залів ресторану розташована зона видачі страв. Також є 2 санвузли – в зоні прийому їжі та в зоні офісних приміщень. Транзитні зони поєднують між собою всю зону прийому їжі, а також сполучають офісні приміщення. На поверсі у зоні видачі є грузовий ліфт, за допомогою якого з технологічної зони ресторану підіймаються страви. Співробітники для пересування використовують сходи (біля зони видачі) та ліфти. В зоні видачі розташований грузовий ліфт. Відвідувачі можуть використовувати сходи в центральному вестибюлі або ліфти. Також є окремі входи до центрального вестибюлю, кафе, офісу, ресторану та вестибюлю готельно-офісної частини.



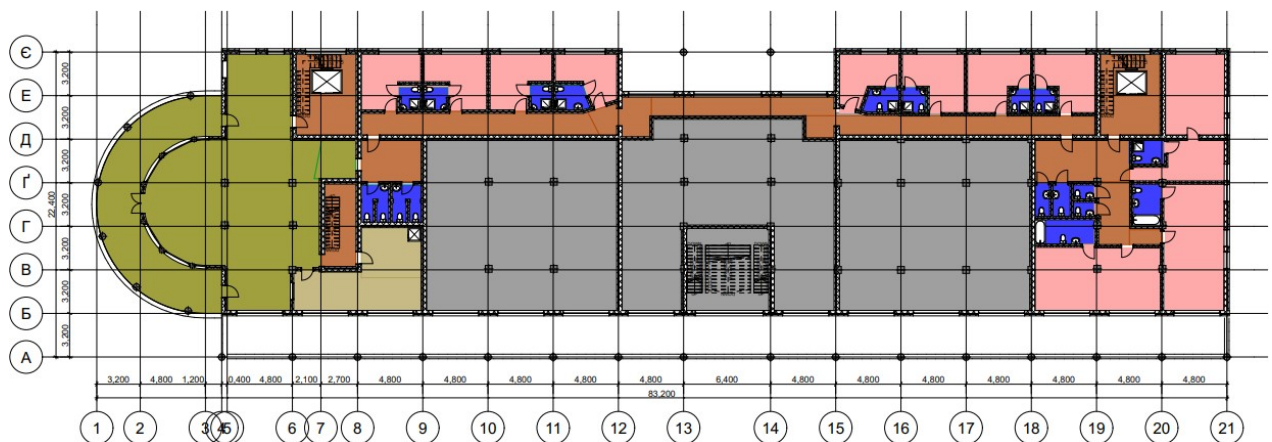


**Функціональне зонування:**

- зали ресторану
- санвузли
- зона кафе
- центральний вестибюль
- багатофункціональна зала
- вестибюль готельно-офісної частини
- офісні приміщення
- транзитні зони
- зона охорони
- зона видачі

*Рис. 3.5.3. Функціональне зонування 3 поверху*

На четвертому поверсі (Рис. 3.5.4.) значну площу займають двосвітні простори. Транзитна зона об'єднує всі приміщення, зокрема, всі готельні номери та залу ресторану з терасою. Також в зоні прийому їжі розташована зона видачі та санвузли. В кожному готельному номері розташована санітарна зона. Персонал на даному поверсі для пересування може використовувати сходи біля зони видачі та ліфти. Також на поверсі є грузовий ліфт для пересування страв. Відвідувачі можуть потрапити на даний поверх тільки через ліфти та сходи біля них. Особливістю 4 поверху є те, що тут наявні двосвітні простори і, таким чином, тут відсутній центральний вестибюль і можливість входу через нього.

