

МІСТОБУДУВАННЯ

УДК 711.453.9

Т. О.Васильцова,
студентка 6-го курсу
факультету архітектури та дизайну
Національного авіаційного університету, м. Київ

**АЕРОДРОМ ЯК ОДИН ІЗ МІСТОБУДІВНИХ ФАКТОРІВ
ФОРМУВАННЯ
СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОГО ЯДРА НАСЕЛЕНОГО ПУНКТУ**

Анотація: Тенденції соціально-економічного розвитку міста визначаються на основі динаміки: населення та економічної бази, до складу якої входить така сфера обслуговування як зовнішній транспорт. Із ряду видів зовнішнього транспорту найшвидшим та найпрестижним являється авіаційний. Населені пункти соціально та економічно залежні від напрямку спеціалізації зовнішнього транспорту, який може диктувати умови та особливості організації виробничої сфери, обслуговування, а також визначати прошарок суспільства, спроможного користуватись ним.

Ключові слова: Аеродром, зовнішній транспорт, соціально-економічний потенціал, населений пункт.

На сьогоднішній час на території України існує перелік міст, що містять аеродроми з невизначеним напрямком спеціалізації (більшість з них за первісним призначенням - військові).

Таким чином, виникла проблема, пов'язана з відсутністю нормативної бази щодо використання та оцінювання даних територій, видачі паспортів а також критерій, якими належить керуватись при визначенні напрямку подальшої експлуатації демілітаризованих аеродромів. Внаслідок нерационального використання зовнішнього транспорту, з'являється загроза негативного впливу на соціально-економічний потенціал населеного пункту чи держави в цілому (в залежності від рівня важливості транспортної розв'язки).

Конкретних наукових досліджень для створення висновків по територіям демілітаризованих аеродромів, а також проведення типологічного аналізу на даний час, не зареєстровано.

Цілі статті:

- Визначити основні чинники формування та розвитку населеного пункту.
- Виявити вплив спеціалізації аеродрому на формування соціально-економічного потенціалу населеного пункту;
- Вказати основні проблеми, пов'язані з використанням та визначенням напрямку спеціалізації аеродромів в Україні;
- Навести приклади спеціалізації аеродромів на території України та з'ясувати їх вплив на соціально-економічну сферу.

Завдання дослідження полягає у виявленні впливу аеродрому на соціально-економічний потенціал населеного пункту.

Розвиток сучасного міста визначається процесом урбанізації, особливістю якого є концентрація в містах різноманітних сфер діяльності, що забезпечують повноцінне існування суспільства. Тенденції соціально-економічного розвитку міста визначаються на основі динаміки: населення та економічної бази, до складу якої входить така сфера обслуговування як зовнішній транспорт. На сьогоднішній день основним фактором формування та розвитку населеного пункту являється економічна база (містобудівна галузь промисловості, зовнішній транспорт, будівництво, наукове забезпечення, освіта, управління), який диктує потребу в раціональній організації виробництва, а також появі нових сполучень зовнішнього транспорту, що забезпечуватимуть швидкі вантажні та пасажирські переправлення.

Аеропорт – підприємство, що здійснює приймання і відправлення повітряних суден (ПС), пасажирів, багажу, вантажів, обслуговування польотів ПС і екіпажів.

Аеродром – земельна ділянка з повітряним простором, спорудами та обладнанням, що забезпечують взліт, посадку, рулювання, обслуговування літаків, вертольтів та планерів.

Економічно-розвиненим місто вважається не тільки за наявністю в ньому виробничого потенціалу, але й вигідним розташуванням розв'язки зовнішнього транспорту, яка спрощує проблему доступності до населеного пункту, а також являється об'єктом накопичення населення різних прошарків суспільства та громадянства. До видів зовнішнього транспорту відноситься: залізничні та автомобільні сполучення загальної мережі, авіаційний та морський транспорт. Найшвидшим та найпрестижним являється авіаційний. Авіаційне угруповання на території України в пострадянській період 92-го року складало: чотири повітряні армії, а кількість ВПС перевищувала 122 тисячі чоловік. За минуле десятиріччя бойових літаків стало як мінімум удвічі менше, але залишились території, які потребують доцільного перепрофілювання, в залежності від потреб населення. Після введення в дію Військової реформи (реформування

Збройних Сил та інших військових формувань), зареєстровано понад 3 тис. великих, середніх і малих військових баз, що становлять додаткові витрати для бюджету країни на утримання їх в належному стані (щороку доводиться виділяти по 200 млн. грн.), серед них велика кількість демілітаризованих аеродромів, що потребують визначення чіткого напрямку розвитку та спеціалізації. В Україні налічується 2487 військових містечок, що містять функціонально неорганізовані території; за 10 років урядом було видано 54 документи, які стосуються вирішення цього питання.

