

ОСОБЛИВОСТІ ПРОСТОРОВОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ АЕРОВОКЗАЛЬНИХ КОМПЛЕКСІВ В УМОВАХ ЗМІН КЛІМАТУ

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

Актуальність теми доповіді. Основні будівлі аеровокзальних комплексів (далі – АВК) є відповідальними об'єктами, функціонування яких за призначенням пов'язано з перебуванням на них людей, кількість яких може досягати значних показників. Комфорт та безпека перебування на об'єктах АВК залежать від багатьох факторів, зокрема, врахування природно-кліматичних умов району будівництва при планувальній організації будівель та споруд АВК, просторової організації території аеропорту в цілому.

Розвиток міжнародних аеропортів (далі – МА) супроводжується будівництвом нових зльотно-посадкових смуг та пасажирських терміналів, розширенням існуючих перонів та привокзальних площ [1], реконструкцією аеровокзалів, тощо. У більшості випадків, це здійснюється в умовах дефіциту земельних ділянок та призводить до ущільнення забудови АВК в цілому, змінам умов експлуатації, тощо.

Мета доповіді – висвітлити особливості просторової організації АВК в умовах жаркого клімату та змін помірного клімату, виявити випадки її локальної реорганізації під час експлуатації.

Основні результати дослідження. Усталена практика врахування термічних факторів навколишнього середовища в умовах жаркого клімату під час формування об'єму та конфігурації будівлі містить такі основні архітектурно-планувальні заходи: забезпечення належного затінення; захист від яскравого природного освітлення; забезпечення умов для природної вентиляції (провітрювання) приміщень, забудови та населених пунктів в цілому, тощо [2]. Саме вони можуть бути використані частково або у комплексі в умовах аномальних змін кліматичних умов.

Не виключенням є й будівлі АВК, комфортне перебування в яких є одним із важливих факторів вибору маршруту авіаційної подорожі.

Серед планувальних заходів зниження негативного впливу термічних факторів – влаштування в рівні першого поверху аванперонів (МА «Київ»/Жуляни) та внутрішніх відкритих двориків з елементами озеленення та благоустрою, які можуть бути складовими зон та залів очікування (МА «Бориспіль»).

У рівні другого поверху влаштовують тераси з виходами із залів очікування (МА «Бориспіль», 1960-1970 рр.). Інколи тераси влаштовують на відстані від фасадних стін, поєднав їх із залами очікування перехідними містками (МА «Швехат», Відень, Австрія, 1960-1970 рр.). Це – не тільки своєрідні оглядові майданчики, але й планувальний захід зниження концентрації

пасажирів у «закритому» об'ємі залів очікування та надання їм можливості перебувати на повітрі.

Для відвідувачів аеропорту влаштовують оглядові майданчики, які можуть бути окремо розташованими багаторівневими спорудами (МА «Швехат», 1960-1970 рр.), входити до складу будівель спеціального призначення (МА «Швехат», 2004-2005 рр.), закладів громадського харчування (МА «Лос-Анджелес», США, 1965 р.), тощо. Це теж надає можливість знизити концентрацію людино-потоків у «закритих» об'ємах будівель АВК та надати додаткові послуги соціального спрямування.

Звертає на себе приклад влаштування значного за площею відкритого залу очікування, який не має стінових огорожувальних конструкції, де у якості покриття використано тентові конструкції площею 495 тис. м² [3]. Це – термінал Хаджа (МА імені короля Абдель-Азіза, Джидда, Саудівська Аравія) пропускною спроможністю 80 тис. пас/год, якій один раз на рік обслуговує паломників, які слідують до Меккі.

У процесі експлуатації низка просторових рішень АВК змінюється. Зокрема, аванперони та внутрішні дворики можуть бути забудовані; відкриті тераси ліквідовані, багаторівневі оглядові майданчики баштового типу реконструйовані під будівлі громадського призначення (МА «Швехат», 1995 р.).

Апробація і впровадження результатів дослідження. Особливості проектних рішень АВК, динаміка їх змін у процесі експлуатації досліджуються здобувачами вищої освіти спеціальності 191 «Архітектура та містобудування» у Національному авіаційному університеті під час вивчення дисциплін «Архітектура будівель та споруд аеропортів», «Типологія будівель та споруд аеропортів», «Теорія містобудування», «Інженерний благоустрій населених міст» та враховуються під час виконання проектних та кваліфікаційних робіт.

Забудова територій МА «Бориспіль», «Київ» (Жуляни) – результат поетапних реконструкцій з реалізацією комплексу містобудівних та архітектурних рішень – дозволяє доповнити теоретичну складову підготовки здобувачів наочними прикладами функціонального зонування, планування, благоустрою та озеленення території міжнародних аеропортів та їх змін у процесі експлуатації.

Список використаних джерел

1. Агєєва Г. М., Волкова А. В. Привокзальні площі: реорганізація планувальних рішень під час реконструкції аеропортів. *Проблеми розвитку міського середовища*. 2017. Вип.3 (19). С.36-49.
2. Фирсанов В. М. Архитектура гражданских зданий в условиях жаркого климата. Москва: Высшая школа, 1971. 272 с.
3. Agieieva, G. M. Tawning covers as means of formation of architectural expressiveness of airports. The sixth world congress aviation in the XXI-st century' "Safety in Aviation and Space Technologies" September 23-25, 2014, Kyiv, Ukraine: Procudings. Vol. 3. Pp.10.30-10.34.