

Секція № 4
ПРОБЛЕМИ МІСТОБУДУВАННЯ
В УМОВАХ ДЕЦЕНТРАЛІЗАЦІЇ ВЛАДИ

Агеєва Г. М., канд. техн. наук, с. н. с.;
Тимошенко М. М., канд. арх., с. н. с.; **Волкова А. В.**, студ.
Національний авіаційний університет

ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ ЗОН ТИМЧАСОВОГО
ЗБЕРІГАННЯ АВТОТРАНСПОРТУ В АЕРОПОРТУ «БОРИСПІЛЬ»

На сьогоднішній день понад 60 % всіх авіаперевезень України виконує міжнародний аеропорт (МА) «Бориспіль». У 2016 році він посів третє місце серед європейських аеропортів за темпами зростання пасажироперевезень, збільшив пасажиропотік на 18,5 %, або на 1,343 млн. осіб – до 8,62 млн. осіб. За підсумками діяльності авіаційної галузі впродовж I півріччя 2017 року кількість обслугованих авіапасажирів в МА «Бориспіль» порівняно з аналогічним періодом 2016 р. зростає на 30,3 %.

Це значно збільшує й вимоги до наземного транспортного обслуговування авіапасажирів.

Мета досліджень – вивчити та проаналізувати склад та особливості автотранспортного потоку в МА «Бориспіль», охоплюючи період з вересня по жовтень 2017 року, а також визначити особливості організації зон тимчасового зберігання транспортних засобів та пішохідних шляхів.

На даний час в аеропорту існує п'ять пасажирських терміналів, чотири з яких не експлуатуються або використовуються для обмеженого за часом обслуговування окремих видів пасажирів.

Пасажирський термінал *D* виконує функції основного, характеризується пропускною спроможністю 3000 пас/год; тому саме біля нього ведеться будівництво паркінгу в два пускові комплекси загальною місткістю 2038 машино-місць.

Будівля терміналу *D* забезпечує обслуговування авіапасажирів за принципом «розподілу потоків» – виліт та прильот у різних рівнях.

У різних рівнях експлуатується й громадський та приватний автотранспорт для висадки пасажирів, що прибули в аеропорт, та посадки пасажирів, що виїжджають із аеропорту. Для розподілу потоків автотранспорта побудована дворівнева транспортна розв'язка, організовані в'їзди-виїзди на організовані автостоянки та ін.

До завершення будівництва паркінгу для тимчасового зберігання транспортних засобів використовуються відкриті майданчики, розташовані біля пасажирських терміналів *D*, *B*, *F*, адміністративної будівлі аеропорту, готелю «Бориспіль» (рис.1). Місткість кожного із них:

- $D1$ – 55 машино-місць, $D2$ – 119 машино-місць, $D3$ – 200 машино-місць, $D4$ – 66 машино-місць;
- $B1$ – 420 машино-місць, $B2$ – 200 машино-місць;
- $F1$ – 371 машино-місце, в т.ч. 17 – під автобуси;
- P (біля готелю) – 40 машино-місць;
- P (біля адміністративної будівлі) – 400 машино-місць;
- A (між терміналами « B » та « F ») – автостанційний комплекс «Аеропорт Бориспіль» – 11 машино-місць.

Найбільшим за місткістю є майданчик $B1$, розташований на території привокзальної площі. Свого часу для його влаштування привокзальна площа була перепланована, демонтована квіткова клумба та ін.

Для визначення складу та особливостей автотранспортного потоку в аеропорту були проведені натурні дослідження. Місця фіксації обрані таким чином:

- під'їзна дорога – на в'їзді та виїзді з аеропорту, а саме біля терміналу D – т.1 (рис.1.);
- службово-технічна територія аеропорту – т.2 (рис. 1).

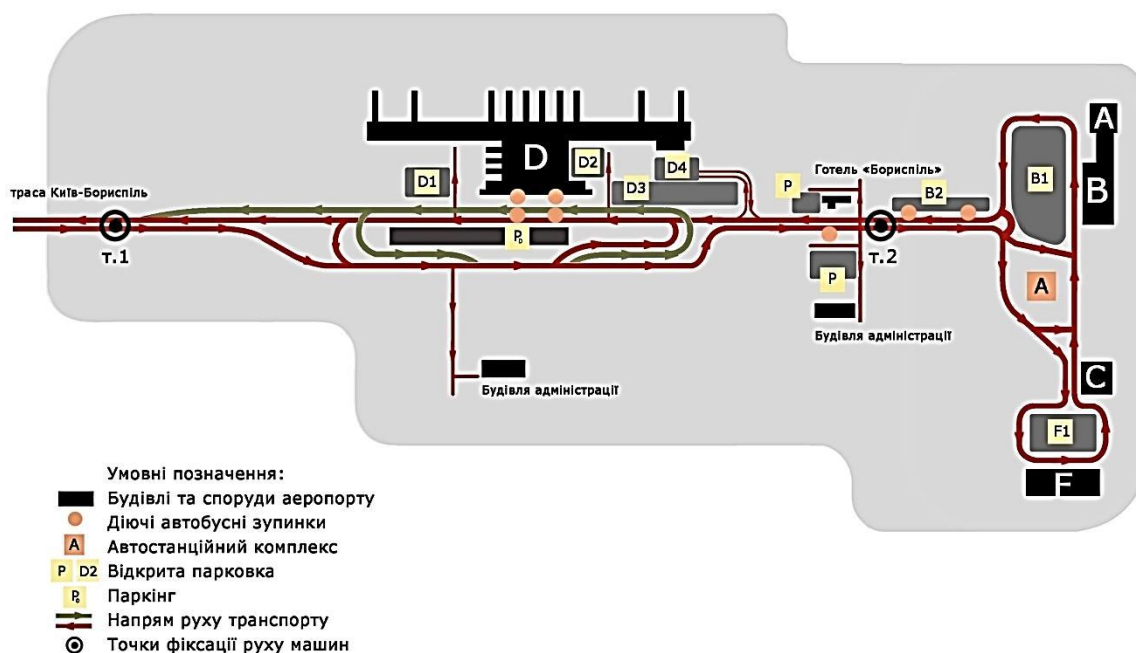


Рисунок 1 – Схема руху автомобільного транспорту та розміщення відкритих автостоянок на території МА «Бориспіль»

Це дозволило відокремити статистичні дані щодо руху машин спецтранспорту та міжтермінальних автобусів на службово-технічній території аеропорту, автотранспорту, який розташовується на майданчиках $B1$, $B2$, F , A . Також були проаналізовані схеми пішохідних шляхів, схеми розміщення зупинок громадського транспорту та ін.

Введення до експлуатації багаторівневого паркінгу та можливе знесення в 2018 р. терміналу B з послідовним розширенням терміналу D потребує розроблення пропозицій щодо реорганізації існуючої привокзальної площі та відкритих майданчиків $B1$, $B2$, F , A .