Процес реорганізації військових територій відбувається в суворій відповідності до Держпрограми, розрахованої до 2010 року. Аеропорти військової авіації передаються як цілісні майнові комплекси, до складу яких належать військові аеродроми, окремі споруди (об'єкти керування повітряним рухом, радіонавігації та посадки, водопровідні, каналізаційні, очисні та інші споруди, зовнішні мережі електро-, тепло-, газо-, водопостачання та водовідведення, а також бойлерні, котельні, дороги, обладнання тощо), службово-технічна територія, казармений фонд, житловий фонд з усіма будинками і спорудами, розміщений в населених пунктах не далі ніж 15 кілометрів від аеродрому. До 3 % території розвинених країн відводиться під військові бази, склади, полігони тощо — і це переважно родючі землі або лісові масиви.

З метою подальшої конверсії військових об'єктів, раціонального використання земель, було прийнято ряд наказів щодо репрофілювання або спільної експлуатації військових та цивільних аеродромів.

Серед переліку аеродромів спільного користування можна відзначити такі об'єкти як аеродром в м. Умань (Чернігівська обл.), м. Коломия (Івано-Франківська обл. Наразі аеродром "Коломия" законсервовано), аеродром Бельбек (АР Крим). Внаслідок часткової цивільної експлуатації цих об'єктів, в цих населених пунктах піднявся рівень соціально-економічних зв'язків з іншими містами, оскільки в даному випадку розв'язки зовнішнього транспорту доцільно пов'язана з основними планувальними елементами системи розселення.

Населені пункти, що безпосередньо розміщуються в зоні впливу великого міста, часто організують сферу діяльності, яка б користувалась попитом цього міста та приносила зворотній дохід. Тому більшість аеродромів навколо великих міст репрофілюються у вантажні, що забезпечує швидкий обмін продукції та знімає додаткове навантаження з головного цивільного аеродрому. На приклад репрофілювання аеродромів в м. Біла Церква, с. Узин, що під Києвом дозволили звільнити аеродроми в м. Борисполі та м. Жуляни, а також в с. Кача під Севастополем від перевантаження, спричиненого

перевезенням с/г та промислової продукції. Таким чином, ці населені пункти частково розглядаються як об'єкти економічного обігу.

Існують випадки, коли спеціалізація аеродромів визначається в одному напрямку. Міністерство транспорту України погодило використання Луцького військового аеродрому, що в районі Вишкова, у цивільних цілях. Оскільки з'являється основний аеродром, який має достатній радіус обслуговування, то сусідній з ним об'єкт, наприклад, аеродром у Крупі, може бути розформований. Наявних площ цього аеродрому вистачить, аби відбудувати досить різнопланову інфраструктуру, яка себе окупуватиме. Існують підстави для створення комплексного міжнародного розважально-виставкового та бізнес-центрів, який б формували привабливе інвестиційне обличчя краю. Крім того, облаштувати майданчики для занять із картингу, мото- і велоспорту, започаткувати школу парашутного спорту та підготовки пілотів для літаків бізнес-класу.

Аеродроми курортно-туристичної спеціалізації організовують у відповідних курортно-привабливих зонах (побережжя Чорного моря, Прикарпаття та ін.). Одним з таких об'єктів є військовий аеродром на мисі Херсонес в м. Севастополі, який за генеральним планом передбачається перепрофілювати в туристично-діловий міжнародного значення, що значно вплине на соціально-культурний розвиток країни.

На даний час діючими військовими являються три аеродроми: Старокостянтинів, Саки та Бельбек, який найближчим часом також буде частково експлуатуватись як цивільний. Ці міста відповідно вважаються військовими.

Соціально-економічний потенціал цих міст залежить від напрямку спеціалізації зовнішнього транспорту, який може диктувати умови та особливості організації виробничої сфери, обслуговування, а також визначати прошарок суспільства, спроможного користуватись ним.

Таким чином, виявляючи основне призначення аеродрому, слід враховувати соціально-економічні потреби населення. При цьому виникає необхідність прорахувати доцільність розвитку пасажиро - і вантажопотоків на території України.

