

Територія аеропортів як складова туристичних дестинацій

Галина Агєєва, канд. техн. наук, с. н. с.

Національний авіаційний університет, просп. Любомира Гузара, 1, Київ, 03058, Україна

АНОТАЦІЯ

Наведені результати досліджень процесів урбанізації територій аеропортів та територій, наближених до аеропортів. Вивчені шляхи усунення соціальних бар'єрів та забезпечення загального доступу до об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури, рекреацій та місцевої культури. Узагальнений досвід влаштування оглядових майданчиків як складових соціокультурного простору туристичних дестинацій.

Ключові слова: аеропорт, при аеропортова територія, урбанізація територій, соціальний захит, візуальна доступність об'єктів, оглядові майданчики

1. ВСТУП

Територія аеропортів та приаеродромна територія мають особливий статус, пов'язаний із забезпеченням безпеки польотів.

Разом з тим, генеральне планування цих територій, ландшафтне оточення, особливості забудови та її функціональне призначення створюють середовище, яке може бути привабливим для вивчення та формування позитивного іміджу туристичних дестинацій.

В умовах сталого розвитку суспільства аеропорти поширюють практику усунення соціальних бар'єрів та забезпечення загального доступу до об'єктів дорожньо-транспортної інфраструктури, рекреацій та місцевої культури.

Одним із варіантів цього є створення соціокультурного простору на території аеропортів та посилення її привабливості як складової туристичних дестинацій [1].

Запорукою створення такого простору є формування у структурі аеропорту осередків, які генерують можливість ідентифікації аеропорту як складової туристичної дестинації; надання освітніх, пізнавальних та розважальних послуг; отримання позитивних вражень; розв'язання економічних питань, на тлі основних виробничих процесів.

2. МЕТА

Оприлюднити результати досліджень особливостей просторової організації аеровокзальних комплексів (далі – АВК), зокрема, влаштування оглядових майданчиків (далі – ОМ), у контексті сталого розвитку аеропортів та урбанізації їх територій.

Об'єктами дослідження є ОМ, які призначені для масового обслуговування відвідувачів та мають вільний (без режимних обмежень) доступ.

Дослідження виконані у межах науково-дослідної роботи «Містобудівні аспекти розвитку аеропортів».

3. ОСНОВНІ РЕЗУЛЬТАТИ ДОСЛІДЖЕНЬ

В умовах перетворення архітектурного середовища аеропортів на креативний /соціокультурний простір багаторічний досвід спорудження та експлуатації ОМ потребує аналізу, систематизації та поширення.

Аналіз світової практики аеропортобудування свідчить про те, що ОМ влаштовувалися впродовж усього періоду існування авіації, але вони не є масовим явищем для аеропортів, зокрема, сучасних.

По-перше, вони орієнтовані на задоволення соціального запиту на подібний сервіс: авіація повсюдно має своїх прихильників – представників різних соціальних груп – та впродовж сторіччя остається одним із видовищних видів транспорту.

По-друге, вони створюються за містобудівними, архітектурними та конструктивними рішеннями, які враховують особливості планувальної організації конкретного аеропорту та прилеглих територій.

До задоволення соціального запиту слід віднести можливість аеропорту без втручання у технологічні процеси надати пасажиром та відвідувачам додаткові послуги:

- щодо спостереження та візуального сприйняття цікавих, з точки зору глядачів, фрагментів руху та зльотно-посадкових операцій повітряних суден на пероні, літовищі, у повітрі;

- щодо візуального сприйняття територій, наближених до аеропортів, які мають яскраві краєвиди, ландшафти, які зберегли природний каркас або були змінені, тощо.

За характером розміщення на території аеропорту ОМ можна віднести до об'єктів, які мають відповідні обмеження, пов'язані з технологічними особливостями функціонування аеропорту (безпека польотів, режими доступності та ін.).

Містобудівні фактори визначають:

- можливі зони розміщення ОМ на території аеропорту, доступність для потенційних користувачів, комфортність перебування, захист від несприятливих впливів авіаційного шуму, пилу, загазованості та ін.;

- можливість використання ОМ для композиційних рішень архітектурного середовища аеропорту.

