

Реорганізація архітектурно-ландшафтного середовища біля аеропорту

Жовнер В. Ю.

науковий керівник: Агєєва Г. М.
кафедра містобудування
Факультет архітектури та містобудування
Національний авіаційний університет
Київ, Україна
vvalentinazhovner@gmail.com

Анотація — висвітлені результати пошуку концептуальних рішень реорганізації архітектурно-ландшафтного середовища Міжнародного аеропорту «Бориспіль» та прилеглих до нього територій.

Ключові слова — аеропорт, авіакластер, авіамістечко, архітектурне середовище, ландшафт, реорганізація

I. ВСТУП

В наш час найпопулярнішим авіапідприємством країни є Міжнародний аеропорт «Бориспіль», який знаходиться за межами Києва – столиці України. Відстань 35 км не дозволяє скоротити час переміщення іноземних туристів наземним транспортом до історичного, культурного, ділового центру країни, тому треба зробити все, щоб дорога до нього не відштовхувала інтерес людей, а приваблювала [1]. Для цього можна передбачити ділові, логістичні та наукові центри в місцях, прилеглих до транспортних вузлів (зокрема, аеропортів) та розв'язок.

II. ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Сучасна індустріалізація суттєво впливає на оточуюче середовище. Технічний прогрес, стрімкий розвиток інформаційних технологій сприяють кардинальним змінам панорами міст. Взаємозв'язок людей з природним ландшафтом набуває важливого значення та стає актуальною проблемою сьогодення. Вирішенню цієї проблеми сприяють засоби «екодизайну», головним принципом яких є гармонія штучно створеного середовища з природою. Можливість використання новітніх технологій в ландшафтній архітектурі стимулює молодих людей, особливо студентів творчих спеціальностей до самовираження та праці. Частковою альтернативою агресивному середовищу можуть стати екопростори, які не завдають шкоди, а також об'єднують місця для навчання, роботи, відпочинку, розвитку та охорони здоров'я.

Для комплексного вирішення проблем реорганізації та благоустрою території біля автошляху, який веде від Києва до аеропорту «Бориспіль», найбільш доречним, є створення авіакластеру – комплексу будівель і споруд, розташованих на одній земельній ділянці, біля аеропортів і які використовуються для експлуатації інфраструктури аеропорту задля:

- відкриття наукового центру, де мозкова активність здібних людей зможе повністю реалізовувати свій потенціал, і тим самим підвищити рівень розвитку високих технологій нашої країни;
- створення житла для працівників аеропорту та скорочення часу для поїздок до роботи;
- згуртування сім'ї працівника поряд з родиною, де кожен член сім'ї має право на навчальний заклад, робоче місце та місце відпочинку і вираження творчих здібностей;
- створення робочого та наукового простору для гостей містечка.

У зв'язку з цим використовується комплексний підхід до вирішення реорганізації архітектурно-ландшафтного середовища, що враховує вплив чинників, до яких можна віднести: фізіологічний, соціологічний, культурологічний, екологічний, психологічний, ергономічний, науковий, комбінаторний.

III. ОСНОВНА ЧАСТИНА

Навколишнє середовище змінюється та розвивається і в той же час залишає можливість молодим людям самим формувати простір навколо себе.

Концептуальні проектні рішення архітектурного простору базуються на врахуванні:

- історичної цінності обраної території;
- ландшафтного потенціалу території та її місцезнаходження відносно аеропорту;
- обліку природних можливостей та поєднання пластичних рішень архітектурних форм з геопластикою оточуючого середовища;
- збереження насаджень та зміни з урахуванням існуючих цінних зелених насаджень;
- природно-кліматичних умов формування житлового середовища, орієнтації відповідно сторін світу та напрямків сонячних променів;
- розміщення містоформуючих елементів;
- концентрації зон активного відпочинку, залишаючи більше місця для тихого відпочинку в поєднанні з природним середовищем тощо.

Авіамістечка будували ще починаючи з XIX ст. Спочатку їх будували як самостійні поселення поряд із авіазагонами, але з часом їх містобудівні структури розширювались та ускладнювались, перетворюючись в самостійне функціонуюче містобудівне утворення [2, 3].

Показовим є історичний розвиток міста Дубай. У місті розміщені найбільший торговельний порт та аеропорт ОАЕ. Коли в 1966 р. відкрили поклади нафти, розпочався швидкий розвиток інфраструктури, але влада міста розуміла, що ресурси не вічні, тому, щоб зменшити залежність розвитку міста від нафти, почала розвивати в ньому туризм. За останні роки Дубай перетворився на один з найпопулярніших міст світу.

Особливої уваги заслуговує острів Сааремаа, а саме його роль туристичної дестинації в умовах Естонії, де реалізовані принципово нові маркетингові стратегії щодо розкриття туристичного потенціалу.