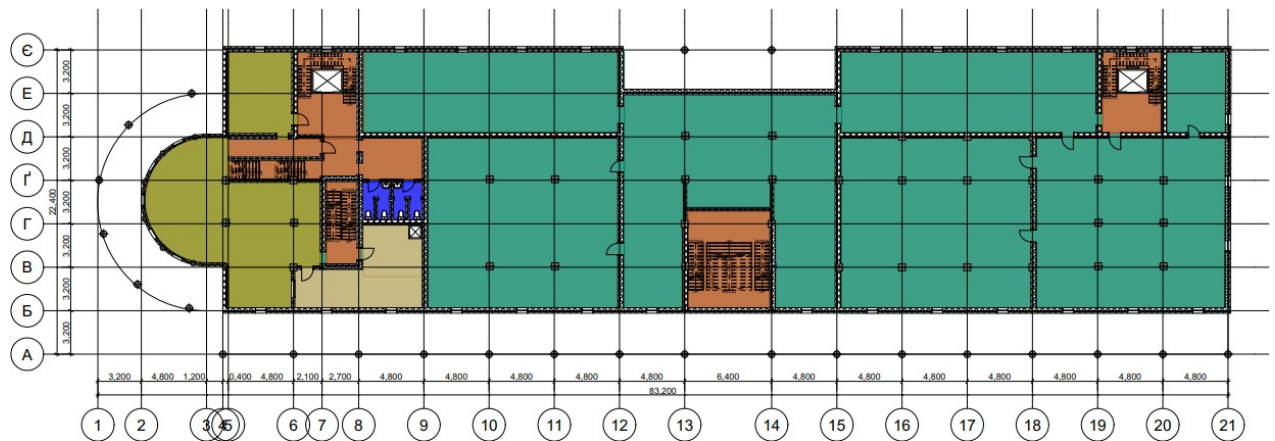


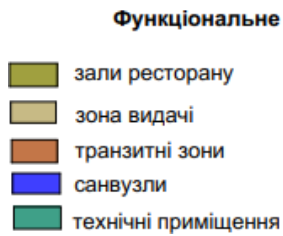
### Функціональне зонування:

- зали ресторану
- готельні номери
- зони особистої гігієни та санвузли
- зона видачі
- транзитні зони
- двосвітний простір

Рис. 3.5.4. Функціональне зонування 4 поверху

На п'ятому поверсі (Рис. 3.5.5.) найбільшу площу займають технічні приміщення річкового вокзалу, оскільки тут мало денного світла. Також розташована транзитна зона, зона видачі та прийому їжі. Персонал може потрапити на 5 поверх через 2 ліфти і сходи біля них, а також сходи біля зони видачі страв. Відвідувачі можуть потрапити сюди тільки через ліфт у зоні зали ресторану. Окрім цього на поверсі є грузовий ліфт. Біля зони ресторану розташовані сходи, які ведуть на дах споруди.





*Рис. 3.5.5. Функціональне зонування 5 поверху*



*Рис. 3.5.6. Функціональне зонування в розрізі*

На розрізі річкового вокзалу в місті Київ (Рис. 3.5.6.) показано розташування транзитних зон, двосвітних просторів, технологічних приміщень ресторану, технічних приміщень річкового вокзалу та тераси ресторану. Також на зображенні є транзитна зона, яка призначена для пересування персоналу та використання у випадку пожежі.

