

гармонійно вписувати нові споруди в історичні райони міст, забезпечити необхідний благоустрій міського середовища, включаючи пейзаж та довкілля в архітектурний простір.

Формування оптимального архітектурного середовища – одна з найважливіших задач архітектора, так як людина знаходить під впливом об'єктів архітектури все своє життя і головна робота професіонала – забезпечення комфортного емоційного клімату споживача.

ПРИЙОМИ ГЕОПЛАСТИКИ В АРХІТЕКТУРНО-ЛАНДШАФТНІЙ ОРГАНІЗАЦІЇ ПОРУШЕНОГО МІСЬКОГО ПРОСТОРУ

О.В. Кравченко, к. арх., доц.

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

Актуальність теми. У сучасних містах та агломераціях розвинутих промислових регіонів майже не залишилося вільних територій, які б могли використовуватися для збільшення загальної площі озеленення, розвитку інфраструктури сільбищної території та формування ландшафтно-рекреаційних зон. Вторинне використання порушених територій, з наступною їх ревіталізацією стало одним з основних напрямків вирішення протиріч, що склалися в міському середовищі. Організація природно-архітектурних комплексів у містах з техногенним навантаженням дозволить одночасно вирішити триєдину задачу гармонізації порушеного міського середовища: соціально-економічну, еколого-містобудівну та художньо-естетичну.

Мета дослідження. Постіндустріальний розвиток архітектурного простору промислових міст перебуває у критичному стані не тільки з точки зору розвитку виробничого комплексу, але і з позиції якості архітектурно - просторового середовища. Саме тому на сьогоднішній день важливим завданням сучасної містобудівної науки є впровадження принципу *екологізації*, який передбачає використання комплексного підходу з метою збереження самобутності, автентичності, історичних ресурсів міського порушеного середовища, в якому гармонізація зовнішнього вигляду відкритого простору або його компонентів, пов'язана з пластичним виявленням його функціональної структури, як свідченням безмежних можливостей вдосконалення екологічного комфорту.

Основні результати дослідження. Типо-морфологічний аналіз порушеного міського середовища, особливо композиційно-неорганізованої, спонтанної планувальної структури в серединних та периферійних планувальних зонах ландшафтно-рекреаційних зон міст, демонструє закономірність між антропогенно-техногенно-природними формами та економічними, соціальними і культурними змінами - метаморфозами міського середовища. Простежується тенденція взаємопроникнення міста і природи.

Визначені фактори архітектурно-естетичного впливу на вибір прийомів архітектурно-ландшафтної організації порушеного міського середовища:

- варіантність архітектурно-планувальних рішень;
- різноманітність здійснення гнучкого планування простору;
- досягнення архітектурної виразності та естетичної довершеності;

Прийоми, що відповідають принципу *екологізації* та впливають на підвищення екологічного комфорту середовища, його візуально-просторової гармонізації:

- *геопластика* порушених територій, як вид моделювання та скульптуризації форми порушення реалізується засобами технічної рекультиваци, часткової ліквідації та перерозподілу земельних мас;

- *терасування*, як вид геопластики, що впливає на укріплення схилів порушених територій, їх естетичний вигляд – реалізується влаштуванням східчастих терас та терас серпантинного типу;

- *озелення* - невід’ємна частина геопластичного моделювання, виконує еко-ревіталізаційну функцію, гармонізує простір, впливає на естетику сприйняття міського середовища та реалізується засобами біологічної рекультиваци, зонуванням міського простору зеленими клинами, кільцями та плямами;

- *благоустрій* – завершальний етап моделювання простору - відіграє важливу роль в естетичному та емоційному наповненні простору, поєднанні його просторово-часових зв’язків - комунікаційних, композиційних та аперцептивних (образних, чуттєвих, естетичних) та реалізується: встановленням малих архітектурних форм, влаштуванням багаторівневих композицій з квітів, висадженням декоративних дерев та кущів, встановлення елементів освітлення, влаштування мощення.

