

# Планувальна організація та благоустрій територій, наближених до аеропортів

Нікольчук Б.

Науковий керівник – Агєєва Г. М.  
Факультет архітектури, будівництва і дизайну  
Національний авіаційний університет  
Київ, Україна  
e-mail: dananickolchuk@gmail.com

**Анотація** — наведені результати дослідження містобудівної ситуації, що склалася вздовж шляху від міжнародного аеропорту «Бориспіль» до Києва, а також проектні пропозиції щодо планувальної організації та благоустрою окремої ділянки з метою створення авіакластера та посилення її туристичної привабливості.

**Ключові слова** — аеропорт; авіаційний кластер; планувальна організація; благоустрій територій

## I. ВСТУП

Міжнародні аеропорти – це своєрідні візитівки країн, які віддзеркалюють політичний, науковий, технічний, економічний та культурний рівні забезпечення повітряних сполучень зі світом. Все це повинно бути враховано під час проектування генеральних планів аеропортів, а саме при вирішенні комплексних взаємопов'язаних завдань технологічного, містобудівного, архітектурно-будівельного, санітарно-гігієнічного, соціального, екологічного та економічного спрямування [1]. Для аеропортів, розташованих на значній відстані від міста, особливу роль грають шляхи сполучень «місто - аеропорт», «аеропорт - місто».

## II. ОСНОВНА ЧАСТИНА

Як свідчить світовий досвід, благоустрою шляхів сполучень між аеропортом та містом приділяється значна увага. Кращі практики узгоджуються, поширюються та впроваджуються з урахуванням місцевих умов та традицій.

В вересні 2018 р. некомерційною освітньою платформою CANactions був проведений англomовний навчальний захід «Urban landscaping from Borjsspil International Airport to Kyiv», учасниками якого були студенти 3 курсу спеціальності 191 «Архітектурна та містобудування» Національного авіаційного університету [2, 3].

Мета заходу – дослідити містобудівну ситуацію, що склалася навколо шляху від аеропорту «Бориспіль» до м.Києва; надати концептуальні пропозиції щодо благоустрою цієї території та зміни окремих ділянок, розташованих вздовж 35-тикілометрової траси. Під час заходу студенти мали змогу не лише поспілкуватись, а й

отримати багато цікавої інформації та практичні рекомендації від відомих особистостей у галузі ландшафтної архітектури - Матільди Сівре та Бруно Тананта [2].

Студенти НАУ обрали ділянку, наближену до літовища, та запропонували розмістити на ній авіаційний кластер – угруповання різних підприємств, закладів, організацій, пов'язаних із авіаційною діяльністю [4], та житло для працівників. За думкою авторів, на досить невеликій масштабній площині мали б зосереджуватись всі необхідні інфраструктурні об'єкти. Кожен із чотирьох учасників команди НАУ самостійно розробив власні проектні рішення, які вирізнялись дизайном архітектурного середовища. Та в цілому їх можна охарактеризувати як проект, що складався з великої кількості об'єктів торговельно-ресторанної мережі, навчальних та медичних закладів, готелю та культурно-спортивного комплексу, музею та розважальних центрів, індивідуальних житлових, блокованих та секційних будинків (рис. 1). Своєрідною змінкою слід вважати штучну водойму - озеро (рис. 1, 2), яке матиме форму географічних кордонів України з кільцевою дорожньою розв'язкою на ньому.



Рис. 1. Схема організації генерального плану, проектні пропозиції (автори: Бурчак А., Жовнер В., Нікольчук Б., Сукач Т.)



Рис. 2. Перспективне зображення, нічна панорама

Тобто це може бути своєрідним привітним символом, що зустрічатиме гостей країни тоді, коли вони перебувають в літаку, який знижується та заходить на посадку [5]. Після приземлення, проїжджаючи дорогою з аеропорту до центра міста, пасажери вже матимуть чудове враження про зустріч з Києвом та бажання зупинитись та відвідувати авіакластер.

Запропонована ідея створення авіакластера використана під час виконання курсового проекту «Розроблення генерального плану селища міського типу на 3,5 тис. мешканців» впродовж I семестру 2018/2019 н. р. На рис. 2 наведена принципова схема генерального плану авіакластера.