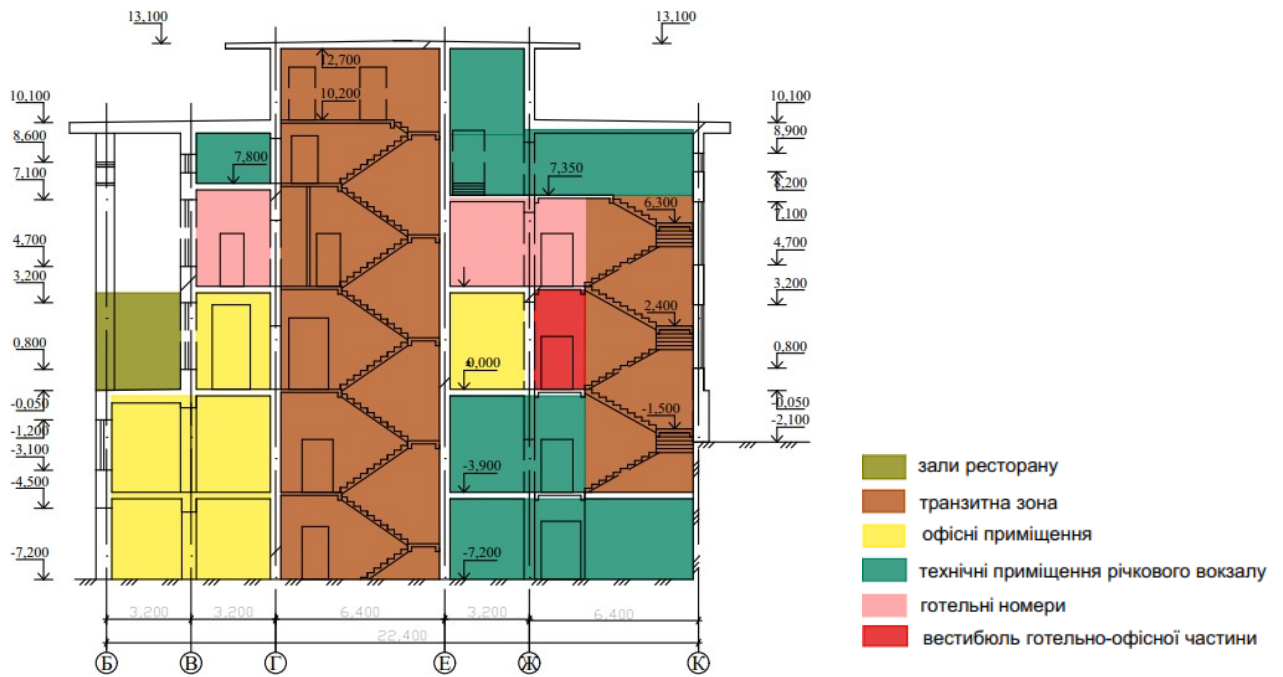


Рис. 3.5.6. Функціональне зонування в розрізі

На функціональному зонуванні приміщень річкового вокзалу у розрізі (Рис. 3.5.6.) показано розташування транзитних зон, офісних приміщень, технічних зон річкового вокзалу, вестибюлю готельно-офісної частини та готельних номерів. За допомогою розрізу споруди, я визначила те, що у річковому вокзалі значну частину займають сходи, які становлять логічну транзитну систему між поверхами вздовж всієї будівлі як для персоналу, так і для відвідувачів.

### 3.6. Оздоблення стін та перегородок.

Для виконання проекту річкового вокзалу в місті Київ я обрала стиль конструктивізм. Важливим стилеутворюючим елементом даного напрямку є матеріали, форма та колір оздоблення стін і перегородок.

При розробці інтер'єрів приміщень річкового вокзалу для оздоблення стін як основний колір я використала білий та сірий. Деякі деталі я зробила чорними, червоними, зеленими та жовтими. Наприклад у багатофункціональній залі (Рис. 3.6.1.) для відокремлення зони переговорів і виставкового простору я використала перегородку у вигляді металевої конструкції чорного та червоного кольорів. Кольоровим акцентом у приміщеннях виступають мозаїки, панно та фриз, які необхідно зберегти, оскільки вони є пам'ятками монументального мистецтва, і включають в себе широкий спектр кольорів.



*Рис. 3.6.1. Перегородка у багатофункціональній залі*

З притаманних для конструктивізму матеріалів я використала бетон, метал, скло. Бетон я залишила у центральних вестибюлях, зокрема у приміщенні вокзалу із зоною очікування (Рис. 3.6.2). Скло використане у значній кількості вікон та дверей, які займають значну частину стінових конструкцій. У багатофункціональній залі та

приміщенні вокзалу я використала металеві конструкції у вигляді перегородок, допоміжних конструкцій та поручнів. Основний матеріал покриття стін – це фарба білого або сірого кольору.



*Рис. 3.6.2. Сходи у центральному вестибюлі річкового вокзалу*

Характерна особливість форм конструктивізму – це наявність чітких геометричних ліній та фігур. У розроблених мною інтер'єрах я використала чіткі прямі лінії (плінтуси, кесони, колони, елементи меблів), форму квадрату (біла керамічна плитка з квадратними кольоровими вставками; форма меблів, вікон та дверей), лаконізм та простота форм.

Серед типових для даного стилю композиційних прийомів я застосувала ритм (розташування металевих конструкцій та візерунку на підлозі з керамограніту), контраст (використання контрастних матеріалів відносно один одного, наприклад метал на фоні бетону або скла; яскраві кольори на білому та сірому фоні), симетрія (металеві конструкції, розташування меблів).