Засоби, якими реалізуються прийоми геопластики:

- *функціонального призначення*: влаштування трас - «серпантинів» екстремального спорту та туризму; оглядових майданчиків консольного та панорамного типів;

- *візуальної орієнтації*: озеленення та флористичне декорування;

- *емоційно-образного впливу*: рослинне декорування (рулонними газонами, мобільними квітковими композиціями); фактурне (камінням та піщаними сумішами), скульптуризація форм (образно-асоціативна стилізація, пластичне вирішення форми (часткове розбирання порушених територій); геопластичне моделювання схилів ПТ;

- *колеристичної трансформації простору*: влаштування композицій з декоративних рослин; нанесення «графіті» природними фарбниками та штучними; кольорова підсвітка схилів та бортів геопластичних форм тощо.

Комплексний підхід до архітектурно-планувальної організації порушеного міського простору сприяв вирішенню задач художньо-естетичної гармонізації порушеного міського середовища, що був впроваджений автором у містах Макіївка, Димитров та Торез Донецької області (у відведених містобудівних локаціях) в період 2011 – 2013 р.

Висновки. Відпрацьовані порушені території з їх негативним «присмаком» техногенності стають яскравими природно-архітектурними домінантами, а прийоми та засоби архітектурно-планувальної організації простору, ландшафтного дизайну дозволять позбутися проблем візуального і психологічного дискомфорту людини в порушеному міському середовищі. Геопластичні озеленені зони покращують і підсилюють естетичне сприйняття міських ансамблів, створюють умови для організації відпочинку та оздоровлення населення.

Раціональність рішення, висока технічність, правильне використання матеріалу - необхідні умови формування краси середовища й високих художніх достоїнств архітектурно-ландшафтного простору.

УДК 711:725.398 (045)

РОЗМІЩЕННЯ АЕРОПОРТІВ НА НЕПРИДАТНИХ ТЕРИТОРІЯХ

О.В. Кравченко, к. арх., доц., **К.В. Спасіченко**, студент

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

Розвиток міст спричиняє скорочення придатних земель і визначає проблему пошуку нових, додаткових земельних ресурсів для міського будівництва. Чималу частку серед «непридатних» займають ділянки території зі складним рельєфом. Освоєння територій зі складними інженерно-геологічними умовами – актуальне завдання багатьох країн світу. Складний рельєф ділянки під будівництво не завжди є недоліком. За допомогою сучасних технологій можна відтворювати цікаві архітектурні та інженерно-технічні рішення.

На особливу увагу заслуговують рішення розміщення аеропортів в містах з складною містобудівною ситуацією – відсутність територій під будівництво, території, які мають недостатню площу під будівництво злітно-посадкових смуг, території екстремально наближені до житлових кварталів або промислових підприємств.

Розміщення аеропортів на непридатних територіях є однією з найважливіших задач сучасних країн світу. Непридатні території для будівництва (чи розміщення) аеропортів – це пустелі, водойми, гори, льодовики, (місцевість з поривчастими вітрами), території з сейсмічними поштовхами, невеликі острови.

В результаті функціонально-планувального аналізу територій, наближених до аеропортів, територій самих аеропортів відповідно до їх призначення, функцій, розміру, типів літаків, які вони можуть приймати і обслуговувати і інших відмітних ознак, визначені різні архітектурно-планувальні, композиційно-просторові та інженерно-технічні підходи до їх будівництва.

На прикладах де-яких збудованих аеропортів з адаптованими територіями під їх будівництво, можна визначити види територій з найбільш характерними ознаками непридатності до розміщення аеропортів, а саме: наявність невеличкої ділянки під будівництво злітно-посадкової смуги; наближеність будівництва до водоймищ; наявність природних перешкод у вигляді гірського ландшафту, інженерних та технічних споруд; підтоплених або піддроблених територій.

Міжнародний аеропорт Мадейра (Португалія). Оригінальна ЗПС цього аеропорту завдовжки лише приблизно 1524 м, що створювала величезний ризик для найдосвідченіших пілотів та обмежувала вантажні перевезення і туризм. Інженери продовжили злітно-посадкову смугу до 2743 м за рахунок будівництва масивного балочного мосту на 200 палях, який може легко впоратися з вагою Боїнга 747 і аналогічних літаків.

Міжнародний аеропорт Кансай (Японія). Аеропорт побудований на