

УДК 711.553.9:728.1(045)

Н.Ю. Авдєєва

ОСОБЛИВОСТІ ФОРМУВАННЯ ЖИТЛОВИХ БУДИНКІВ У КОМПЛЕКСІ З ОБЄКТАМИ ГРОМАДСЬКОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ НА ТЕРИТОРІЯХ, НАБЛИЖЕНИХ 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 соціальні, екологічні, економічні та культурні зміни, які відбуваються в Україні. Існуючою практикою доведено, що розташування аеропортів біля великих міст забезпечує перевагу для встановлення зовнішньоекономічних зв'язків та розвитку економічної діяльності, у той же час зростаюча потреба у забезпеченні громадян України житлом потребує негайного вирішення, що веде до все більшого засвоєння території. Тому актуальним постає пошук та виявлення нових територій та архітектурно-композиційних рішень формування житлової забудови навіть на територіях, наближених до аеропортів.

Враховуючи необхідність економії території, їх велику питому вартість, у той же час необхідність максимального впровадження шумозахисних заходів на територіях, наближених до аеропортів, виникла актуальна проблема пошуку структури цих територій.

Мета статті. Метою є пошук підходів до формування житлового середовища на територіях, наближених до аеропортів.

Нові умови будівництва вимагають принципово нових підходів до визначення структури цих територій, що включає формування об'єктів житлової забудови різної поверховості у комплексі з об'єктами громадського обслуговування для створення соціальної інфраструктури, організації об'єктів, що забезпечують проживання та розміщення обслуговуючого персоналу аеропорту, організації відпочинку, туристичної діяльності гостей міста, що тимчасово перебувають в країні.

Огляд літератури. Треба нагадати, що відстані від льотного поля до забудови визначаються Державними нормами та правилами [7].

Підходи до визначення структури забудови різні, але первісним є формування забудови житловими комплексами [2,3,5]. У 80-ті роки житловий комплекс у дослідженнях київських та московських архітекторів (Вайнштейн С.М, Лапоногов С.І, Кутузов В.В., Конторович І.Я., Ривкін А.Б., Рубаненко Б.Р.) [5] визначався як архітектурно-будівельний об'єкт, в якому житлові будинки, громадські споруди та благоустрій території функціонують як

цілісний елемент соціальної, просторової та естетичної організації забудови. Житловий комплекс розміщується на території, яка не перетинається транспортом і обмежується магістралями або вулицями, чи природними перешкодами.

В інших джерелах - житловий комплекс (Єжов С.В.) [2] - це тип багатофункціонального об'єкта, в якому житлова функція значно переважає за об'ємом громадські. Це комплекс в масштабі цілого кварталу, де громадські заклади раціонально інтегровані до більшості житлових будинків, коли потоки службового та особистого транспорту, пішохідні шляхи та дворові простори доцільно розподілені у різних зонах та на різних рівнях.

Зараз за визначенням ДБН [6] житловий квартал (житловий комплекс) – це первісний структурний елемент житлового середовища, обмежений магістральними або житловими вулицями, проїздами, природними межами тощо, площею до 20-50га з повним комплексом установ та підприємств обслуговування місцевого значення (збільшений квартал, мікрорайон) та до 20 га з неповним комплексом.

Основна частина. На основі цих визначень для територій, наближених до аеропортів, житловим комплексом пропонується називати багатофункціональний об'єкт, який складається з взаємодії житлових будинків у комплексі з об'єктами наближеного обслуговування та елементами придомової території, благоустроєм та озелененням(Рис.1).