### **3.7. Оздоблення та покриття підлоги.**

Більша частина приміщень у річковому вокзалі – це технічні зони та зони постійного перебування людей. Для покриття підлоги технологічних приміщень ресторану, технічних приміщень річкового вокзалу та для службових санвузлів я використала плитку «Гармонія» білого кольору, яка відносно недорога і стійка та займає майже третину площі споруди.

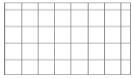


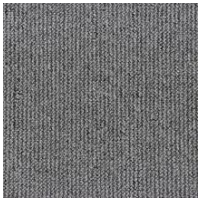



Транзитні зони та санвузли, які призначені для відвідувачів громадської будівлі, я вирішила оздобити керамогранітом білого кольору. Колір допомагає створити почуття простору, а сам матеріал покриття – це характерна особливість конструктивізму. Окрім цього керамограніт має високу стійкість і є одним з найкращих матеріалів для зон, у яких передбачається велика прохідність людей.

Офісні приміщення та готельні номери, оздоблені сірим ковровіном. Це візуально робить приміщення комфортнішими.

Центральний вестибюль та приміщення вокзалу із зоною очікування покриті якісним керамогранітом білого кольору з додаванням плиток синього та чорного кольорів. Матеріал підходить для цих приміщень, оскільки є стійким до механічних пошкоджень.

Тераси ресторану мають характерне для цього типу приміщень покриття – терасна дошка природнього, дерев'яного кольору. Матеріал має високу зносостійкість до різних погодніх та механічних умов.

Більшість залів ресторанів покриті паркетною дошкою натурального кольору. Зал ресторану та багатофункціональна зала покриті керамогранітом білого кольору з додаванням червоних, жовтих та чорних плиток. Матеріали ідеально підходять для даних приміщень, оскільки мають велику зносостійкість і є характерними для стилю.

№	Приміщення	Позначення на плані	Текстура	Назва	Колір та розміри	Площа
1.	Транзитні зони, санвузли в готельних номерах, санвузли в ресторані			Керамограніт Golden Tile Stonehenge	Сірий, 607х607мм	1124 м <sup>2</sup>
2.	Офісні приміщення та готельні номери			Ковролін Condor Pegas	Сірий	1218 м <sup>2</sup>
3.	Технічні приміщення річкового вокзалу, технологічні приміщення ресторану, службові санвузли, кухня в офісі, зона видачі в ресторані			Плитка Гармонія	Білий, 300х300 мм	3174 м <sup>2</sup>
4.	Вокзал із зоною очікування і центральний			Керамограніт Oproczno Avangarde	Білий, синій, чорний	582 м <sup>2</sup>



	вестибюль на 3 поверсі				420x420 мм	
5.	Тераси ресторану			Терасна дошка Tardex Classic	Натур 150x2200 мм,	379 м <sup>2</sup>
6.	Зали ресторану, кафе			Паркетна дошка HARO Горіх Американський Маркант,	Натур 2200x180 мм	749 м <sup>2</sup>
7.	Зала ресторану, багатофункціональна зала			Керамограніт Оросзно Avangarde	Білий, червоний, чорний, жовтий 420x420 мм	368 м <sup>2</sup>

Таблиця 3.7.1. Специфікація підлогових покриттів

### 3.8. Концепція дизайну інтер'єру річкового вокзалу.

Основна ідея створення інтер'єрів річкового вокзалу у місті Київ полягає у збереженні та виділенні елементів простору приміщень, які залишилися з часів побудови. Зокрема, це мозаїчні композиції, фризи, панно, контррельєфи, сходи з перилами, двосвітні простори та система колон. Для підкреслення творів монументального мистецтва я обрала стиль конструктивізм.

