

УДК 711.582:[656.71:504.7](045)

**Н.Ю. Авдєєва,**  
*асистент каф. архітектури НАУ*

## **ОБГРУНТУВАННЯ ВИБОРУ МІСЦЯ РОЗТАШУВАННЯ ОБ'ЄКТІВ ЖИТЛОВОГО КОМПЛЕКСУ НА ТЕРИТОРІЇ, НАБЛИЖЕНІЙ ДО АЕРОПОРТУ**

Анотація: розглядається проблема економії територій в сучасних умовах на основі формування житлового середовища на територіях, наближених до аеропортів, з урахуванням їх впливу.

Ключові слова: об'єкти житлового комплексу, території, наближені до аеропортів.

**Постановка проблеми.** Останнє десятиліття процеси формування та організації територій великих міст України таких, наприклад, як мільйонне місто Київ, мають тенденцію до суттєвих змін. В першу чергу набувають ваги потреби у забезпеченні громадян України житлом і пов'язаний з ними пошук резервів територій, що потребує негайного вирішення та веде до все більшого засвоєння нових територій та їх архітектурно-планувальної організації.

Враховуючи необхідність економії території, її велику питому вартість при постійно зростаючому попиті на житло і об'єкти обслуговування, все більше виникає актуальна проблема пошуку можливості використання таких територій, які знаходяться під несприятливим впливом, наприклад, аеропорту. Але ця проблема має вирішуватись шляхом максимального впровадження заходів захисту від цього впливу на оточуючу забудову, використовуючи особливі прийоми забудови цих територій.

**Мета статті.** Пошук резервів територій для формування об'єктів житлових комплексів при постійно зростаючому попиті на житло з метою виявлення шляхів підвищення комфортності архітектурного середовища, навіть на територіях, які знаходяться під несприятливим впливом аеропорту.

**Огляд літератури.** Огляд сучасних підходів до пошуку резервів територій для формування житлових будинків, об'єктів громадського обслуговування, в т.ч. житлових комплексів на територіях, які раніше вважались несприятливими до забудови представлений у [1], а негативний вплив на навколишнє середовище в районах функціонування аеропортів та сучасні засоби боротьби з ними висвітлюється у [2].

**Основна частина.** Узагальнюючи досвіді використання територій можна представити такі основні напрямки виявлення ресурсів для формування житлових будинків, об'єктів громадського обслуговування (рис.1). Одним з



напрямок був пошук територій шляхом гідронамиву, підняття відміток територій, що забудовувались, до незатоплюваного рівня в період весняних паводків (житлові масиви Лівобережної частини міста – Русанівки, Березняків, Оболоні, Троєщини тощо).

Інший напрямок ґрунтувався на підвищенні щільності забудови засобом підняття поверховості будинків, що завжди підтримувалося інвесторами в умовах браку території та постійного зростання вартості землі і архітекторами за умов ущільнення території та підвищення архітектурно-композиційних

якостей забудови. Тому у 70-90ті роки підвищувалась поверховість житлових будинків, організовувалися крупні торгівельно-побутові центри. Це привело до формування новітніх принципів організації забудови, зробило її великомасштабною та більш пластичною. У Києві будуються: на півночі – Оболонь, Троєщина-Вигурівщина і Лівобережний, на півдні – Пирогово-Чапаївка, райони Позняків, Осокорків, Вишеньок. Формування сельбищної території проходило житловими комплексами, як елементами забудови. У схемах функціонально-планувальної організації житлових комплексів виразно простежується тенденції централізації громадських центрів і об'єднання громадського обслуговування з житлом. Це дозволяло ефективно використовувати територію і значно підвищувати якість обслуговування. У житловому будинку – вертикальний транспорт, протипожежні пристрої, гаражі, підсобні і складські приміщення. На рівні житлової групи це такі споруди, як дитячі майданчики, місця для відпочинку, озеленення і благоустрій, господарські двори, під'їзди і стоянки автомашин. Для декількох житлових груп – дитячі заклади, школи, магазини, їдальні, кафе, підприємства побутового обслуговування, спортивні майданчики і сади.

Ще один напрямок враховував доцільне вирішення питання про перепрофілювання промислових утворень, розташованих на території міста, на виконання інших функцій (розвиток громадських центрів, торгівлі, реабілітації природного комплексу, формування забудови в цілому). Для пошуку резервів територій у багатьох країнах проводиться зміна призначення території аеропорту й винесення його за межі міста, при цьому надається можливість створення прийнятних для інвестицій територій.

Одним з найефективніших напрямків було - подвійне використання території шляхом організації підземного простору (підземних під'їздів до об'єктів обслуговування, підземних гаражів для особистого транспорту, а також розміщення більшої частини громадського обслуговування). Забудова 90-их років характеризувалась високою інтенсивністю використання території з розробкою підземного простору. Традиційні прийоми забудови з типових житлових будинків та мережі підприємств обслуговування на цьому етапі суттєво змінювались у напрямку функціональної та просторової організації.

