

## **Секція № 3**

# **НОВІТНІ УЯВЛЕННЯ, ПІДХОДИ ТА МЕТОДИ ОРГАНІЗАЦІЇ І РОЗВИТКУ СУЧАСНОЇ АРХІТЕКТУРНОЇ ОСВІТИ В УКРАЇНІ ТА ЄВРОПІ**

## ЕВОЛЮЦІЯ УЯВЛЕНЬ ПРО АРХІТЕКТУРУ АЕРОПОРТІВ

Архітектурне середовище аеропортів є віддзеркаленням соціальних запитів відповідних історичних етапів розвитку суспільства. Наочно це можна простежити на прикладі будівель для обслуговування пасажирів – своєрідних технологічних домінантах забудови аеропортів. Розміри та пропускна спроможність останніх, насамперед, пов'язані з технічними можливостями літаків та відповідними запитами на масове обслуговування та авіаційне перевезення пасажирів, вантажів, пошти у межах регіону, країни, світу. За особливостями технологічних процесів з початку це були малоповерхові будівлі (павільйони) для пасажирів, далі – аеровокзали, у більшості випадків зблоковані з будівлями іншого призначення. З часом з'явилися пасажирські термінали, аеровокзальні комплекси (АВК) великої пропускної спроможності та значними обсягами послуг авіаційного та неавіаційного призначення. Кожному з цих періодів були притаманні відповідні архітектурні рішення: від тривіальних до складних, неймовірних за задумом та реалізацією; аполітичних та значно політизованих, тощо.

Змінювався й соціальний статус потенційних користувачів. Багато років авіація була привілейований видом транспорту у порівнянні з залізницею, водним та автомобільним транспортом. Це, насамперед, було визвано вартістю авіаквитків та рівнем обслуговування та комфорту.

Останнім часом поява бюджетних авіакомпаній дозволила значно знизити вартість квитків, інколи за рахунок зниження рівня послуг, але це призвело до різкого зростання запитів на авіаперевезення та доступності користування авіатранспортом різними категоріями громадян. Швидкість та доступна вартість авіаперельотів зробили світ більш доступним для багатьох. Тому процес пізнання «відкритого» світу починається для авіапасажирів саме з аеропортів, АВК та системи організації обслуговування. Завдяки процесам глобалізації та культурної асиміляції до соціокультурного простору, аеропорти – традиційно транспортні підприємства – перетворюються на так звані «силові поля», які притаманні унітарному урбанізму. Це враховується при формуванні стратегій економічного розвитку аеропортів, зокрема, АВК, пасажирських терміналів тощо. Як наслідок, з'являються та розширюються види неавіаційної діяльності, доходи від якої за офіційними даними можуть досягати 46 % від загальних доходів аеропортів. Саме кількість послуг неавіаційного спрямування може стати відправної точкою у виборі аеропорта для авіаподорожей.

Будівлі АВК перетворюються на мультимодальні вузли та багатофункціональні центри; з'являються нові типи будівель та споруд; існуючим додаються нові функції. Аеропорти стають місцем тяжіння

бізнесу та місто формувальними структурами (місто-аеропорт, аеротрополіс).

Для аеропорто будування характерна наявність об'єктів, побудованих за індивідуальними та типовими проектами. До розроблення проектів аеровокзалів, АВК, об'єктів керування повітряним рухом та ін. залучалися відомі архітектори, серед яких Ернст Загебіль (Flughafen Berlin-Tempelhof, Німеччина, 1934-1945 роки), Анатолій Добровольський, Олександр Малиновський (Бориспіль, Київ, Україна, 1959 рік), Олександр Жук, Жан Вержбицький, Генріх Вланин (Пулково, Санкт-Петербург, Російська Федерація, 1973 рік), Артур Тарханян, Спартак Хачикян, Левон Черкезян (Звартноц, Єреван, Вірменія, 1980 рік) та ін.

Забудова аеропортів, розташованих на території колишнього СРСР, починаючи з 1934 року здійснювалась за проектами галузевого науково-дослідного та проектно-вишукувального інституту «Аеропроект».