Формування об'єктів житлового комплексу на територіях, наближених до аеропортів, обов'язково проводиться з урахуванням екологічних чинників

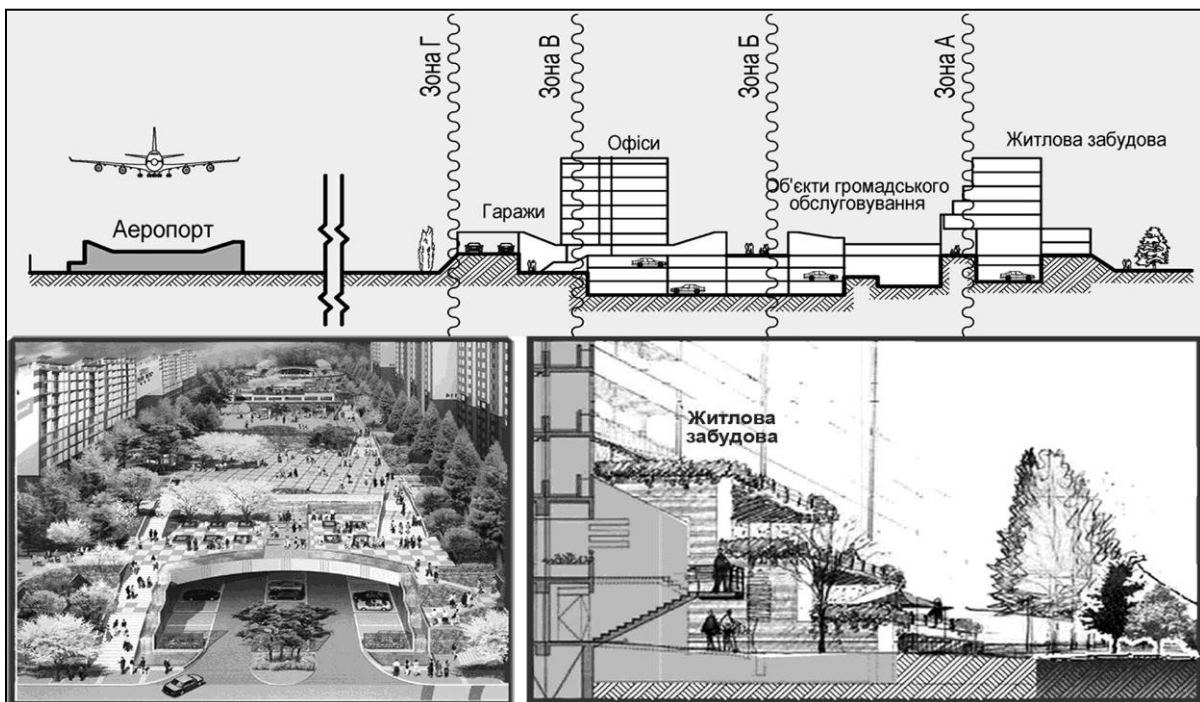


Рис.1 Житлові комплекси на територіях, наближених до аеропортів.

впливу, що утворюють такі зони:

- зони обмеження сельбищної забудови з умов несприятливого впливу авіаційного шуму;
- санітарно-захисні зони від радіотехнічних засобів аеропорту;
- зони обмеження висоти забудови з умов безпеки польотів;
- зони обмеження забудови з умов вибухонебезпечних територій під трасами злету та посадки літаків.

Треба нагадати, що найбільш вагомим негативним чинником є авіаційний шум, який являє собою джерело зовнішнього техногенного акустичного забруднення території, наближеної до аеропорту. За вимогами діючих Державних норм і правил визначається придатність території до забудови, яка розподіляється на зони А, Б, В і Г [1, 4]. Найбільш придатними для розміщення житлових комплексів є зони А і Б.

Для забезпечення комфортного проживання на територіях, наближених до аеропортів, використовуються різні засоби ліквідації екологічного забруднення середовища.

