

безперервним на значних за площею територіях – від мікрорайонів, де від «бар'єрів» повинні бути звільнені житлові осередки, відкриті простори, об'єкти наближеного й повсякденного обслуговування, до великих громадських об'єктів із прилеглими ділянками. Головною складовою безбар'єрного архітектурного середовища безумовно є житловий осередок, в якому інвалід як мешканець проводить набагато більше часу, ніж інші. Житлове середовище включає, перш за все, мікросередовище, тобто безпосередньо житло, в якому передбачаються комунальні зручності, дотримання санітарних норм житлової площі, затишок житлових приміщень, оснащення меблями, що забезпечують безпеку користування (проживання, пересування, самообслуговування, дозвілля тощо) і комфортність. При цьому міська інфраструктура має забезпечувати можливість досяжності найбільш потрібних об'єктів побуту, культури, охорони здоров'я, соціального обслуговування тощо. Місце проживання інваліда з урахуванням зазначених чинників визначає типологію розселення. У розвинутих країнах існує велике кількісне і якісне різноманіття форм розселення людей з обмеженими фізичними можливостями. Враховуючи сучасні соціально-економічні умови, найбільш придатними варіантами житла для інвалідів в Україні можуть бути наступні варіанти: адаптовані квартири в житловому будинку загального типу, облаштовані шляхом невеликої перебудови або пристосування в межах перших поверхів під час нового будівництва або реконструкції, призначені для сімей, у складі яких є особи з обмеженими можливостями; спеціальні квартири для інвалідів, в тому числі на кріслах-колясках, осіб похилого віку (одиноких із збереженою діяльнісною активністю або у складі сім'ї), облаштовані на перших поверхах багатоквартирних житлових будинків із забезпеченням безбар'єрних загальнобудинкових комунікацій.

**Висновок.** Вимоги поетапної повної інтеграції інвалідів у суспільство та забезпечення універсального дизайну обумовлюють на даному етапі пріоритетність саме таких форм розселення. В подальшому можливий розвиток типології житла для маломобільних груп у напрямку кількісного і якісного зростання форм розселення та обслуговування.

УДК 725.381:725.

*Бармашина Л. М., канд. архіт., доцент  
Гончар В., студент*

*Національний авіаційний університет, м.Київ, Україна*

## **ПІШОХІДНО-ТРАНСПОРТНЕ СЕРЕДОВИЩЕ ТА ІНВАЛІДИ**

Серед пішохідно-транспортних проблем маломобільних груп населення головними є наступні: обладнання зупинок, введення в експлуатацію нових транспортних засобів, які враховують потреби маломобільних пасажирів, створення доріг і під'їзних шляхів для інвалідів, відповідне облаштування вокзальних комплексів. Незважаючи на наявні нормативи з проектування середовища з урахуванням потреб маломобільних груп населення, об'єкти соціальної, зокрема транспортної інфраструктури

продовжують будуватися з порушеннями встановлених нормативів. Компенсацією, яка має забезпечити правову та соціальну захищеність інвалідів, необхідну для усунення обмежень, обумовлених їх соціальним статусом, є безбар'єрний простір, що виступає необхідною умовою задоволення їх різних за ступенем значущості соціальних потреб.

Метро, автобуси, тролейбуси, трамваї, маршрутне таксі – це міський та приміський транспорт, який забезпечує так звані близькі перевезення. Повітряний, залізничний, водний та міжміський автомобільний транспорт, кожний зі своєю специфічною інфраструктурою, в свою чергу забезпечують потреби далекі перевезення. Обидві системи найчастіше не задовольняють потреби людей з обмеженими можливостями. Цьому перешкоджають зокрема велика відстань від платформи до входу в вагон, вузькі двері і турнікети, відсутність зрозумілих покажчиків і ще багато іншого. Спеціальні нормативи стосуються також: поздовжнього та поперечного ухилів пішохідних доріжок і тротуарів, які призначені для користування інвалідами на кріслах-колясках; параметрів і форми бортових каменів тротуарів; влаштування місць відпочинку з лавками вздовж пішохідних доріжок і тротуарів; покриття пішохідних доріжок, тротуарів і пандусів; влаштування пандусів, спеціальних ліфтів і підйомників у місцях перепаду рівнів між горизонтальними ділянками пішохідних шляхів або підлоги в будівлях і спорудах тощо. При далеких пересуваннях маломобільних пасажирів необхідними об'єктами для їхнього обслуговування стають вокзали різного призначення (аеровокзали, залізничні, річкові, морські, автобусні). На практиці недоліки планування, організації пішохідних шляхів, обслуговування у вокзальних комплексах ускладнюють пересування маломобільних груп населення на великі відстані. Проблема транспортного обслуговування інвалідів обумовлена відсутністю спеціального обладнання громадського транспорту, а також пов'язана з недоліками будівельних норм і правил, орієнтованих здебільшого на здорових людей. У громадських будівлях транспортного призначення та на прилеглих до них територіях існують так звані будівельні бар'єри (зависокі бортові камені, сходи, недостатні за шириною отвори і проходи тощо), що роблять недоступними ці споруди для інвалідів у кріслах-колясках. Для організації руху інвалідів та інших маломобільних пасажирів, наприклад, на привокзальних площах як важливому елементі транспортної інфраструктури слід передбачати комплекс планувальних, конструктивних та технічних заходів: уникати по можливості перепадів рівнів і перешкод на шляхах руху; при перепадах рівнів влаштовувати пандуси і сходи з поручнями (число східців повинно бути не менше трьох); на тротуарах влаштовуються рельєфні смуги, що попереджають інвалідів про можливі небезпеки, а поблизу входів у будівлю вокзалу передбачаються стоянки для машин інвалідів.

**Висновок.** Просторове середовище, облаштоване на принципах універсального дизайну, враховує зокрема такі вимоги маломобільних груп населення, як забезпечення безперешкодного користування всіма видами транспорту.