Зараз на умовах конкурсного відбору пропозицій залучаються архітектурно-дизайнерські бюро, будівельні корпорації та ін. Серед них – студії Zaha Hadid Architects, Safdie Architects, Nordic Office of Architecture, Fermin Vazquez Arquitectos; корпорації ARUP та ін. В проектах реалізуються найбільш технологічні та авангардні рішення, які тим самим впливають на процес формування уявлень про архітектуру сучасних аеропортів. Архітектурні рішення значних за площею АВК все більш нагадують архітектуру промислових об'єктів. У внутрішньому просторі АВК та поруч з ними функціонують мережеві підприємства торгівлі та харчування, комунального господарства та туристичного бізнесу, що може сприяти виникненню дискомфорту сприйняття цього середовища внаслідок його «брендової одно типовісті». Разом з тим поширюється практика створення привабливих для потенційних споживачів (пасажирів, відвідувачів та ін.) соціокультурних просторів АВК, які повинні позитивно впливати на них та бути багатовекторними за формою та наповненням.

Успішна інтеграція аеропортів до транспортних комплексів регіонів, країн та світової високотехнологічної транспортної мережі, реалізація концепції сталого розвитку залежать від наявності спеціалістів відповідного рівня професійної компетентності. Це потребує підготовки фахівців для вирішення більш широкого кола питань, ніж архітектура будівель та споруд аеропортів, дизайн архітектурного середовища аеропортів. На перший план виходять технологізація, комерціалізація, соціалізація, екологізація не тільки архітектурного середовища аеропорта, а також наближених до нього територій – територій економічного впливу аеропорту та ін.

Це вимагає від фахівців професійної компетентності при вирішуванні комплексних завдань із містобудування та управління розвитком територій, зокрема, у зоні впливу аеропортів; створення складних за технологічними, архітектурними, конструктивними та

інженерними рішеннями об'єктів, які є доступними для користувачів та лояльними для навколишнього середовища; соціологізації ново створених поселень у згаданих вище територіях в зонах впливу аеропортів.

**Адаменко К. В.**, студ., **Коптєва Г. Л.**, канд. арх., доц.  
*Харківський національний університет міського господарства  
імені О. М. Бекетова*

## **СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ ОРГАНІЗАЦІЇ РЕКРЕАЦІЙНОГО ПРИРІЧКОВОГО ПРОСТОРУ В СТРУКТУРІ ВЕЛИКОГО МІСТА**

Стрімкий розвиток великих міст неминує веде до зміни і ускладнення функціональних, просторових, естетичних, та інших зв'язків людей з природними складовими свого проживання. Погіршення мікроклімату робить негативний вплив на організм людини, на його психологічний стан. Дискомфортність міського середовища призводить до втрати фізичного та психологічного здоров'я, скорочує тривалість життя і трудове довголіття. Ці значні проблеми все більше хвилюють людей нашого часу.

Фахівці різних галузей знання однакові в тому, що найбільш важливий і ефективний відпочинок – це відпочинок на природі, особливо коли він пов'язаний з водою, тобто відпочинок в гідропарках.

Рекреаційні зони, в яких присутні водойма сприяють поліпшенню якості повітря і є місцем існування і розвитку представників флори і фауни. На сьогоднішній день, проблема стану і розвитку таких місць є актуальною. Велика увага приділяється питанням модернізації та удосконаленню цих територій, що змушує фахівців виконувати проекти реконструкції таких місць. Гідропаркові території повинні відповідати завданням відпочинку та дозвілля населення житлових районів міста, тому існує ряд вимог до організації дозвілля та послуг споживачів в цих зонах.

Від естетично досконалості навколишнього середовища залежить гармонійний розвиток особистості. Парк, сад, набережна, бульвар, гідропарк, або зона відпочинку є приклади синтезу природи і архітектури, гармонійне поєднання і узгодження зелених насаджень, рельєфу, водних просторів спортивними спорудами, елементами монументального і декоративного мистецтва та ін. Парковий ансамбль як взаємодія мистецтв, будується на основі принципів містобудівного розвитку в просторі і часі.

Вчені вважають, що на початку XXI століття більше половини населення земної кулі буде жити в містах. Зростаючи, поглинаючи гаї, поля, луки, водойми і болота, покриваючи землю асфальтом, прямуючи вгору і вглиб, міста змінюють вигляд нашої планети.

В великому місті загострюється проблема стихійного нераціонального використання річок, водойм, озер та інших водних об'єктів, що в свою