

Зарубіжний досвід щодо розробки концепції та обґрунтування розвитку мережі аеропортів

Обґрунтовано зарубіжні підходи щодо системи прогнозування, планування та проектування розвитку мережі аеропортів і аеродромів в економічно розвинених країнах Європейського Союзу, Америки та Далекосхідного регіону, яка базується на положеннях та матеріалах Національних планів інтегрованих систем аеропортів (NPIAS).

В економічно розвинених країнах Європейського Союзу, Америки, Далекосхідного регіону створенню мережі аеропортів й аеродромів передусе розроблення Національного плану інтегрованих систем аеропорту (NPIAS – The National Plan of Integrated Airport Systems), який представляє концепцію та обґрунтування розвитку аеропортів тієї чи іншої держави. У плані NPIAS можуть бути висвітлені положення розвитку як загальнодержавної авіаційної системи, так і регіональної. Приміром, у випадку США NPIAS являє собою систему розвитку авіації кожного окремого штату. План NPIAS – це системний план, який є основою для генеральної локації, характеристики нових аеропортів, аеродромів, вертольотодромів та розширення наявних (рис. 1).



Рис. 1. Основні цілі створення та впровадження Національного плану інтегрованих систем аеропорту [2]

Плануючи і прогнозуючи розвиток мережі аеропортів, слід брати до уваги як регіональні цілі у галузі землекористування та захисту навколишнього природного середовища, так і загальнодержавні.

Системний аналіз проекту аеропорту відповідно до NPIAS, має на меті ідентифікацію, збереження та вдосконалення наявної і майбутньої авіаційної транспортної системи для задоволення соціально-економічного й політичного попиту, а також створення життєздатної, збалансованої, інтегрованої мережі аеропортів (рис. 2).



Рис. 2. Елементи типової системи планування розвитку мережі аеропортів [1]

Перш ніж розробляти план потрібно вибрати територію, на якій буде розташовано аеропорт, визначитися з його площею та конфігурацією. Обраний об'єкт – земельна ділянка – має бути конкретно визначеного розміру та форми. Ці параметри чітко врегульовані чинними законодавчими, нормативно-правовими нормами та міжнародними стандартами, зокрема документами Ради ІКАО для будівництва пасажирських (вантажних) терміналів, наземної системи доступу до аеропорту (зовнішньої та внутрішньої транспортної інфраструктури), з відповідними допоміжними засобами та обладнанням. Тому щоб дотриматися умов збалансованої, врегульованої системи сумісності прилеглих землекористувань, макет аеропорту має бути максимально компактним і займати якомога меншу територію (площу) земельної ділянки.

Щоб утілити в життя, новий проект, потрібно отримати дозвіл на використання певної земельної ділянки і на переміщення наявних об'єктів інфраструктури, промисловості, житлово-комунального, торговельно-підприємницького призначення. Такі зміни призводять до порушення

життєдіяльності цього району, викликають проблему у веденні бізнесу, а також підвищують попит на послуги державних установ. Саме тому обов'язково потрібно оцінювати можливі наслідки втілення нових проєктів та вживати заходів для зменшення негативного впливу. Оцінка проводиться на підставі конкретної інформації та спостережень (табл. 1).

Таблиця 1

Інформація та спостереження, потрібні для проведення оцінки наслідків [3]

№ з/п	Види інформації та спостережень	Детальна характеристика
1	Межі земельних ділянок та їх площа	дані дистанційного моніторингу земель; ортофотоплани, космічні знімки; цифрові карти; детальні плани території, якщо такі є в наявності
2	Населення	кількість населення; рівень демографічного зростання; щільність населення; соціально-економічний розвиток (тобто розподіл населення за кількістю, віком, рівнем, робочою зайнятістю)
3	Рівень «вільних земель»	кількісний та якісний стан; вартість; відсоток земель природоохоронного і рекреаційного призначення та їх стан

Приймаючи рішення щодо планування й прогнозування розвитку авіаційної діяльності, особливо увагу слід приділити землям природоохоронного, історико-культурного й рекреаційного призначення, іншим особливо цінним землям, розміщеним у регіоні, який розглядається як потенційний для зведення аеропорту.

Такими є землі природно-заповідного призначення, парки, сквери, «зелені зони», археологічні пам'ятки, історико-культурні пам'ятки, які перебувають під державною охороною та характеризуються особливим режимом використання.

Експерти, проводячи аналіз та оцінку, повинні встановити категорії призначення земель, тип, характер використання, площу об'єктів, на які впливатиме авіаційна діяльність. У ході аналізу слід запропонувати заходи, які можуть бути реалізовані для збереження взаємодії та сумісності таких землекористувачів із функціонуванням аеропорту і навпаки.

Наявні об'єкти й альтернативні проєкти оцінюють за такими критеріями:

а) функціональне використання ділянки, її кількісний та якісний стан, характер фізичних змін внаслідок дії природних чинників та антропогенного впливу;

б) рівень взаємодії та сумісності прогнозованих та наявних видів землекористування;

в) наявність доступу до об'єктів природоохоронного, рекреаційного та історико-культурного призначення.

У зв'язку з тим, що прогнозування та планування мережі нових аеропортів та розширення наявних значною мірою впливатиме на рівень соціально-економічного розвитку регіону, формування різних видів землекористувань, стан навколишнього природного середовища та життя населення, ці прогнози та плани обов'язково повинні узгоджуватися із місцевими й регіональними планами, визначати рівень сумісності розміщення об'єктів та організації території.

Вкрай важливо оцінити вплив альтернативних проєктів та операцій, щоб виявити аспекти, які можуть спричинити «конфлікт» з уже наявними прогнозними цілями та завданнями розвитку аеропорту. Зміни проєктних пропозицій щодо аеропортів мають відповідати регіональним і місцевим програмам розвитку та політичним напрямам функціонування транспортної авіаційної системи.

Щоб оцінити вплив та рівень взаємодії, потрібно встановити тісний зв'язок координації дій з компетентними державними структурами та органами місцевого самоврядування щодо сумісного, ефективного функціонування авіапідприємств та прилеглих землекористувань. Чітке розмежування цілей, завдань, узгодження прогнозних планів функціонування аеропорту з місцевими комплексними планами розвитку землекористувань, визначення напрямів та шляхів розвитку економічного сектору та транспортної інфраструктури, встановлення так званого «постійного діалогу» при розгляді питань розвитку повинні стати основною метою такої оцінки.

Список літератури

1. Міжнародна організація цивільної авіації. Керівництво з проєктування аеропортів. Використання земельних ділянок і охорона навколишнього середовища. ІКАО. Частина 2: веб-сайт. URL: <https://mtu.gov.ua/content/mizhnarodna-organizaciya-civilnoi-aviacii.html>

2. Airport planning standards (New York, New Jersey) (2018). Available at: <https://www.panynj.gov/business-opportunities/pdf/panynj-terminal-planning-guidelines.pdf>

3. ICAO (2002). Airport planning manual, part 2: Land use and environmental control, 3rd ed. Montreal, Canada.