Пропонується застосовувати архітектурно-планувальні, об'ємно-просторові, конструктивні засоби захисту об'єктів житлового комплексу:

- формування багатофункціональних об'єктів у формі замкнених чи напівзамкнених гнучких планувальних структур;
- проектування багатофункціонального об'єкту з вбудовано-прибудованими поверхами;
- розташування багатофункціонального об'єкту на конкретній земельній ділянці, враховуючи санітарно-гігієнічні вимоги;
- особливої організації під'їздів та підходів, озеленення та благоустрою території;
- організації штучного рельєфу, використання обвалування та шумозахисних насипів;
- розміщення на покрівлі стилізованої частини багатофункціонального об'єкту спортивних майданчиків або елементів ландшафтного дизайну;
- влаштування критих пішохідних комунікації для зв'язку багатофункціональних об'єктів з громадським центром, або зупинками транспорту;
- розташування зелених насаджень, як шумозахисних екранів вздовж меж зон В і Г, що дало б змогу частково відмежовувати житлову чи іншу забудову від льотного поля аеродрому.

Організація захисних заходів, виконання всіх нормативних вимог в екологічно небезпечних зонах на територіях, наближених до аеропортів,

забезпечується при проектуванні житлових будинків у комплексі з об'єктами громадського обслуговування, що є однією з основних задач дослідження.

Житлові будинки у комплексі з об'єктами громадського обслуговування, які є багатофункціональними об'єктами, необхідно формувати з урахуванням наступних методів захисту від забруднення:

1. Обмежувати висоти багатофункціональних об'єктів з умов безпеки польотів. Для цього фахівцями проводяться розрахунки розмірів повітряного простору навколо аеродрому, що потрібно зберігати вільним від перешкод, а також встановлюються вимоги щодо розташування і висоти існуючих перешкод, якими можуть бути будь-які житлові або громадські будівлі [4].

2. Розподіляти вертикальне і функціональне зонування багатофункціональних об'єктів так, щоб у нижніх поверхах (стилобатна частина), особливо тих, що безпосередньо виходять на бік аеропорту, розміщувались офіси, підприємства торгівлі, громадського харчування, заклади побутового обслуговування, адміністративні заклади, відділення зв'язку, аптеки, ощадбанки, заклади дозвілля крім приміщень, що є вибухобезпечними. Ці заклади доцільно розташовувати у вбудовано-прибудованих об'єктах. Прибудовані приміщення грають шумозахисну роль, відокремлюючи частково житлові фасади будинків від шумового впливу. Треба зазначити, що вбудовані та вбудовано-прибудовані об'єкти обслуговування не потребують окремих ділянок для забудови, що має велике значення в умовах ущільненої забудови на територіях, наближених до аеропортів.

3. Використовувати підземний простір, переважно, під підземні автостоянки та об'єкти громадського призначення.

4. Розміщувати житло або офіси у середній частині багатофункціональних об'єктів з урахуванням шумозахисту при плануванні квартир (на всіх поверхах з боку аеропорту розташовані нежитлові приміщення, а житлові - розгорнуті у середину двору в бік акустичної тіні);

5. На верхніх поверхах багатофункціональних об'єктів застосовувати мансарди, тераси з елементами озеленення, що безпосередньо пов'язані з житлом, а також творчі майстерні чи студійні приміщення.

6. Досягати архітектурно-художньої виразності споруди, за рахунок надання специфічної образної характеристики, пов'язаної з об'ємними акцентами або завдавати споруді своєрідну динаміку. При цьому слід дотримуватися виявлення масштабності споруди, головним виміром якої є людина.

7. Використовувати сучасні матеріали у зовнішньому оздобленні стін таких як лицьова цегла, матеріали з алюмінію і пластмас, тинькування, різні фарби. Під час вибору матеріалів необхідно використовувати комплекс

архітектурних вимог до матеріалів – звукопоглинальних, естетичних, економічних, експлуатаційних. Звукопоглинальні вимоги є найбільш вагомими. В оздобленні першого поверху увагу приділяють акцентуванню приміщень громадського призначення (магазин, відділення банку, адміністративні приміщення). Орієнтація цієї групи приміщень теж має бути такою, щоб об'єкт, який призначений для шумозахисту, мав захищати житлову частину багатофункціонального об'єкту. Тут може використовуватись природний камінь, скло, метал, лицьова цегла тощо. У внутрішньому оздобленні слід використовувати пожежонебезпечні, та енергозберігаючі матеріали. Треба враховувати, що шум в будинок проникає крізь конструктивні елементи споруди - дах, стіни, вікна, двері, які теж формуються з звукопоглинальних матеріалів.