Враховуючи категорії потенційних користувачів (пасажирів, відвідувачів) та потребу у задоволенні умов пішохідної доступності, зони розміщення ОМ локалізуються та тяжіють до місць концентрації користувачів у системі АВК, а саме до:

- пасажирських терміналів / вокзалів;
- привокзальних площ;
- транспортно-пересадкових вузлів;
- об'єктів, які або входять до складу терміналів / вокзалів, транспортно-пересадкових вузлів, або

розміщені на привокзальній площі (паркінги, аеродромно-диспетчерські вежі та ін.).

Це можуть бути:

- окремо розташовані споруди – самостійні складові архітектурного середовища аеропорту (рис. 1);
- складові АВК та об'єктів спеціального призначення.

Покажемо є приклад розміщення ОП на одному з ярусів аеродромно-диспетчерської вежі висотою 108 м, розташованої на привокзальній площі (рис. 2).



Рисунок 1. Багаторярусний оглядовий майданчик, Міжнародний аеропорт «Швехат», Відень, Австрія, 1960 рік [2]



Рисунок 2. Аеродромно-диспетчерська вежа, до складу якої входить оглядовий майданчик, Міжнародний аеропорт «Швехат», Відень, Австрія, 2017 рік [3]

Розвиток аеропортів супроводжується збільшенням території, переплануванням окремих ділянок, зміщенням композиційних акцентів забудови аеропортів та прилеглих територій [4]. Змінюється у часі й масштабність подій та об'єктів для огляду, які впливають на формування соціального запиту та тип ОП.

Для об'єктів, побудованих упродовж 1936–2019 років, простежена динаміка змін у містобудівних, конструктивно-технологічних рішеннях; оцінені показники об'ємно-планувальних рішень, рівня доступності, місткості, які покладені в основу типологічної класифікації ОП.

Серед факторів, які обумовлюють сталий розвиток урбанізованого середовища аеропортів та впливають на формування ОП, виділені соціальні, природно-кліматичні, екологічні, містобудівні, конструктивно-технологічні, естетично-інформаційні; економічні.

Окрема увага приділена вивченню ситуації, коли територія, наближена до аеропорту, стає об'єктом візуальної доступності «з неба» для осіб, які прибувають до місця призначення авіаційним транспортом [5].

Це забезпечує отримання інформації у динаміці, зі зміною положень видових точок зон повітряних підходів повітряних суден, та може бути використано для посилення привабливості туристичних дестинацій [5].

На прикладі декількох аеропортів простежена історія будівництва та експлуатації різних типів ОП, змін у їх функціональному призначенні (Міжнародний аеропорт «Бориспіль», Київ, Україна; Міжнародний аеропорт «Швехат», Відень, Австрія, та ін.).

4. ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Узагальнення світового досвіду організації ОП в аеропортах дозволило:

- виділити категорії подій та об'єктів для огляду;
- визначити зони локалізації місць концентрації потенційних споживачів та об'єкти, до яких вони тяжіють;
- визначити основні типи ОП, – визначити критерії впливу на формотворення та прийоми розміщення ОП у системі просторової організації АВК аеропортів.

Результати досліджень використані у навчальному процесі Національного авіаційного університету під час формування робочих програм та викладання навчальних дисциплін «Архітектура будівель та споруд аеропортів», «Урбанізація територій, наближених до аеропортів» для здобувачів вищої освіти першого (бакалаврського) рівнів.

Список літератури

- [1] Юрчишина Л. І. Дестинація як основа регіонального розвитку туризму. *Економічний вісник*. 2017. №4. С.77-84.
- [2] Lenotti, W. (1988). *More than just a place to land. History, Function and Future of Vienna Airport*. Compress Verlag, Vienna.
- [3] КДП висотою 109 метрів в аеропорту Вена-Швехат // Aroundcard : веб-сайт. URL: <https://aroundcard.com/ru/card/1817> (дата звернення: 16.10.2021)
- [4] Агєєва Г., Волкова А., Захарченко А. Развитие инфраструктуры аэропортов и его влияние на размещение объектов обслуживания воздушного движения. *Science – Future of Lithuania' Transport Engineering and Management*. Proceedings of the 20th Conference for Junior Researchers, 12 May 2017, Vilnius, Lithuania. 2018. Pp.69-73.
- [5] Агєєва Г. М. Авіаційна складова урбанізованого ландшафту Києва. *Архітектура історичного Києва. Феномен урбанізованих ландшафтів*: матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції, м. Київ, 23-24 листопада 2018 р. Київ : КНУБА, 2018. С. 4-5.