Мета облаштування інтер'єрів – створення умов для комфортного перебування, відпочинку та роботи у приміщеннях річкового вокзалу. До основних вимог проектування та облаштування можна віднести:

- Використання матеріалів, які відповідають усім екологічним та санітарним нормам;
- Естетичні і ергономічні умови для перебування людей;
- Забезпечення безпеки в усіх зонах споруди;
- Гармонізація всіх елементів;
- Забезпечення усіх необхідних видів ізоляції (блискавкозахист, шумоізоляція, теплоізоляція, звукоізоляція, гідроізоляція, заземлення тощо);
- Основний напрям – конструктивізм;

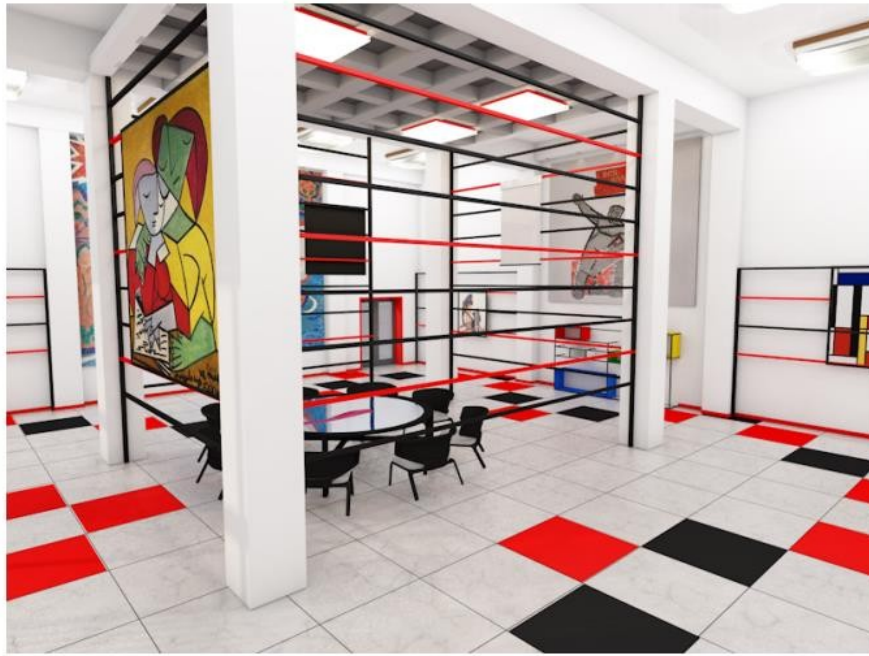
Для підкреслення концепції конструктивізму я застосувала такі елементи як прямі лінії та геометричні фігури, кольорова гама (сірий, білий з деталями у чорних, жовтих, червоних, зелених та синіх кольорах), матеріали (бетон, скло, метал).

Одне з приміщень – багатофункціональна зала, яка умовно поділена на 2 зони – призначену для переговорів та виставкова зона. Місце переговорів відокремлене металевою конструкцією, яка слугує місцем для розміщення картин. Важливий елемент приміщення – наявність двосвітного простору. Основний колір – білий та сірий, а окремі деталі мають чорний та червоний кольори. Окрему увагу необхідно звернути на історичні світильники, основа яких виготовлена з бронзи та білого скла. Ще одні

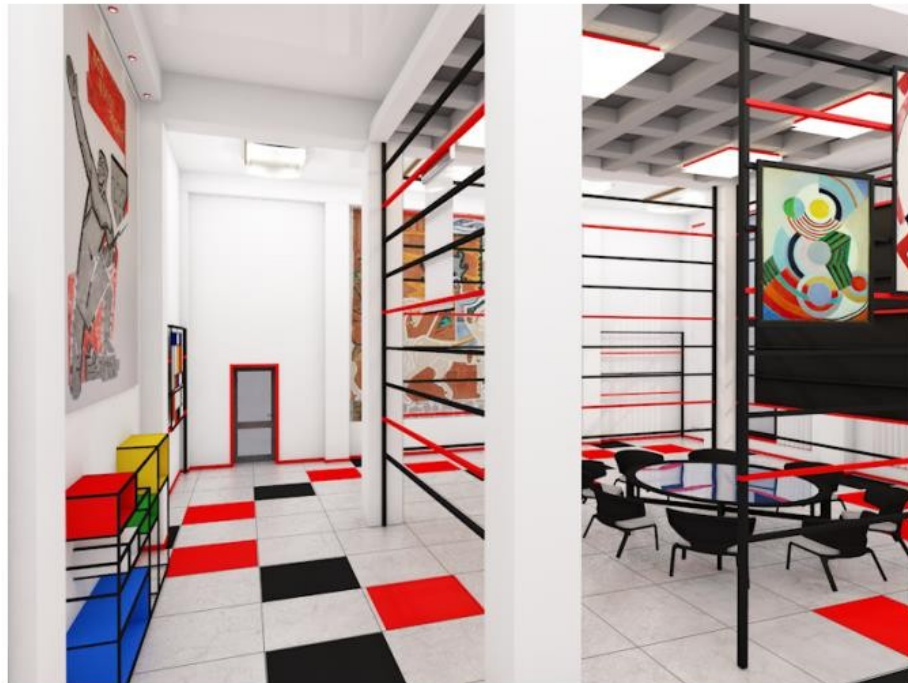
збережені елементи – мозаїчні композиції «Вся влада – Радам!», «Дніпро – торговельний шлях» та «Богдан Хмельницький», які підкреслені за допомогою вбудованих по боках та згори світильників і виступаючих частин колон. Стеля у виставковій зоні має рівну поверхню та білий колір, а у зоні переговорів – світло-сіра кесонована стеля на темно-сірому фоні. Кольоровим акцентом слугують червоні плінтуси, карнизи та підвіконня. Підлога покрита білим керамогранітом з візерунком, який виконаний за допомогою чорного та червоного керамограніту.



