

регламентаційного менеджменту у проекто – творенні, як БЖ, зокрема так і архітектурно-урбаністичної сфери, в цілому.

Список використаних джерел

1. Закон України «Про архітектурну діяльність» від 20 травня 2999 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/687-14>.

2. Посібник навчального курсу до професійної атестації архітекторів. Загальний модуль/ видання третє. Автори упорядники: О.П.Чижевський, С.Г. Буравченко, Т.В.Криштоп – К., ТОВ ВПК «Експес-Поліграф», 2016.- 227с.]

3. Національна спілка архітекторів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.nsau.org/стаття/917>.

*Шпаковська Віра Тимофіївна, кандидат архітектури, доцент,
Київський національний університет будівництва і архітектури*

ВУЛИЧНО-ШЛЯХОВА ІНФРАСТРУКТУРА ДЛЯ МАЛОМОБІЛЬНИХ ГРУП НАСЕЛЕННЯ

Повсякденне життя людей складається з постійного задоволення різних за характером потреб, що зв'язані з забезпеченням їх життєдіяльності. Але існує досить значна частина членів нашого суспільства – маломобільні групи населення, для якої ці звичайні дії стають майже неможливими. До категорії маломобільних груп населення відносяться люди, які відчувають труднощі при самостійному пересуванні, отриманні послуг, необхідної інформації, при орієнтації в просторі. До цієї групи населення відносяться інваліди, люди з тимчасовим порушенням здоров'я, люди літнього віку, які завдяки придбаним з віком захворюванням мають деякі труднощі з пересуванням, вагітні жінки, люди з дитячими колясками.

В Конвенції ООН про права інвалідів, яка була ратифікована Україною в 2009 році, в статті 9 передбачено забезпечення доступності людей з інвалідністю до всіх сфер життя держави. Згідно з офіційними даними, в Україні кількість інвалідів різних нозологій складає близько 2,8 мільйонів [1]. Тобто в забезпеченні безбар'єрного середовища в плані доступної інфраструктури є потреби у дуже значної частини населення. Згідно світовим статистичним даним, користувачами елементів безбар'єрного середовища є від чверті до третини населення. Майже кожна людина в різні періоди свого життя має потребу у використанні цих елементів.

Проблема забезпечення безперешкодного доступу маломобільних груп населення до об'єктів соціальної інфраструктури є актуальним завданням при проектуванні та будівництві соціальних об'єктів. . В усіх європейських країнах іде активна праця по створенню безпечного, доступного, інформаційного, комфортного середовища, в тому числі вулично-шляхового простору для маломобільних груп населення. Для людей з обмеженими фізичними можливостями місто розірване на зони, між якими пролягають перепони

різного ступеня важкості: сходи, бордюри, пішохідні наземні та підземні переходи, вузькі двері та тротуари, відсутність пішохідних доріжок, спеціальних попереджуючих та інформаційних знаків і пристроїв тощо.

Доступність соціального простору, можливість використання міської інфраструктури маломобільними групами населення є важливою умовою забезпечення самостійності та незалежності цієї досить поширеної групи населення.

Повноцінне безбар'єрне середовище може бути сформоване лише завдяки комплексній праці фахівців різних спеціалізацій по створенню універсального облаштування доступного оточення, пристосованого для потреб людей з обмеженими фізичними можливостями: архітекторів, дизайнерів, спеціалістів по ландшафту, містобудівників, а також інженерів та дослідників дизайну оточуючого середовища [2].

Транспортно-пішохідна інфраструктура населених пунктів потребує значного вдосконалення, особливо з урахуванням зростання з кожним роком чисельності маломобільних груп населення. Цьому може сприяти застосування принципів універсального дизайну, розрахованих на всіх без виключення людей, але особливо вони мають сприяти створенню середовища, що враховує потреби людей з обмеженими фізичними можливостями, таких, які мають проблеми з опорно-руховим апаратом, з дефектами зору, слуху, сприйняття [3].

Щоб зробити наші міста дійсно «безбар'єрними» необхідно переглядати та удосконалювати державні будівельні норми. Для приведення національного законодавства у відповідність положенням Конвенції прийнято ряд законів та державних цільових програм. Але досі безбар'єрне фізичне середовище на практиці відсутнє, незважаючи на безліч прийнятих державних нормативних документів. Певна річ, наша держава стоїть на початку шляху по формуванню безбар'єрного середовища. Наприклад, у США та країнах Європи цей процес зайняв не один десяток років і нам треба докласти максимум зусиль, щоб використати світовий досвід помилок та досягнень інших країн.

Нормативні документи, що розроблені для створення середовища з урахуванням потреб маломобільних груп населення, в основному направлені на забезпечення доступності будівель та споруд. Значно менше охоплена нормативними вимогами вулично-шляхова мережа. Обов'язковими елементами забезпечення доступності для цієї групи населення є наземні та підземні переходи, пішохідні шляхи, їх покриття, обладнання місць для посадки в громадський в транспорт, зручні автостоянки.

Дуже важливими є питання інформаційного забезпечення, які досі залишались недостатньо розкритими і розробці яких останнім часом приділяється більша увага. Визначаються нормативні вимоги до інформаційного забезпечення вулично-шляхової мережі людей з обмеженими фізичними можливостями та основні види засобів забезпечення інформаційного простору: інформаційні споруди, тактильні поверхні, розмітка шляхів руху, світлові вказівники та світлофори, пристрої звукового дублювання сигналів руху [4, с.213-220].