Таким чином, можна отримати ряд закономірностей, які вказують на взємоз'язок зовнішнього транспорту та соціально-економічної сфери, що допоможе в подальшому науковому дослідженні систематизувати та класифікувати функціонально неорганізовані території аеродромів, з метою ефективнішого використання земляних ресурсів.

Список використаної літератури

1. Соціально-економічні проблеми містобудування. Зб. Наук.пр./КиївНДПМістобудування. – Київ: КиївЗНПЕП, 1987. – 97 с.
2. Повітряний кодекс України. Розділ 7. Аеродроми і аеропорти
3. Шашкін А.В., Першаков В.М., Плужніков Б.О. Військові аеродроми: Методичні вказівки до виконання курсової роботи "Проектування польового аеродрому" для студентів спеціальності 8.092105 "Автомобільні дороги та аеродроми". - К.: НАУ, 2003. - 84 с.
4. Золотоперий В.М., Закревський А.І. Аеропорти та їх експлуатація. Методичні вказівки до курсової роботи для студентів інституту заочної та дистанційної освіти спеціальності 8.100403 "Організація перевезень та управління транспортом". - К.: НАУ, 2001. - 64 с.
5. Справочник для инженеров "Строительство аэродромов", 1996г Москва 276с.
6. Айрапетов Д. П. Материал и архитектура. М.: Стройиздат. 1978г. 270с.,ил.
7. Викторов Б. И. Специальные сооружения и здания аэропортов. Учебник для студентов вузов. М.: Транспорт. 1978г. 365 с., ил.
8. Данилов А. Н. Геодезические работы при изыскании и строительстве аэропортов (практическое руководство). Главное управление гражданского воздушного флота СССР. М.: Редакционно-издательский отдел Аэрофлота. 1948г. 144 с.
9. Аеровокзали цивільної авіації. Державні санітарні правила і норми, гігієнічні нормативи. 7. Гігієна транспорту. 7.3. Авіаційний транспорт. ДСанПіН 7.7.3.-014-99
- 10.Н. Ашфорд, П.Х. Райт. Проектирование аэропортов (пер. с англ. А.П. Стенушин). М.: Транспорт, 1988.

Аннотация

Тенденции социально-экономического развития города определяются на основе динамики: населения и экономической базы, которая включает в себя такой фактор как внешний транспорт. Из ряда видов внешнего транспорта самым быстрым и самым престижным является – авиационный. Населенные пункты социально и экономически зависимы от направления специализации внешнего транспорта, который может диктовать условия и особенности организации производственной сферы обслуживания а также определяет слой общества который может пользоваться им.

Ключевые слова: Аэродром, внешний транспорт, социально-экономический потенциал, населенный пункт.

Annotation

Social and economic progress of city trends are determined on the basis of dynamic: population and economical base witch include factor- outward transport. The most famous and most fast type of outward transport is aviation transport. Inhabited locality social and economic dependent from outward transport, which can show main conditions and factors organization production field and service. Also it show as people which can use it.

Key words: Aerodrome, outward transport, socioeconomic, community.

УДК 711.13:504.38

І.П.Козятник,

аспірант кафедри містобудування, КНУБА

МЕТОДИ ОЦІНКИ МІКРОКЛІМАТУ ЖИТЛОВИХ ТЕРИТОРІЙ З ТОЧКИ ЗОРУ МІСТОБУДІВНИХ ЗАВДАНЬ

Анотація: наведено огляд методів оцінки мікроклімату житлових територій в аспекті можливостей його архітектурно-планувального регулювання.

Ключеві слова: мікроклімат, житлові території, екологічно безбар'єрне середовище.

На сьогоднішній день перед людством постало питання припинення бездумного знищення навколишнього середовища, питання покращення та підтримання умов проживання. Ситуація, що склалась, потребує усвідомлення того, що бездіяльністю нічого не можна досягти. Безумовно, це стосується й містобудування, яке в законодавстві України розглядається як діяльність по формуванню та підтримці повноцінного життєвого середовища людини, що забезпечує сталий, соціально, економічно та екологічно збалансований розвиток населених місць і прилеглих територій, охорону природи та раціональне природокористування [1, с.1].

Процес перетворення середовища розпочався ще за часів утворення перших поселень, які згодом розділилися за родом занять та за характером забудови на міста та села. Споконвіку людина в оточуючому середовищі поводить себе двояко: з одного боку пристосовуючись до нього, з іншого втручаючись та перетворюючи його. Більшість населених місць, як правило, виникло в умовах сприятливого клімату. На сьогоднішній же день, коли саме у містах проживає більшість населення світу, ці умови змінюються на протилежні. Серед десятих