

М.А. Томіленко, Н.В. Бжезовська
(Національний авіаційний університет, Україна)

Пропозиції щодо архітектурно-планувальної організації селища міського типу для обслуговуючого персоналу міжнародного аеропорту «Антонов»

Надані пропозиції щодо розроблення генерального плану перспективного селища міського типу для обслуговуючого персоналу міжнародного аеропорту «Антонов». Проаналізовано район будівництва. При проектуванні враховані особливості існуючого рельєфу, кліматичні умови і можливі зв'язки з іншими населеними пунктами та зовнішньою інфраструктурою. Визначені техніко-економічні показники та надані пропозиції стосовно перспективного розвитку населеного пункту.

Актуальність проблеми. З ростом об'ємів авіаперевезень у світовій практиці змінюються й концепції розвитку аеропортів та прилеглої території, зростає соціальний запит на відповідний рівень обслуговування та надання додаткових сервісів [1]. Поступово аеропорти та території навколо них перетворюються в міні-міста з власною інфраструктурою, системою торговельного обслуговування, готельними комплексами та соціокультурним простором.

Україна не стоїть осторонь цих процесів. Зокрема, на стадії проектування знаходяться будівництва аеропортів «Придніпров'я» в 30 км від центру м. Дніпра поблизу населеного пункту Солоне та Закарпаття [2]. Планується будівництво нового аеропорту на Донбасі [3].

Перетворення аеропортів із суто транспортних підприємств в мультифункціональні комплекси висуває проблему збільшення обслуговуючого персоналу та створення комфортних умов для його проживання в близькій досяжності від містоформуючого підприємства.

Мета роботи. Надати проектні пропозиції щодо архітектурно-планувальної організації селища міського типу для ефективної реалізації людських та територіальних ресурсів в діяльності міжнародного аеропорту «Антонов».

Основні результати. Враховуючи особливості існуючого рельєфу, кліматичні умови та наявну транспортну інфраструктуру нами запропоновано проектні пропозиції селища міського типу на території Бучанського району Київської області між селищами Гостомель та Буча за 20 км в північно-західному напрямку від м. Києва. Селище має розміщуватися в 10 км від найближчої залізничної станції Буча на лінії Київ – Коростень (рис. 1).

При плануванні та забудові селища буде забезпечена висока економічна ефективність капітальних вкладень шляхом найбільш економічного використання земель та застосування раціональної поверховості забудови [5].

Даний район має оптимальні кліматичні умови для створення подібного проекту. Зокрема, клімат помірно континентальний (рис. 2). Середня місячна температура повітря зимою становить – 4,3 °С, весною +7,1

°С, влітку +19,1 °С, восени +7,4 °С. Абсолютний мінімум становить – 32 °С, а максимум +38 °С.



Рисунок 1. Район будівництва смт. Мрія

Атмосферний тиск стійкий, середня річна величина його становить 996,8 гПа з різницею максимальної і мінімальної величин 11,6 гПа. Кількість сонячних годин за рік досягає 1400. Середня річна швидкість вітру невелика – 1,6 м/с. Клімат помірно вологий. Відносна вологість повітря коливається від 49% влітку до 85% взимку. У літні місяці відносна вологість повітря вдень більше ніж у Києві на 7–12%.

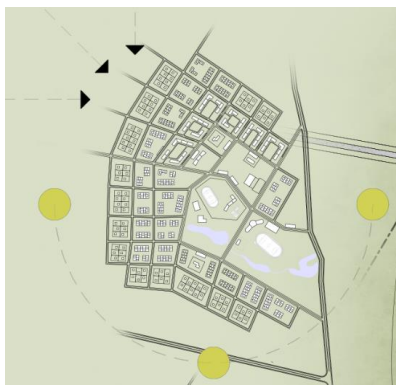


Рисунок 2. Схема інсоляції та вітрового режиму в районі будівництва смт. Мрія

Територія в межах населеного пункту має складати 126 Га і розрахована на постійне проживання 2300 осіб. Планується виділити під житлову забудову 22,6 Га, у тому числі для: садибної – 11,9 Га (площа забудови – 118050 м²), блокованої – 8,6 Га (площа забудови – 86400 м²) та

багатоповерхової – 2,1 Га (площа забудови – 21297 м²). Під громадські споруди сплановано виокремити – 45,2 Га (у тому числі планується зведення п'ятиповерхової будівлі адміністрації площею 5437 м²), господарчі та складські приміщення – 0,1 Га.