Необхідно домагатися забезпечення таких умов, коли людина з обмеженими фізичними можливостями може без сторонньої допомоги безперешкодно рухатись по тротуарам та долати бордюри, мати можливість своєчасного використання місць відпочинку, очікування та обслуговування, безпечного доступу до зупинок громадського транспорту та облаштованих місць паркування. Треба зробити доступними для неї всі без виключення зони міста та громадські і житлові будинки.

Але на практиці часто ці вимоги залишаються лише в теорії та в нормативах. Пандуси, що забезпечують можливість перетинати перешкоди перепаду рівней (сходи перед будинками, бордюрні камені, підземні переходи тощо) в більшості випадків не відповідають вимогам. Оптимальний поздовжній ухил шляху руху, по якому можливий проїзд інвалідів на кріслах-колясках становить 5%. При проектуванні пандусів нормами передбачається можливість його підвищення до 8%. з обов'язковим улаштуванням проміжних горизонтальних площадок завдовжки не менше 1,5 м. через кожні 10 м. Максимальна висота одного підйому (маршу) пандуса не повинна перевищувати 0,8 м. Лише при влаштуванні з'їздів із тротуару біля будинку та в затіснених місцях допускається збільшувати поздовжній ухил до 10% на протязі не більше 10 м [5,с.5]. Але нормований ухил пандусів майже всюди значно перевищує ці показники, що робить неможливим їх повноцінне комфортне використання, особливо інвалідами, що користуються кріслами-колясками. Якщо пандуси не обладнані поручнями та обмежувачами бортиками, то вони також становлять значну небезпеку для людей із слабким зором.

Всі ці нормативні вимоги легко виконати при проектуванні нових підземних переходів і значно складніше, а інколи і неможливо враховувати при реконструкції вже існуючих підземних переходів, яких, звичайно, набагато більше, особливо в нерідко затіснених умовах існуючої забудови. В таких випадках доцільно використовувати відкидні електричні підйомники, якими зараз облаштовуються підземні переходи до нових станцій метро. Європейський досвід показує вирішення цієї проблеми за рахунок використання ліфтів у підземних переходах. Звичайно, це обійдеться дорожче, але дозволить вирішити проблеми комплексної доступності до всіх соціальних об'єктів маломобільних верств населення. Підземні переходи, особливо в великих містах, нерідко перетворюються в універсальні центри: торгівельні, розважальні тощо. Підземна урбаністика набуває все більшого розмаху. Саме тут використання сучасних видів інженерно-технічних засобів для вертикальної комунікації є просто необхідним.

Проблеми наземних переходів вирішуються значно простіше і не потребують значних витрат. Але майже всюди на пішохідних переходах відсутні з'їзди з бордюрного каменю до рівня дороги. Висота бортового каменю в місцях перетину тротуарів із проїзною частиною дороги та перепад висот бордюрів, бортових каменів уздовж експлуатованих газонів і озелених майданчиків, що прилягають до шляхів пішохідного руху, не повинні

перевищувати 4см, щоб забезпечити можливість безпечного з'їзду на кріслах-колясках, та бути не менше 2,5 см, щоб надати можливість людям, що не бачать відчутти за допомогою палички різницю в перепаді рівней між тротуаром та небезпечною проїзною частиною дороги [5, с.5].

В деяких місцях останнім часом почали влаштовувати «підвищені» переходи, коли рівень дорожнього полотна на ширину переходу підіймається до рівня тротуару. Але це поки що настільки поодинокі випадки благоустрою, що про них пишуть в пресі, як про значне досягнення. Майже відсутні, як на наземних так и в підземних переходах інформаційні сигнали, уніфіцировані для всіх озвучених переходів, кольорові попереджуючі смуги. Практично відсутні на зупинках громадського транспорту та пішохідних переходах ділянки зі змінним покриттям, які б допомагали орієнтуватися інвалідам по зору без посторонньої допомоги. В багатьох країнах така практика вже стала буденною і не потребує значних витрат.

Середовище життєдіяльності, що має бути доступним і комфортним для маломобільних груп населення – це звичайне середовище, обладнане з урахуванням їх потреб і можливостей, що дозволить їм вести незалежне існування і відчувати себе повноцінними членами суспільства. Для цього, в більшості випадків, не потрібні значні матеріальні витрати. Лише треба дбайливо вивчати їх потреби і чітко дотримуватись вимог забезпечення необхідних параметрів формування середовища для цієї категорії населення.

Список використаних джерел

1. Кількість інвалідів в Україні // офіційний сайт Міністерства політики України [Електроний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mlsp.gov.ua/labour/control/uK/index> (14.05.2015).
2. Універсальний дизайн [Електроний ресурс]. – Режим доступу: bezpregrad.com/universal-design.html.
3. Івасенко В.В. Удосконалення вулично-дорожньої мережі з урахуванням принципів універсального дизайну [Текст] / В.В.Івасенко // Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн.зб./ - К., КНУБА, 2016. – Вип..59. – 516 с.
4. Івасенко В.В. Аналіз основних нормативних вимог до засобів інформативного забезпечення вулично-шляхової мережі, доступної для маломобільних груп населення [Текст] /В.В.Івасенко, Т.П.Литвиненко// Наукові нотатки: Міжвузівський збірник/ Луцьк, Луцький НТУ, 2014. – Вип..46. – 580 с.
5. Будинки і споруди. Доступність будинків і споруд для маломобільних груп населення : ДБН В.2.2 –17 - 2006. – [Чинний від 2007-05-01]. – К.: Мінрегіонбуд України, 2007. – 20 с.