

*О.В. Чемакіна, к. арх., доц., проф. кафедри містобудування
І.А. Лисюк, аспірант кафедри містобудування
(Національний авіаційний університет, Київ, Україна)*

ФАКТОРИ ТА УМОВИ ФОРМУВАННЯ ЦЕНТРУ РЕЛАКСАЦІЇ В АЕРОПОРТУ

У даній роботі розглянуто фактори та умови формування центру релаксації в аеропорту та визначено який саме вплив вони мають на формування архітектурно-планувальної організації. Проведений аналіз факторів та умов дозволив на їх основі визначити вимоги щодо центру релаксації та в подальшому сформулювати принципи їх влаштування.

Проведений аналіз сучасного стану роботи в аеропорту та приклади закордонної практики демонструють, що тут: існує ряд проблем, які можна вирішити за допомогою архітектурних засобів, а саме проблема людського фактору, відсутність заняття під час транзиту, відсутність місця для відпочинку та зняття стресу. [5]

Оскільки науковому дослідженню даного питання в Україні приділяється недостатньо уваги та воно не вивчається з архітектурної точки зору, дана тема є дуже актуальною.

Отже, актуальність теми полягає у вирішенні проблеми впливу людського фактору на безпеку в аеропорту та вдосконаленні існуючої системи відпочинку відповідно до потреб користувачів. Таким чином, виокремлюється багатофункціональний центр релаксації як об'єкт, що буде задовольняти потреби у відпочинку.

Вивчення існуючого дослідження на дану тематику показало відсутність:

- даного об'єкту досліджень та умови його формування;
- узагальнених положень про влаштування відпочинку в аеропорту як для пасажирів, так і працівників
- архітектурно-планувальних принципів проектування центрів релаксації у структурі аеропорту. [1,2,3,4]

Таким чином, виникла потреба створення багатофункціонального центру релаксації в структурі аеропорту, що потребує подальшого дослідження та вирішення. Визначення вимог формування центру релаксації відбувається на основі умов та факторів.

Фактору даній роботі - причина виконання корисних процесів діяльності центру релаксації, що визначає характер АІЮ та залишається незмінним. Умова у даній роботі – це обставина, динамічно що впливає на здійснення корисних процесів у центрі релаксації для виконання основної задачі – забезпечення відпочинку в аеропорту.

Визначено групи факторів, що впливають на організацію центру релаксації в аеропорту залежно від предмету дослідження

- За місцем дії - розміщення центру відносно території аеропорту чи терміналу (дозволяючі, обмежуючі, заборонні);
- За характером дії – вплив на середовище, що залежить або не залежить від людини (зовнішні: економічні, кліматичні, технологічні; внутрішні: комфорт, безпека, інформативність)
- За способом дії - потреби різних груп користувачів (демографічні, соціальні, культурні)
- За часом дії - тривалість різних процесів (тимчасові, довготривалі, постійно діючі).

Визначено, що вимоги відносно факторів залежать від конкретного аеропорту, де влаштовується центр релаксації. Саме тому фактори є незмінними відносно умов, які є динамічними і які можна узагальнити та визначити загальні вимоги щодо формування центру релаксації.

Складовими умов є:

1) Функціональні умови - функціональне зонування центру:

- Надання різного спектру послуг;
- Можливість трансформації простору;
- Створення умов для повноцінного відпочинку всіх груп користувачів.

Отже, першою вимогою є необхідність створення багатофункціональної структури, яка забезпечує вимоги користувачів. Передбачається три основні функціональні зони:

- для працівників;
- для пасажирів;
- для відвідувачів;
- додаткової функції (спортивна зона, зона харчування тощо);
- діагностична зона.

Слід врахувати всі потреби різних груп користувачів в залежності від їх потреб.

Для працівників основною є релаксація: емоційна, розумова, фізична та психологічна. Відпочинок – це сон і спілкування, а розваги не влаштовуються.

Для пасажирів надаються релаксаційні послуги: емоційна (терапія страху польоту) та фізична. Відпочинок - сон та спілкування, а також розваги. Для відвідувачів надаються лише послуги у відпочинку (спілкування) та розвагах. Дані зони не можуть перетинатися між собою, так як призначені для певних груп користувачів, які мають бути роз'єднані при наданні послуг. Можливе тільки поєднання функцій для пасажирів та відвідувачів. Послуги харчування розраховуються відповідно до кількості відвідувачів центру і можуть використовуватися, якщо є така необхідність, або пов'язуватися з уже існуючою системою харчування в аеропорту. Діагностичний центр є обов'язковим для розподілення потоків користувачів та надання необхідної послуги. Отже, дане зонування влаштовується на основі розроблених досліджень у визначенні потреб користувачів та існуючих послуг у рекреації.

2) Умови містобудівного розміщення - територіальне розміщення центру:

- Зручний транспортний доступ;

- Рівно доступність для всіх груп користувачів;

- Відсутність перешкод основним транзитним шляхам.

