

Агєєва Г. М., канд. техн. наук, с. н. с.

Національний авіаційний університет

АРХІТЕКТУРНЕ СЕРЕДОВИЩЕ АЕРОПОРТІВ: ЗМІНА КОМПОЗИЦІЙНИХ АКЦЕНТІВ

Розвиток та модернізація системи організації авіаційних перевезень супроводжується значними змінами інфраструктури авіаційного транспорту. Будуються нові, модернізуються та реконструюються існуючі аеродроми, складові аеропортових комплексів - пасажирські та вантажні термінали, об'єкти забезпечення паливом та ін., готелі, паркінги.

Забудова території набуває складної просторової організації: змінюються показники щільності забудови, збільшується місткість, лінійна протяжність та поверховість її складових. Території аеропортів сягають значних розмірів. Наприклад, площа території Frankfurt Airport (Німеччина) становить 2160 га, міжнародного аеропорту «Бориспіль» (Україна) – 943 га.

З точки зору експлуатації, сучасні аеропорти розглядаються не тільки як наземні частини авіаційної транспортної системи, але й як невеликі міста, які є критичними вузлами економічної діяльності у глобальних, національних і місцевих транспортних мережах. Для систематизації аеропортів використовують різні критерії, в тому числі такі, що є характерними ознаками міст. Серед висотних лідерів забудови – аеродромно-диспетчерські вежі, кількість яких може бути більшою за двох, а висота кожної – сягати або перевищувати 100 м.

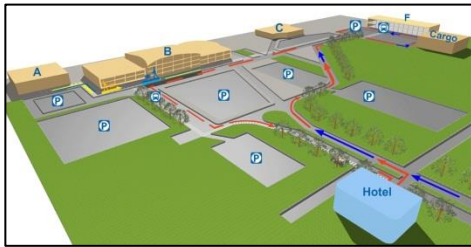
Позитивна динаміка зростання обсягів міжнародних авіаперевезень потребує забезпечення сучасного рівня комфорту перебування пасажирів в аеропорту. Тому нові пасажирські термінали змінюють (або доповнюють) існуючі аеровокзали, більшість яких була побудована впродовж другої половини ХХ ст. та забезпечувала обслуговування внутрішніх авіарейсів.

Технологія обслуговування пасажирів міжнародних авіарейсів потребує інших підходів до проектування, будівництва та експлуатації пасажирських терміналів, особливо в вузлових аеропортах - хабах. Зонами реорганізації становляться не тільки літовище, службово-технічна територія, привокзальна площа, під'їзні дороги та ін. Оновлюються містобудівні рішення, змінюється архітектура будівель, споруд аеропортів та прилеглих до них територій. Існуючі аеровокзали внаслідок морального зношування змінюють початкові функції та втрачають роль композиційних акцентів забудови території аеропортів.

Прикладом може служити аеровокзал пропускною спроможністю 1600 пас/год (термінал В), побудований в аеропорту «Бориспіль» за проектом арх. А. Добровольського в 1965 р. Упродовж півсторіччя саме він виконував головну функцію композиційного вирішення забудови території

аеропорту – й з боку привокзальної площі, й з боку перону. Аеровокзал був візитівкою Києва – столиці України.

Подальший розвиток аеропорту супроводжується будівництвом нових терміналів А, С, F, які розміщуються вздовж фронту привокзальної площі – А, С – або по її периметру – F (рис.1, а). Після введення в 2002 р. до експлуатації другої злітно-посадкової смуги будується термінал D, пропускна спроможність якого 3000 пас/год задовольняє існуючий попит в авіаперевезеннях пасажирів (рис.1, б).



а



б

Рисунок 1 – Організація руху автомобільного транспорту в аеропорту «Бориспіль»: а – привокзальна площа; б – термінал D

Термінали А, С, F поступово, впродовж 2011-2012 рр. виводяться з експлуатації, або використовуються для обмеженого за часом обслуговування окремих видів пасажирів. Основні зони наземного обслуговування авіапасажирів, громадського та приватного транспорту зміщуються до терміналу D. З боку під'їзних шляхів для розподілу руху збудована дворівнева транспортна розв'язка, в центрі якої в подальшому буде розміщуватися багаторівневий наземний паркінг, пов'язаний естакадою і перехідним мостом з будівлею терміналу D. Комплекс естакад і паркінгу набуває функцій привокзальних площ минулого періоду будівництва аеропортів.

Планувальне рішення – розміщення комплексу вздовж фронту терміналу забезпечує позитивне зорове сприймання пасажирами, які прибувають в аеропорт автотранспортом, лінійної архітектури розв'язки, паркінгу та власне терміналу.