

СВІТОВИЙ ДОСВІД ФУНКЦІОНАЛЬНО-ПРОСТОРОВОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНО-ПЕРЕСАДОЧНИХ ВУЗЛІВ В АЕРОПОРТАХ

Р.О. Пустовойт аспірант

О.В. Степанчук доктор технічних наук, професор

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

Актуальність теми доповіді. Одним із найважливіших чинників успішного економічного розвитку міста є висока мобільність його населення. Так, саме повітряний транспорт можна назвати найкращим щодо забезпечення умов переміщення пасажирів і товарів у найкоротші терміни. Останні десятиліття Міжнародні аеропорти України стали пунктами відправлення і прийняття великої кількості пасажирів та перебування у них відвідувачів, що одночасно призвело до збільшення руху та часу перебування приватних легкових автомобілів, таксомоторів та громадського пасажирського транспорту на площі перед аеровокзалом, а це, у свою чергу, створило несприятливі умови для формування та руху пішохідних потоків на ній.

Тому збільшення транспортного руху та розподілення пішохідних потоків між різними видами пасажирського транспорту в зоні впливу аеропорту, а саме у транспортно-пересадочних вузлах, набуває дедалі більшого значення. У зв'язку з цим потреби користувачів щодо їхнього обслуговування, рівня комфорту, скорочення часу переміщення та перебування на аеровокзальній площі (транспортно-пересадочному вузлі) потребують удосконалення підходів щодо архітектурно-планувальних рішень і питань із організації руху й стоянки транспортних засобів і руху, очікування та інформування людей.

Мета доповіді полягає в проведенні аналізу світового досвіду щодо формування та розвитку транспортно-пересадочних вузлів у виявленні проблем та аналізу сучасного стану їхньої функціонально-просторової організації.

Основні результати дослідження. Для покращення умов доїзду людей до аеропорту, їхнього перебування на його території та мінімізації часу обслуговування пасажирів більшість аеропортів світу були змушені удосконалити свою систему функціонування та обслуговування новітніми інтегрованими об'єктами міської транспортної інфраструктури (наприклад, до аеропортів в Центральному районі Хітроу, Манчестері, Схіпхол і Ліоні примкнули залізничні системи [1]). Альтернативність руху до аеропорту різними видами транспорту створили для людей умови кращого вибору маршруту, економії коштів і часу, а також відбулося покращення умов обслуговування людей у транспортно-пересадочних вузлах на території аеропортів.

Світовий досвід наводить ефективні приклади функціонування транспортно-пересадочних вузлів із обслуговуванням декількох видів транспорту. Європейським прикладом є Париж, а саме аеропорт Шарля де Голля, де функціонує вискоєфективна транспортна розв'язка – національна і високошвидкісна залізнична станція між шістьма із семи будівель аеровокзалу[1]. Аеропорт розвивався протягом 30-ти років з моменту відкриття першого терміналу. Термінал 2 складається з шести модульних

терміналів, побудованих більш ніж за 20 років. Перші чотири – це термінали 2A – 2D, кожен – з приблизно шістьма виходами на посадку, за ними простягається прилегла залізнична станція, на якій розташовується готель. Залізничні колії на нижньому рівні перетинають осі будівель аеровокзалу. Ще два термінали, пронумеровані 2E і 2F, побудовані за межами залізничного вокзалу [1].

Дещо інший тип (вертикальне розділення) пересадкового вузла має аеропорт Цюриха (Швейцарія). Його розв'язка – національна залізнична станція під будівлею терміналу, поєднана новим Landside Center. За останні 30 років аеропорт Цюриха може похвалитися інтеграцією авіаперевезень європейською залізничною мережею завдяки розташуванню під наземним комплексом аеропорту наскрізної залізничної станції. У порівнянні з пропускною спроможністю аеропорту 30 років тому, що становила 6 мільйонів пасажирів на рік, сьогодні аеропорт обслуговує понад 20 мільйонів пасажирів на рік завдяки доступності залізної дороги [1].

До прикладу в США можна виділити аеропорт Чикаго О'Хара США. Пересадковий вузол – кінцева зупинка метро під трьома з чотирьох будівель аеровокзалу. Цей аеропорт є другим по завантаженості у світі. Три внутрішні термінали обслуговуються із кінцевої залізничної станції величезним будинком для паркування автомобілів. Лінія метрополітену пропонує 45-хвилинне сполучення з 8-хвилинними інтервалами до центру міста і перевозить 4% всіх пасажирів, що прямують в аеропорт та у зворотньому напрямку [1].