*Рис. 3.8.1. Багатофункціональна зала*



*Рис. 3.8.2. Багатофункціональна зала*



*Рис. 3.8.3. Багатофункціональна зала*

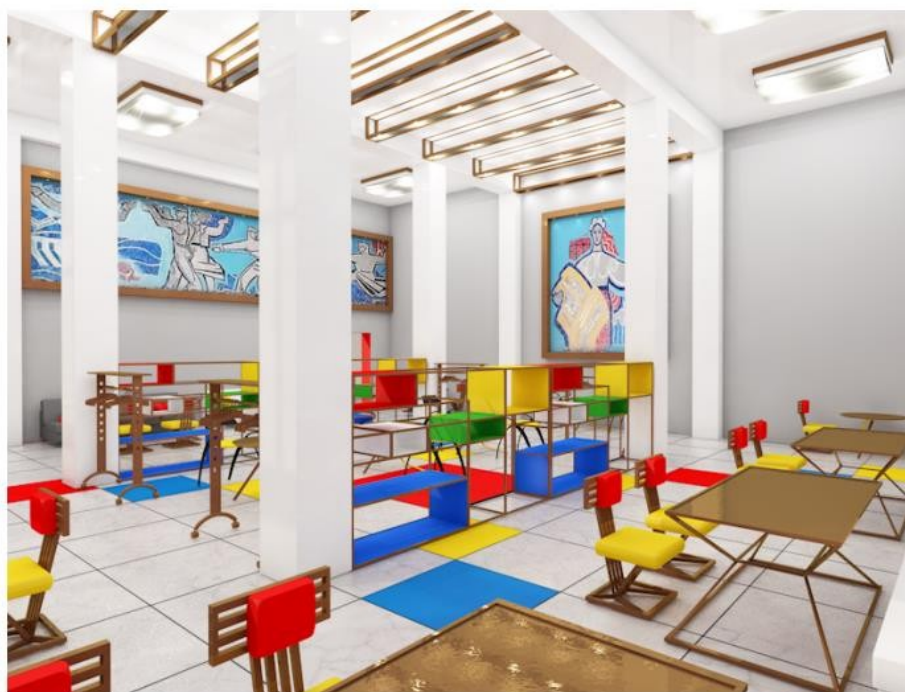


*Рис. 3.8.4. Багатофункціональна зала*

Сусіднє приміщення (також з двосвітним простором) – зала ресторану. Основні конструктивні елементи – колони. Особливість даного приміщення – наявність мозаїчних композицій «Відпочинок на Дніпрі», «Праця на Дніпрі» та «Україна», які об'єднані в один фриз. Задля виділення монументальних творів, вони були обрамлені у бронзові рами, які обладнані вбудованими світильниками. Основний колір інтер'єру – білий та сірий, але є багато кольорових акцентів у вигляді меблів та конструкцій синього, жовтого, червоного, зеленого, бронзового та чорного кольорів. У залі ресторану, як і в багатофункціональній залі, збережено історичні світильники з бронзи та скла. У середній частині залу розташовані світильники, в основі яких – каркас з бронзи та скляна панель. Підлога покрита керамогранітом білого кольору з візерунком, який йде по діагоналі і об'єднаний в центрі, та виконаний з керамограніту синього, червоного, жовтого кольорів.



