

ВПЛИВ ВИСОТНИХ ДОМІНАНТ ЗАБУДОВИ НА ФОРМУВАННЯ ВІЗУАЛЬНО-СВІТЛОВОГО СЕРЕДОВИЩА АЕРОПОРТІВ

Г. М. Агеєва, к. т. н., с. н. с., Дійсний член Академії будівництва України
Національний авіаційний університет, Київ, Україна

Актуальність теми. Забудова території аеропортів має свої особливості, пов'язані, насамперед, з технологічними процесами забезпечення авіаційних перевезень. Архітектурне середовище формується навколо основної технологічної домінанти – аеровокзального комплексу. До складу останнього входять різні за функціональним призначенням будівлі та споруди, пов'язані між собою технологічними зв'язками. Площа забудови цього комплексу може досягати 40 % території аеропорта. Саме він формує візуальне середовище та впливає на формування зорової інформації про аеропорт в цілому. Для посилення зорового сприйняття складових забудови використовують штучне освітлення (денне, вечірнє, урочисте). Низка з них є об'єктами світлового дизайну [1]. Об'єктами підвищеної містобудівної та композиційної значимості забудови є висотні домінанти – аеродромно-диспетчерські вежі (АДВ).

Мета доповіді – оприлюднити результати оцінювання можливих впливів АДВ на формування візуально-світлового середовища аеропортів та приаеродромних територій.

Основні результати. Освітлення об'єктів архітектурного середовища природним та штучним світлом може не тільки посилювати або погіршувати їх візуальне сприйняття [2], але й впливати на безпеку польотів повітряних суден. Це враховується на етапі проектування, будівництва та експлуатації об'єктів, зокрема, АДВ. Разом з тим, підсвічування висотних домінант та надання їм функцій медійних об'єктів сприяє формуванню відповідного інтерактивного простору, посилює роль АДВ в системі візуальних комунікацій на території аеропорта та за його межах (Відень, Единбург та ін.). З іншого боку, це може сприяти перетворенню об'єкта на джерело світлового забруднення, негативно впливати на екосистему та здоров'я людей у межах аеропорту та приаеродромної території. Висоти сучасних АДВ досягають та перевищують 100 м [3], тому зони їх впливу можуть досягати значних розмірів, а самі АДВ можуть брати участь у формуванні антропогенних модифікацій ландшафтів аеропортів та приаеродромних територій [4]. Рівні впливу можуть бути класифіковані як «несуттєві», «суттєві» або «значні». Зокрема, за оцінками спеціалістів будівля АДВ висотою 108 м (Відень) має «суттєвий» вплив на соціальне середовище (прилеглу громадську забудову, зони рекреації, транспортне забезпечення та пішохідні шляхи, відвідувачів та працівників аеропорта, тощо) та бере активну участь у формуванні візуально-світлового середовища. Це враховується під час формування стратегій розвитку аеропорта. Будівля побудована впродовж 2004-2005 років, має площу понад 6 тис. кв. м та окрім планової діяльності забезпечує виконання функцій комерційно-рекламного спрямування. Вибір ділянки будівництва, розрахункова висота розташування диспетчерських залів у структурі АДВ та висота будівлі в цілому призвели до чергових змін

антропогенного ландшафту, якій формувався в результаті планової діяльності аеропорту впродовж 1912-1999 років [4]. Набуття функцій медійного об'єкту [5] перетворило будівлю ще й на медіадомінанту візуально-світлового середовища.

Будівля АДВ висотою лише 57 м має «значний» вплив на соціальне середовище Единбургу та бере участь у формуванні візуально-світлового середовища, зокрема, під час урочистих подій державного рівня. Виразність образу окремо розташованої будівлі відзначена подякою конкурсу Civic Trust Awards'2006 за видатну архітектуру, містобудівне та ландшафтне рішення. Саме образ АДВ обраний у якості графічного позначення послуг аеропорту Единбурга – головних повітряних воріт Шотландії.

Апробація і впровадження результатів дослідження. Результати досліджень впроваджуються в навчальний процес під час викладання дисциплін «Будівлі та споруди аеропортів», «Урбанізація територій, наближених до аеропортів», тощо.

Висновки. 1. Будівництво та експлуатація об'єктів різного призначення потребує врахування можливих впливів їх планової діяльності на навколишнє природне, техногенне та соціальне середовище. Не виключенням є й будівлі та споруди аеропортів. 2. Відновлення забудови аеропортів України буде супроводжуватися будівництвом нових об'єктів, зокрема, АДВ із залученням досвіду врахування їх домінуючої ролі у формуванні візуально-світлового середовища та впливу на соціальне середовище. Останнім можуть бути надані функції рекламно-комерційного спрямування або культурологічних ресурсів. Це є цілком логічним, але потребує ретельного відбору відповідних образів, конструкцій, технологій, врахування обмежень тощо.

Список використаних джерел

1. Боснюк Д. К., Агеєва Г. М. Вплив штучного освітлення будівель та споруд аеропортів на навколишнє середовище. Міське середовище - ХХІ ст. Архітектура. Будівництво. Дизайн: III Міжнар. наук.-практ. конгрес, 14-16 березня 2018 р., Київ, Україна: тези доповідей. Київ: НАУ, 2018. С.30-31.
2. Смайлічук А. Д., Лук'яньченко С. О. Проблематика ролі візуально-світлового середовища в архітектурній практиці. Містобудування та територіальне планування. 2018. Вип.68. С.518-527.
3. Агеєва Г. М. Динаміка змін архітектурних рішень аеродромно-диспетчерських веж та їх вплив на містобудівну ситуацію. Проблеми розвитку міського середовища. 2018. №2 (21). С.3-18.
4. Агеєва Г., Волкова А., Захарченко А. Развитие инфраструктуры аэропортов и его влияние на размещение объектов обслуживания воздушного движения. Proceedings of the 20th Conference for Junior Researchers 'Science – Future of Lithuania' Transport Engineering and Management, 12 May 2017, Vilnius, Lithuania. Pp.69-73.
5. Агеєва Г. М. Аеродромно-диспетчерські вежі – медіадомінанти макросередовища аеропортів. Містобудування та територіальне планування. 2019. Вип.70. С. 27-43.