На ландшафтно-реакційні потреби та озеленення виділено 12,7 Га. Водні поверхні в селищі займатимуть 2,4 Га (рис. 3). Для комфортного проживання та захисту від авіаційного шуму населення передбачається озеленення вулиць за рахунок палісадників та створення парку площею 112270 м² та сквер площею 15228 м² [6].

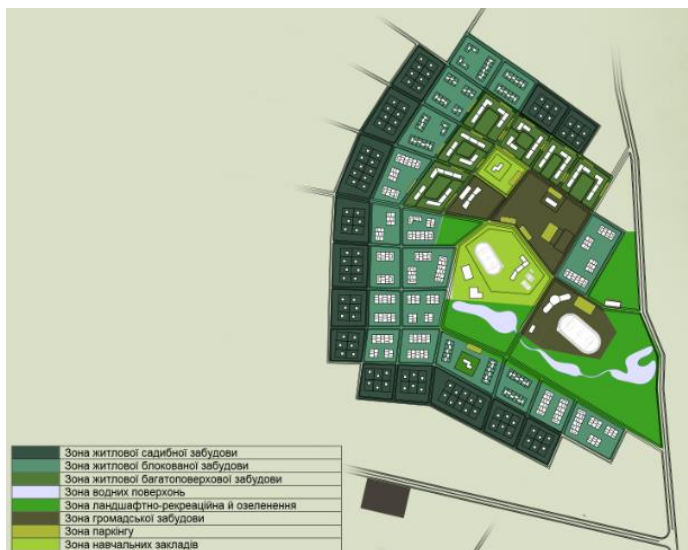


Рисунок 3. Схема функціонального зонування смт. Мрія

Зона громадської забудови сформована як функціонально-просторова система центрів з метою концентрованого розташування закладів для комфортного обслуговування населення відповідно до пункту 6.2.4. ДБН Б.2.2-12:2019 [7]. Для задоволення соціальних, культурно-освітніх та медико-санітарних запитів населення, на дану сферу розраховано наступні показники: дитячі дошкільні заклади – 0,9 м²/чол., загальноосвітні школи – 40,8 м²/чол., лікарні – 0,4 м²/чол., заклади позашкільної освіти – 0,3 м²/чол. Що передбачає будівництво: трьохповерхової школи, двохповерхового дитячого садочку, двохповерхової поліклініки, трьохповерхового культурно-спортивного комплексу та трьохповерхового торгового центру площею 4690 м² [8].

Для потреб мешканців на території смт довжина доріг складатиме понад 14507 м (рис. 4). Передбачається зведення автостанції площею 990 м² та парковочні місця.

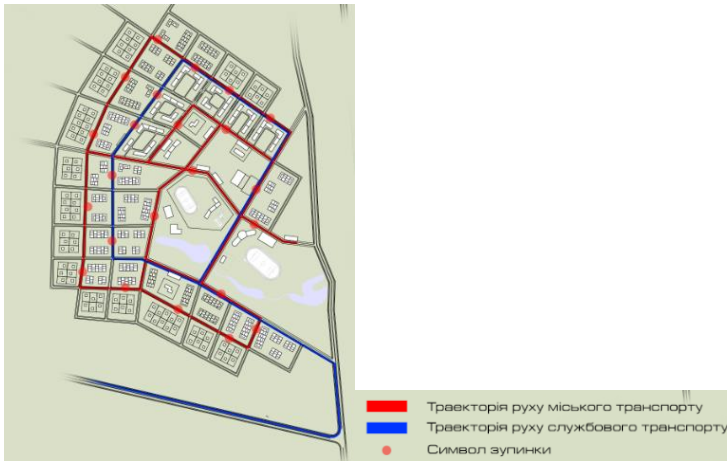


Рисунок 4. Схема функціональних зв'язків у селищі Мрія зі схемою вулично-дорожньої мережі, міського та зовнішнього транспорту.