*Рис. 3.8.5. Зала ресторана*



*Рис. 3.8.6. Зала ресторана*



*Рис. 3.8.7. Зала ресторана*



*Рис. 3.8.8. Зала ресторана*



*Рис. 3.8.9. Зала ресторану*

На четвертому поверсі розташовані одномісні та двомісні готельні номери. Важливою вимогою до дизайну інтер'єру житлових приміщень є кольорове та композиційне формування простору, яке забезпечить комфортне тривале знаходження в приміщенні. Основні кольори готельного номеру – світло-сірий, темно-сірий та колір світлого дерева. У якості колірних акцентів використано червоний, чорний колір та зеркальні поверхні. Серед використаних матеріалів – дерево, текстиль та метал. Характерними стильовими ознаками у готельному номері є наявність чітких прямих ліній (меблі та їхні елементи, світильники, плінтуси), металеві конструкції ( як складова частина меблів та світильників), основні та додаткові кольори (сірий, червоний, чорний), лаконічність та функціоналізм. Стеля пофарбована в світло-сірий колір і на ній розташовані 2 квадратні світильники, в основі яких чорна металева конструкція та скло. Підлога покрита темно-сірим ковровіном.





*Рис. 3.8.10. Готельний номер*



*Рис. 3.8.11. Готельний номер*



*Рис. 3.8.12. Готельний номер.*



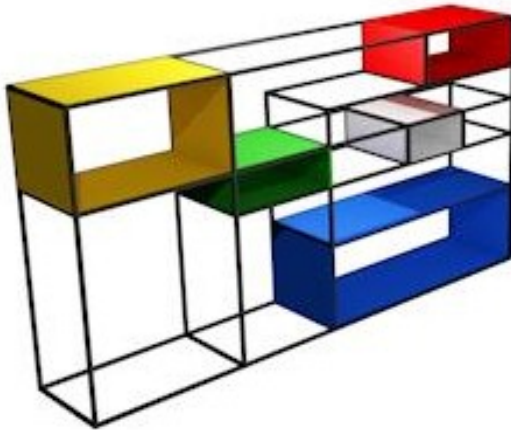
*Рис. 3.8.13. Готельний номер.*

### 3.9. Авторські розробки предметів наповнення інтер'єру.

Авторська розробка складається з обіднього столу, стільця та стелажа. Даний ансамбль призначений для зали ресторану.

Всі елементи ансамблю виконані в стилі конструктивізм. Концепція – меблі виготовлені на основі металевих, конструкцій, які мають яскраві кольорові елементи. Основні кольори: чорний, червоний, синій і жовтий. Матеріали: метал, дерев'яні панелі, текстиль.

Перший елемент ансамблю – стелаж (Рис. 3.9.1.). В його основі металева конструкція та полички, виготовлені з дерев'яних панелей. Композиційні прийоми, які закладено в ідею виробу – асиметрія та контраст. Кольорове поєднання – контрастне, оскільки використано чорний (металеві конструкції) та жовтий, зелений, білий, червоний і синій (полички). Стелаж призначений для використання у якості перегородки або для виставкових цілей.



*Рис. 3.9.1. Авторська розробка – стелаж*

Другий елемент ансамблю – стілець. Основні композиційні прийоми, які використані – це симетрія (загальна побудова), ритм (металеві конструкції) та контраст (кольори). Матеріали, з яких виготовлений стілець – металева конструкція чорного

кольору, текстиль жовтого та червоного кольорів, який наповнений холофайбером (екологічний наповнювач). Виріб призначений для використання у залі ресторану.



*Рис. 3.9.2. Авторська розробка – стілець*

Третій елемент ансамблю – обідній стіл. В основі виробу – чорний металевий каркас і червона дерев’яна дошка. При проектуванні столу в основу було покладено такі композиційні прийоми, як: симетрія (загальна конструкція), ритм (розташування металевих елементів), контраст (кольори і текстура матеріалу). Основні кольори – чорний і червоний. Стіл призначений для розташування в залі ресторану.