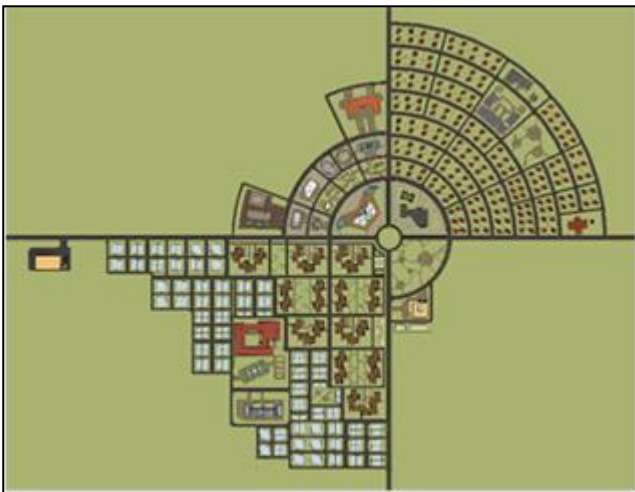


Рис. 3. Схема генерального плану авіа кластера (автор: Нікольчук Б.)

За результатами комплексного аналізу було прийнято рішення розмістити поселення на північно-східному і південно-західному квадрантах обраної території площею 96 га, відстанню 5 км на північний захід від аеропорту на 120-130 горизонталях.

Для авіакластера запропонована форма овалу, що зверху дечим нагадує турбіну літака, яка розширюється на північний схід та південний захід. Територія має відповідні містобудівні обмеження, з урахуванням яких запропонована комбінована схема генерального плану. За функціональним призначенням поселення поділено на

чотири основні частини головними дорогами, що перетинаються. Громадський центр розташований на перетині доріг в північно-західному квадранті місцевості, де зібрано всі цікаві розважальні об'єкти, адміністративні будівлі та культурно-видовищні споруди. В південно-західній та північно-східній частині кластера проектом передбачені індивідуальні житлові, секційні та блоковані будинки для працівників, школи, дитячі садки та лікарня. Забезпечується максимальна мобільність містечка, рівноцінна доступність центру для будь-якої частини поселення.

Для гостей авіакластера та туристів передбачені такі цікаві об'єкти: розважальний центр, культурно-спортивний комплекс, ресторани, кафе, універмаги, бібліотека, музей авіації та виставковий центр. У випадку, якщо пасажир втомився та бажає просто відпочити в міжрейсовий період, проектом передбачено готельно-розважальні комплекси та різноманітні гостелі. Тобто, у будь-якому випадку, відвідування кластеру буде набагато кращою альтернативою проведеному часу в залі очікування, коли людина знаходиться в досить хвилюючому та напруженому стані. Адже саме тут знаходяться всі цікаві інфраструктурні об'єкти та необхідні громадські установи.

### III. ВИСНОВКИ

1. Київ завдяки своїй історії, великій кількості авіапідприємств, навчальних та науково-дослідних закладів, є столицею авіаційної держави.
2. Значна відстань від аеропорту «Бориспіль» до центра столиці може виконувати вагомий роль у формуванні позитивного іміджу країни в цілому.
3. Залучення молодих архітекторів до вирішення стратегічних для авіації та країни завдань перетворення міжнародних аеропортів у об'єкти туристичної привабливості – це вагомий вклад до формування їх професійної компетентності.

### СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

- [1] Блохин, В. И. Аэропорты и воздушные трассы: Учебник для вузов гражданской авиации / В. И. Блохин, И. А. Белинский, И. В. Циприанович, Г. Н. Гелетуха. – М. : Транспорт, 1984. – 160 с.
- [2] Воркшоп з дослідження шляху до аеропорту «Бориспіль», 10 — 14 вересня 2018, Київ. – Режим доступу: [http://canactions.com/2018\\_09\\_05](http://canactions.com/2018_09_05)
- [3] 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>
- [4] Tymoshenko, M. Urban planning aspects of airport reconstruction: techniques of the airport cluster concepts efficiency evaluation / M. Tymoshenko, K. Marintseva // Proceedings of the National Aviation University. 2017. N3(72): 57–64. – Режим доступу: <http://er.nau.edu.ua/handle/NAU/36910>
- [5] Агєєва, Г. М. Авіаційна складова урбанізованого ландшафту Києва / Г. М. Агєєва / Архітектура історичного Києва. Феномен урбанізованих ландшафтів: IV Міжнар. наук.-практ. конф., 23-24 листопада 2018 р. - К. :КНУБА, 2018. - С. 4-5. – Режим доступу: <http://er.nau.edu.ua/handle/NAU/37025>.