Аеропорт Гонконг в Сеулі домінує на Далекому Сході. Розв'язка – кілька міських і національних залізничних вокзалів пов'язані з одним терміналом, за прогнозами – в майбутньому їх буде більше. Пропускна спроможність аеропорту складає

100 мільйонів пасажирів на рік. Віяловидний центр містить п'ять залізничних систем: високорівневе легкорельсове сполучення з новим Міжнародним діловим мостом, місцева залізниця (платформа 150 м), національна високошвидкісна залізниця (платформа 400 м), майбутній міжтермінальний швидкісний транзит і – на найнижчому рівні – багажна система [1].

На території аеропортів в транспортно-пересадочних вузлах здебільшого застосовується основні три види транспорту: автобусний міський або міжміський, залізничний і повітряний. У світовій практиці досить часто використовується вертикальна планувальна схема функціонально-просторової організації транспортно-пересадочних вузлів в аеропортах. Таке просторово-планувальне рішення є ефективним, зокрема щодо економічного використання території аеропорту та раціонального розподілення пасажиропотоків між відповідними рівнями в просторі для комфортної пересадки між різними видами транспорту. Така структура розширює зону обслуговування аеровокзалу, зменшує автомобільний рух на під'їздах до терміналів і збільшує доступність для пасажирів. Інший тип планувальної схеми представлено суміжною розв'язкою в одному рівні з поєднанням залізничних станцій із автобусними зупинками та спорудою аеровокзалу. Особливостями такого рішення є перетин залізничними шляхами споруд аеровокзалу, що сприяє більш гнучкому рівню

доступності транспортного обслуговування та забезпеченню високошвидкісного залізничного сполучення між аеропортом та містом. Отже, планувальні структури транспортно-пересадочних вузлів є достатньо інтегрованими в сучасні комплекси аеропортів.

Апробація і впровадження результатів дослідження. Результати проведеного дослідження будуть спрямовані на виявлення нових підходів та принципів формування функціонально-просторової організації транспортно-пересадочних вузлів на територіях аеропортів.

Висновки. На основі проведеного аналізу світового досвіду функціонально-просторової організації транспортно-пересадочних вузлів в аеропортах різних країн світу можна виділити основні тенденції та принципи їхнього формування та розвитку, які дозволяють виробити загальні підходи щодо розвитку планувальної структури території транспортно-пересадочного вузла та забезпечити зручність, комфортність та безпеку пересадки пасажирів між різними видами транспорту, а також ефективно використовувати територію аеропорту, враховуючи існуючі територіальні ресурси.

Враховуючи все вище зазначене, можна зробити висновок, що створення і забезпечення умов для ефективного планування та використання території транспортно-пересадочного вузла аеропорту повинно здійснюватися за двома основними напрямками: функціонально-планувальному та просторово-планувальному.

Список використаних джерел:

1. Blow C. J. / Transport terminals and modal interchanges / C. J. Blow // Planning and design // Amsterdam : Architectural Press, an imprint of Elsevier. – 2005.

ТЕНДЕНЦІЇ ЕКОДИЗАЙНУ У ПРИМІЩЕННЯХ ТОРГОВО-РОЗВАЖАЛЬНИХ ЦЕНТРІВ

В.В. Сав'як студентка Дз – 101 М

Л.Р. Гнатюк кандидат архітектури, доцент кафедри дизайну інтер'єру, ФАБД,
Національний авіаційний університет, м.Київ, Україна

Актуальність теми. На сьогодні неможливо уявити сучасний мегаполіс без торгово – розважальних комплексів. Тенденції оформлення все більше звертаються до природних форм вираження. Проблема в недостатній кількості рослинності у містах створила попит на заклади в екостилі, які, в своєму оформленні, позитивно впливають на емоційний стан людини, що дозволяє збільшити час перебування у торговому центрі. За допомогою фітокомпозицій можливо створити комфортну атмосферу перебування.

Метою доповіді є представлення особливостей екодизайну у торгово-розважальних центрах. Вивчення методів озеленення інтер'єру торгово-розважальних центрів.