8. Формувати об'ємно-просторове рішення, образ споруди засобами архітектурної пластики;

9. Розробляти традиційні зв'язки між окремими функціональними групами у багатофункціональному об'єкті (пішохідні комунікації) у вигляді критих вулиць або галерей на рівні першого поверху, які можуть перейти у просторові рекреації перед об'єктами торгівлі, кафе, центрами дозвілля.

Просторова єдність об'єктів житлового комплексу повинна забезпечувати функціонування та взаємозв'язок його частин і цілого. Кожний елемент має підкорятись чіткій організації просторів, які призначені для виконання певних функцій житлового комплексу.

Висновки. Особливе розташування житлових будинків у комплексі з об'єктами громадського обслуговування на територіях, наближених до аеропортів, залежать від організації їх внутрішнього простору, чіткого функціонального зонування, конструктивних та об'ємно-просторових рішень, та формується з урахуванням захисту від негативних чинників. Економія території, ущільнення забудови, скорочення кількості окремо розташованих будинків обслуговування, максимальне наближення об'єктів громадського обслуговування до населення, а також захист житлових будинків від впливу негативних екологічних чинників – ось основні переваги, що надають особливості формування об'єктів житлового комплексу на територіях, наближених до аеропортів.

Список використаних джерел

1. Авдєєва Н.Ю. Принципи організації об'єктів зберігання індивідуальних транспортних засобів громадян в структурі житлової забудови на територіях, наближених до аеропортів // Сучасні проблеми архітектури та містобудування. Зб. наук. праць. – К.: КНУБА, 2009. – Вип. 21. С.170-175.
2. Єжов С.В., Ушаков Г.Н. Формування сучасних житлових комплексів у міській забудові // Перспективні напрями проектування житлових та

- громадських будівель. Збірник наукових праць. – К.: КиївЗНДІЕП, 2003. – С.35-40.
3. Куцевич Б.В. Питання класифікації багатофункціональних комплексів // Матеріали конференції молодих вчених «Архітектура та будівництво третього тисячоліття». Збірник наукових праць. – К.: КиївЗНДІЕП, 2002. – С.13-15.
 4. 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.
 5. Рекомендации по определению и дальнейшему повышению интенсивности использования жилой территории жилых комплексов в СССР и ГДР / В.В.Кутузов, И.Я. Конторович, М.К. Савельев, А.С. Апарин. – М.: ЦНИИЭП жилища, 1987. – 20с.
 6. ДБН 360-92** Містобудування. Планування і забудова міських і сільських поселень. – К.: Держбуд України, 2002. -107 с.
 7. Державні санітарні правила планування та забудови населених пунктів. №173. - Чинний від 19.06.96. –К. Міністерство охорони здоров'я України, 1996. – 72 с.

Анотація

Розглядається проблема формування житлового середовища на територіях, наближених до аеропортів. Проведено дослідження формоутворень – багатофункціональних об'єктів (житлових комплексів), які можуть формувати структуру житлової забудови цих територій.

Ключові слова: Багатофункціональні об'єкти, житловий комплекс, території наближені до аеропортів.

Аннотация

Рассматривается проблема формирования жилой среды на территориях, приближенных к аэропортам. Проведено исследование формообразований – многофункциональных объектов (жилых комплексов), которые могут формировать структуру жилой застройки этих территорий.

Ключевые слова: Многофункциональные объекты, жилые комплексы. Территории, приближенные к аэропортам.

Annotation

The problem of forming of the dwelling environment on territories, approached to airports is considered. The results of scientific investigations of multifunction objects, which may form the structure of dwelling development on this territories are researched.

Key words: Multifunction object, residential complexes, the territories, approached to airports.