*Рис. 3.9.3. Авторська розробка – обідній стіл*

### **3.10. Висновки до 3-го розділу.**

1. В третьому розділі викладено та описано концепцію та використані прийоми. В основі проектування дизайну інтер'єрів річкового вокзалу в місті Київ – стиль конструктивізм та збереження максимальної кількості історичних елементів споруди, зокрема: мозаїк, фризів, панно, світильники, поручні сходів та системи колон, а також привернення уваги до цих елементів за допомогою стильових та композиційних засобів.

2. В розділі описано основні прийоми оформлення інтер'єрів, матеріали, кольорове та композиційне вирішення простору. Показано нюанси та особливості споруди, які були враховані та пристосовані до простору приміщень

3. Описано перепланування приміщень річкового вокзалу, показано та обгрунтовано сценарій руху та функціональне зонування приміщень. Проаналізовано основні вимоги до різних зон річкового вокзалу.

4. Викладено концепцію авторських розробок наповнення інтер'єру та описано прийоми, які були використані при їх проектуванні.

## ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ

1. Нормативна та законодавча база – перший і вагомий етап початку проектування річкового вокзалу, який визначає конкретні вимоги до об’ємно-планувальних рішень, особливостей проектування, пожежної безпеки, санітарно-гігієнічних та екологічних норм, а також інженерних комунікацій і обладнання.
2. З’ясовано функції приміщень, які входять до складу річкових вокзалів, та їх класифікацію. Проаналізовано та підібрано прийоми формування простору за допомогою кольору та композиційних прийомів для створення раціонального та комфортного інтер’єру. Вивчено вимоги до устаткування приміщень річкового вокзалу.
3. Проаналізовано та систематизовано вітчизняний та зарубіжний досвід проектування річкових вокзалів та їхніх структурних елементів. Визначено основні тенденції для формування інтер’єрів приміщень. Показано актуальність створення даного типу споруд, оскільки в Україні немає ефективно працюючих річкових вокзалів. Визначено основні вимоги до умеблювання, оздоблення та обладнання приміщень річкового вокзалу, залежно від їх функцій.
4. Описано концепцію проектування річкового вокзалу в місті Київ. Визначено основний стиль – конструктивізм та проаналізовано його особливості і використання в інтер’єрах приміщень. Вказано особливість споруди – історичні елементи, які необхідно підкреслити та зберегти. Описано та обґрунтовано матеріали і кольорове вирішення оздоблення приміщень. Показано перепланування, зонування та сценарій руху та основні вимоги до різних зон споруди. Викладено концепцію авторського ансамблю наповнення інтер’єру.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Агостон Ж. М. Теория цвета и ее применение в искусстве и дизайне / Ж. М. Агостон— М.: Техническая эстетика, 1982. — 184 с.
2. Архитектурное проектирование общественных зданий и сооружений. Гельфонд А.Л. – М.: 2006. – 123 с.
3. ДБН В.2.5-56:2014 «Системами протипожежного захисту»
4. ДБН 2.2-9:2018 «Громадські будинки та споруди. Основні положення»
5. ДБН В.2.2-20:2008 «Будинки і споруди. Готелі»
6. ДБН В.2.2-25:2009 «Будинки і споруди. Підприємства харчування (Заклади ресторанного господарства)»
7. ДБН 2.2-40:2018 «Інклюзивність будівель і споруд. Основні положення»
8. ДБН Б.2.2-12:2019 «Планування та забудова територій»
9. ДБН В.1.1-7:2016 «Пожежна безпека об'єктів будівництва. Загальні вимоги».
10. Лук'янова Л.Г. Интер'єр готелів. - К. : Вища шк . , 1991
11. Нойферт Эрнст Строительное проектирование: Иллюстрированный справочник / Эрнест Нойферт. – М.: Стройиздат, 1991. – 392 с.: ил.
12. Нойферт Эрнст Проектирование и строительство: Иллюстрированный справочник / Эрнест Нойферт. – М.: Архитектура-С, 2005. – 264 с.: ил.
13. Історія річкового вокзалу [Електронний ресурс] // <https://rpea.com.ua/>

## ДОДАТКИ