Другою вимогою є те, що центр релаксації може розміщуватися у трьох положеннях відносно аеропорту:

- У комплексі терміналу (Внутрітермінальні приміщення);

- На території аеропорту (Суміжні приміщення та окремо розташовані споруди);

- Поза територією аеропорту (Окремо розташовані споруди).

У першому випадку транзитні зв'язки центру об'єднуються із термінальними зв'язками. Для запобігання перешкод транзитним шляхам слід влаштувати центр на різних рівнях, використати приміщення із застарілою функцією, використати тераси та внутрішні двори. Проте планувальні можливості в даному випадку є мінімальними, але найбільш функціонально виправдані.

У другому випадку центр може прибудовуватися до основної будівлі аеропорту, якщо це не суперечить ustalеним нормам, або розташовуватися окремо від терміналу. Можливе використання будівель із застарілою функцією, що мають зручний доступ до терміналу. Планувальні можливості є раціональними, проте не виконують своєї функції в повній мірі. Але забезпечують ширший спектр послуг.

У третьому випадку центр розташований поза територією аеропорту, що розширює функціональні можливості центру, проте обмежує їх доступ до користувачів. Це приклад центру максимального планування. Схема руху допоміжного транспорту не може перешкоджати основним транзитним потокам.

Норми для влаштування транспортних сполучень та стоянок приймаються згідно з ДБН В.2.3 - 4 - 2000 Споруди транспорту. Автомобільні дороги, ДБН 360-92**. "Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень." та Відомчим нормам технологічного проектування аеровокзалів аеропортів.

3) Планувальні умови – планувальна схема приміщень:

- Усесторонній доступ для користувачів;

- Зручні взаємозв'язки між приміщеннями;

- Пріоритет основним функціональним одиницям.

Отже, іншою вимогою є те, що центр релаксації в аеропорту може мати три планувальні схеми:

- Мінімального планування (блоковані та окремі приміщення), що використовує мінімум функцій, проте за рахунок зручного доступу до користувачів є найбільш ефективним у наданні послуг.

- Раціонального планування, де функції розширені в порівнянні з попереднім, проте доступ має певні обмеження

- Максимально планування, де забезпечуються всі можливі функції, але додаткового рішення потребує транспортне сполучення між терміналом та центром.

Основні приміщення визначаються в залежності від містобудівного розташування та планувальної схеми центру. Вони є змінними в залежності від надання певного типу послуг.

Площі необхідних приміщень слід визначати згідно з ДБН, а також Відомчими нормами технологічного проектування аеровокзалів аеропортів.

4) Конструктивні умови - конструктивна система:

- Безпека перебування у центрі;
- Врахування нових технологій;
- Забезпечення простоти та економічності рішень.

Головною вимогою тут є те, що конструкції та матеріали для будівництва центру мають відповідати нормам пожежної безпеки, забезпечувати захист від шуму та вібрацій аеропорту.

5) Естетичні умови - зовнішній і внутрішній образ споруди

- Виразність та єдність стилістики;
- Відповідне функції колірне рішення;
- Використання ландшафтних засобів для виконання функції.

Зовнішній вигляд центру має поєднувати естетичні характеристики та вказувати на тип споруди – рекреаційно-оздоровчий. Слід дотримуватися єдиної стилістики в оформленні внутрішнього простору центру. Важливим є колірне вирішення приміщень. Переважним для використання є пастельних холодних кольорів для приміщень релаксації (зеленого, синього та фіолетового). Для активізації – яскравих кольорів. Для приміщень відпочинку – пастельних теплих кольорів. Для приміщень розваг – яскравих та пастельних гам різного поєднання.

Висновки

Отже, у даному дослідженні було визначено поняття «фактор» та умова», які відповідають задачам даного дослідження. Тут сформульовано групи факторів впливу на АПО центру релаксації в аеропорту залежно від предмету дослідження та охарактеризовано їх дію. Досліджено також умови, що впливають на формування центру релаксації та визначити вплив кожної з них на АПО. На основі даних умов сформулювати вимоги формування центру релаксації в аеропорту.

Список літератури

1. Архитектурное проектирование общественных зданий и сооружений: Учебник для вузов/В.В. Адамович, Б.Г.Бархин, В.А. Варезкин и др.; Под общ. ред. И.Е. Рожина, А.И. Урбаха.-2-е изд., перераб. и доп.-М.: Стройиздат, 1984. -с.147.
2. Блохин В. И. Основы проектирования аэропортов. – М.: Транспорт 1985.- 208 с.
3. Гельфонд А.Л. Архитектурное проектирование общественных зданий и сооружений: Учеб. пособие.-М.: Архитектура-С,2006. -с. 247-252.
4. Змеул С.Г., Маханько Б.А. Архитектурная типология зданий и сооружений: Учеб для вузов./Змеул С.Г., Маханько Б.А. Издание стереотипное.-М.: Архитектура-С, 2004. -с.116-123.
5. Кожевин И. В. Архитектура и проектирование аэропортов гражданской авиации. – М: Государственное архитектурное издательство академии архитектуры СССР, 1941. – 241 с.