При забудові планується застосування проєктів енергоефективних будівель, що передбачає використання високих показників теплозахисту, системи пасивного охолодження, технології використання теплообмінників тощо. Генплан селища розміщено на рис. 5.



Рисунок 5. Генплан селища міського типу Мрія

Населений пункт має обслуговувати місцева пожежна команда, яка у випадку екстреної необхідності зможе надавати допомогу силам цивільного

захисту аеропорту «Антонов». Тому планується будівництво пожежного депо площею 3082 м², яке розраховано на 2 пожежних автомобіля [7].

Оцінка природного середовища життєдіяльності, розрахунок можливих природних та антропогенних факторів вказує на високі показники екологічної безпеки життєдіяльності містян.

Оскільки основне містоформує підприємство є міжнародний аеропорт «Антонов», пропонується назвати селище міського типу на честь унікальної розробки АНТК імені О. К. Антонова надважкого транспортного літака АН-225 «Мрія» – смт. Мрія. Окрім цього, подібна назва підкреслить створені комфортні умови проживання населення.

Висновки

1. Зростання об'ємів авіаперевезень, збільшення масштабів неавіаційної діяльності, які є додатковими видами прибутків аеропортів, впливають на зміну концепцій їхнього розвитку та прилеглої території, перетворюючи колишні транспортні підприємства в міні-міста.

2. Нові функціональні складові аеропортів вимагають збільшення обслуговуючого персоналу та створення комфортних умов для його проживання в близькій досяжності від містоформуєчих підприємств.

3. Спроектоване селище міського типу Мрія, у випадку реалізації проекту, сприятиме ефективній реалізації людських та територіальних ресурсів у діяльності міжнародного аеропорту «Антонов» та комфортному проживанню мешканців.

Список літератури

1. Агеева Г. Н. Унитарный урбанизм аэропортов. – URL: <http://er.nau.edu.ua/handle/NAU/43162>.

2. Уряд виділив 200 мільйонів на будівництво нового аеропорту. – URL: <https://www.epravda.com.ua/rus/news/2019/04/17/647122>.

3. Україна побудує новий аеропорт на Донбасі. – URL: <https://biz.liga.net/ekonomika/transport/novosti/ukraina-postroit-novyy-aeroport-na-donbasse-na-zakarpatе-za-paru-let-zelenskiy>.

4. Чемакіна О. В., Агеева Г. М., Бжезовська Н. В. Теорія містобудування: практикум. – Київ : НАУ, 2018. – 36 с.

5. Agieieva, G. Planing organization of macro environment of the airports / G. Agieieva, M. Tymoshenko, N. Bzhezovska // XIV International Scientific Conference «AVIA-2019», April 23-25, 2019. – Pp.21.1-21.5. – URL: <http://conference.nau.edu.ua/index.php/AVIA/AVIA2019/paper/view/5859/4726>.

6. Бжезовська Н.В. Проблеми впливу авіаційного шуму на людину і навколишнє середовище та засоби їх вирішення / Бжезовська Н.В., Наконечна А.О., Науково-технічний збірник «Проблеми розвитку міського середовища», Вип.2(21) Київ: НАУ, 2018- С.26-34

7. ДБН Б.2.2-12:2019 «Планування і забудова територій».

8. ДБН А.3.2.2-2009 «Охорона праці та промислова безпека в будівництві».