Враховуючи те, що найголовніший аеропорт знаходиться поза межами Києва (на відстані 35 км), є деякі мінуси:

- працівники аеропорту, повинні витратити багато часу для прибуття на своє робоче місце;
- транзитні авіапасажирів повинні чекати наступного рейсу в самому аеропорту, хоча вони можуть в цей час перебувати в готелі з багатьма зручностями;
- туристам та гостям Києва потрібно чимало часу для прибуття до міста. А якщо ціль прибуття людини до Києва – це конференція або зустріч із певними людьми, то вона може відбутись і не в межах міста;
- готелі та хостели поза межами столиці коштують на багато дешевше, тому вигідніше поселитись за містом і їздити по справах при необхідності.

Запропонований авіакластер розглядається як складова регіону, що має багаторівневу містобудівну структуру площею 100 га. Аеропорт являє собою містоформуєчий об'єкт (рис.1, 2).

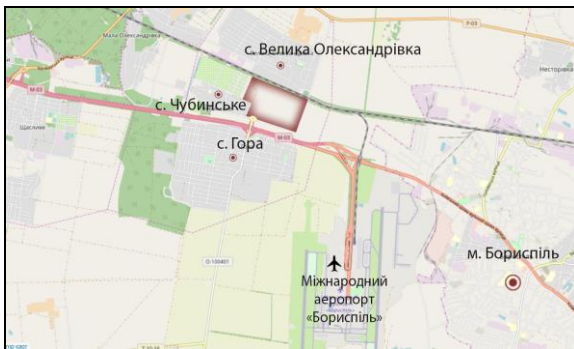


Рис. 1. Розміщення авіакластеру відносно аеропорту та автошляху

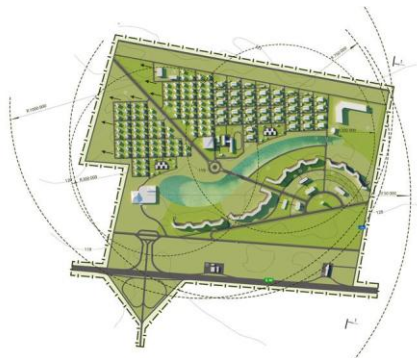


Рис.2. Генплан селища міського типу з радіусами доступності наукових та культурних установ (проектні пропозиції)

Проектування здійснювалось з урахуванням реального ландшафту, що дозволило сповна використати потенціал середовища. На кожному етапі проектування увага приділялась цілісності композиційної структури між зовнішнім і внутрішнім простором. Головна проблема архітектурного проектування – неможливість пізнати композицію селища, як дуже складного і великого за розмірами архітектурного середовища, поза особистістю людини, що діє в цьому середовищі і сприймає його як цілісність.

Метою проекту було формування естетичної цілісності на кожному рівні організації архітектурного середовища селища і як взаємовплив внутрішніх і зовнішніх факторів, і як взаємозв'язок естетичних і утилітарно-функціональних факторів (рис.3).



Рис.3. Панорама території зі сторони траси

Висновки

Результатами пошуку концептуальних рішень архітектурно-ландшафтного містобудівного простору для прилеглих до автошляху Е40 та М03 панорам є створення авіакластеру і розташування його біля головного аеропорту України. Реалізація проекту дозволить створити додаткові робочі міста, розрядити важкі трафіки на виїзних дорогах зі столиці, підвищити рівень наукового потенціалу країни, урізноманітнити ландшафт, зменшити час на дорогу до роботи працівників аеропорту, створити творчі простори для дітей та дорослих, зменшити відстані від аеропорту до місць ділових зустрічей тощо. Ці проектні рішення мають змінити середовище Бориспільського шосе та прилеглі до нього території.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- [1] Агєєва, Г. М. Неформальне вивчення світових практик містобудування та формування туристичних дестинацій / Г. М. Агєєва // Сучасна архітектурна освіта. Містобудування: естетика хаосу та порядку: X Всеукр. наук. конф., 22 листопада 2018 р., Київ: матеріали. – К.: КНУБА, 2018. – Режим доступу: <http://er.nau.edu.ua/handle/NAU/36976>
- [2] Болотов, Г. І. Особливості архітектурно-планувальної організації авіамістечок в Україні / Г. І. Болотов, В. О. Щетинін // Міське середовище - XXI ст. Архітектура. Будівництво. Дизайн: III Міжнар. наук.-практ. конгрес, 14-16 березня 2018 р., Київ, Україна: тези доповідей. - К.: НАУ, 2018. - С.10-11. – Режим доступу: <http://er.nau.edu.ua/handle/NAU/32852>
- [3] Зузяк, А. Б. Організація житлового простору в авіамістечках / А. Б. Зузяк, Г. М. Агєєва // Проблеми розвитку міського середовища. - 2018. - Вип. 1(20). - С.58-68. – Режим доступу: <http://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/34185/1/9.pdf>

