

Particular attention was paid to the study and analysis of the normative basis of Ukraine in the field of construction in relation to urban planning and transport facilities, including construction norms and rules of the former USSR, for which a significant number of domestic airports were built.

The basis of the formation of each solution - the construction of new, reconstruction of existing buildings and structures - should be based system principles. Among them - optimization, hierarchy, structuring, and others. Each intervention in the architectural environment of airports that occupy large areas of the territory must take into account the existing architectural ensembles of air terminal complexes and not to violate the functional and compositional connection of its components.

Modern practice of airport reconstruction includes several examples of violations of the integrity of their architectural environment. For example, after commissioning in 2002 of the second runway and the construction of terminal D in Boryspil airport, the main areas of ground handling of air passengers, public and private transport moved from terminals A, B, C, F to terminal D. As a consequence, terminal B, built in 1965 under the design of the architect A. Dobrovolsky lost the main function of the compositional solution of the development of the airport's territory - both from the side of the platform, and from the station square.

Improving the architectural environment of existing airports and building new ones is a big step in the future, which will respond positively to the development of the whole country as a whole.

УДК 711.553.9:365(043.2)

Зузяк А. Б., студент

Агєєва Г. М., к. т. н., с. н. с.,

Національний авіаційний університет, Київ, Україна

АВІАМІСТЕЧКО: СТВОРЕННЯ СУЧАСНИХ УМОВ ПРОЖИВАННЯ

Сучасні аеропорти – багатофункціональні транспортні підприємства, які забезпечують не тільки авіаційні перевезення

пасажирів, вантажу, але й надають сервісні послуги неавіаційного призначення. Кількість працюючих в сучасних аеропортах може бути співвіднесена з населенням малих – до 10-50 тис. чол. – та середніх міст – 50-100 тис. чол. (за класифікацією ДБН 360-92**). Зокрема, в аеропорту «Бориспіль» працюють понад 4 тис. чол.

Історично склалося, що аеропорти стають містоформуючою структурою для поселень невеликих за чисельністю населення – авіамістечок, де проживають разом із родинами співробітники аеропорту. Ці поселення мають територіальну організацію, що тісно пов'язані з функціонуванням аеропорту. Особливості роботи в великих аеропортах викликають потребу у працюючих в отриманні комфортного житла, розташованого в поселеннях з низькою щільністю населення і забудови.

Метою доповіді є висвітлення процесу вирішення містобудівних завдань при побудові схеми генерального плану авіамістечка на 2,5 тис. мешканців.

У відповідності до Завдання на розроблення схеми генерального плану селища міського типу (авіамістечка), передбаченого навчальним планом №НБ-5-6-6.060102/15 підготовки фахівців освітнього рівня ступеня «Бакалавр» напрямку підготовки «Архітектура», студентами 3 курсу впродовж 5 семестру навчання виконаний комплекс містобудівних завдань та запропоновані відповідні проектні рішення. Одне із них орієнтовано на задоволення потреб співробітників авіапідприємства (на прикладі, аеропорту «Бориспіль»).

Ділянка забудови площею 86,3 га розташована у Бориспільському районі на відстані 7 км від м.Борисполя у напрямку магістралі національного значення Н08 (Бориспіль – Маріуполь). Найближче поселення – с.Іванків, що межує з автомагістраллю міжнародного значення Е40 Київ – Харків. Відстань між поселення та аеропортом складає 12 км. Найближча залізнична станція «Артемівка» (12 км на ПнСх).

Містобудівне рішення тісно пов'язано з попереднім аналізом характеристик території, кліматичних умов, трасування зовнішніх магістралей, міських вулиць і доріг, проїздів і пішохідних шляхів; функціональним зонуванням території забудови, оптимізацією схем

розміщення об'єктів і установ культурно-побутового обслуговування населення. Значна увага приділяється максимальному збереженню природних ландшафтів.

При формуванні планувальної структури авіамістечка враховані вимоги до компактного розвитку його плану, що досягається підвищенням інтенсивності використання території під основні функції. Враховані неоднорідні функціонально-планувальні якості територій із різною інтенсивністю їх освоєння і неоднаковими умовами транспортної та пішохідної доступності.

Сельбишна територія представлена садибною (14 %), блокованою (26 %) і багатоквартирною забудовою (60 %), транспортне забезпечення яких здійснюється від головних вулиць авіамістечка, що концентруються в громадському центрі. Квартали одно-, двоповерхових житлових будинків розташовані на периферії. Громадський центр сформований будівлями адміністративно-ділового призначення; передбачено будівництво двох дитячих садків, школи, професійне училища – філіалу НАУ. Креативним рішення є розміщення музею авіації з експозиціями під відкритим небом.

Запропонована схема генерального плану авіамістечка, спрямована на забезпечення комфортних умов проживання мешканців – представників різних соціальних груп і вікових категорій. Сучасні утворення міських поселень є наслідком безперервного процесу створення структурно організованої схеми території, що визначатиме значний потенціал для подальшого перспективного розвитку містечка.

УДК 727.55 (043.2)

Коваленко Н. С., студентка

Бармашина Л.М., к. арх., с.н.с., доц.

Національний авіаційний університет, Київ, Україна

ОСОБЛИВОСТІ ТРАНСПОРТНОЇ АРХІТЕКТУРИ ЗАХИ ХАДІД

Актуальність проблеми. Оскільки архітектурне середовище слугує зв'язком між пасажиром та засобом громадського транспорту, то