Узагальнюючи досвід економії територіальних ресурсів можна зробити висновок про те, що при сучасному підході до проблеми формування житлових комплексів основним напрямком є модернізація території, наближеної до аеропорту, та будівництво в межах цих територій об'єктів житла в комплексі з об'єктами громадського обслуговування з урахуванням негативних чинників впливу аеропорту.

Для засвоєння територій, наближених до аеропортів, можна враховувати такі загальні пропозиції, щодо планування цих територій чи їх реконструкції:

- відновлення територій, наближених до аеропортів, проведення різних заходів щодо очищення від забруднення, удосконалення якості навколишнього середовища;

- розташування аеропорту у центральній частині території, що проектується, з його інфраструктурою та санітарними зонами (зони обмеження забудови за умовами несприятливого впливу авіаційного шуму; зони обмеження висоти забудови за умовами безпеки польотів; санітарно-захисні зони від радіотехнічних засобів аеропорту; санітарно-захисні зони обмеження забудови за умовами забруднення атмосферного повітря; зони обмеження забудови за умовами громадської безпеки на вибухонебезпечних територіях під трасами злету та посадки літаків);

- обов'язкове врахування системи громадського транспорту з пристосуванням її до інфраструктури території, що розглядається;

- має бути передбачено формування соціального житла шляхом відновлення старого житлового фонду та будівництва нового;

- функціонування та архітектурне планування території, наближеної до аеропорту, орієнтовано в залежності від знаходження аеропорту починаючи зі спеціалізованих об'єктів захисту від забруднення, далі об'єктів транспортної інфраструктури, об'єктів громадського обслуговування, враховуючи придатні до реконструкції об'єкти з можливою зміною функції за потребою;

- з екологічних причин забудова матиме обмеження як по висоті, так і по щільності, мати збільшену рекреаційну територію для удосконалення санітарно-гігієнічних аспектів. Окрім зелених насаджень спеціального призначення, що розташовуються в санітарних зонах, потрібно формувати зелені зони загального користування з улаштуванням галявин, квітників, дитячих та спортивних майданчиків біля житлових будинків.

Зміна призначення території аеропорту й винесення його за межі міста може визначатися як її розвиток, але пріоритетність має бути надана відновленню територій, наближених до аеропортів, проведенню різних заходів щодо очищення від забруднення, удосконаленню якості навколишнього середовища, створенню прийнятних для інвестицій територій без винесення аеропорту за межі міста.

**Висновки.** Дослідженнями доводиться, що для створення сприятливих екологічних умов життєдіяльності людини й захисту її від різноманітних впливів зовнішнього середовища на територіях, наближених до аеропортів, треба проводити шляхом:

- формування меж території, наближеної до аеропорту, встановлення її

конкретних параметрів за розрахунками фахівців, проектування та розміщення житлових будинків в комплексі з об'єктами громадського обслуговування при умові обов'язкових організаційних захисних заходів від впливу негативних екологічних чинників на навколишнє середовище;

- модернізації територій, наближених до аеропортів, архітектурно-планувальними прийомами формування об'єктів житла в комплексі з об'єктами громадського обслуговування;

- подвійного використання території організацією підземного простору (підземних під'їздів до об'єктів обслуговування, підземних гаражів для особистого транспорту, а також розміщення більшої частини громадського обслуговування);

- підвищення щільності забудови засобом підняття поверховості будинків (з урахуванням питань обмеження висоти при конкретних розрахунках), яке задовольняє потреби у житловій та громадській площі;

- перепрофілювання промислових утворень на територіях, наближених до аеропортів, на виконання інших функцій (розвиток громадських центрів, торгівлі, реабілітації природного комплексу, формування житлової забудови).

Підсумовуючи результати наукових досліджень, аналізуючи тенденції формування сучасних проектних рішень об'єктів житлового комплексу, можна визначити підхід до пошуку резервів територій, що зводиться до негайного засвоєння нових територій, навіть наближених до аеропортів, та створення екологічно-безпечного середовища на цих територіях, їх архітектурно-планувального вирішення.

#### Список використаних джерел

1. Розрахунки по визначенню зон обмеження забудови та санітарно захисних зон в прилеглий до аеродрому аеропорту КИЇВ (Жуляни) території: Звіт про НДР. УКРАЕРОПРОЕКТ: Керівник М.І. Белов. Інв.№3148.-К., 2005. – 77с.
2. Франчук Г.М. Екологія, авіація, і космос: навч. посіб. / Г.М. Франчук, В.М. Ісаєнко – К.: НАУ, 2005. – 456 с.

#### Аннотация

Рассматривается проблема экономии территорий в современных условиях на основе формирования жилой среды на территориях, приближенных к аэропортам, с учетом их влияния.

Ключевые слова: Объекты жилого комплекса, территории, приближенные к аэропортам.

#### Annotation

The problem of economy of territories in contemporary conditions basing on principles of forming the dwelling environment on territories, approached to airports, under their influence is considered. Key words: Objects of residential complex, the territories, approached to airports.