



ТЕОРІЯ ТА ІСТОРІЯ АРХІТЕКТУРИ І МІСТОБУДУВАННЯ

КИЇВ
НДІТІАМ
2002

ТЕОРІЯ ТА ІСТОРІЯ АРХІТЕКТУРИ І МІСТОБУДУВАННЯ: Збірник наукових праць Державного науково-дослідного інституту теорії та історії архітектури і містобудування / Редкол.: М. М. Дьомін (голова), А. П. Мардер (заступник голови), А. О. Пучков (вчений секретар) та ін. – Вип. 5. На честь Олени Марківни Годованюк. – К.: НДІТІАМ, 2002. – 436 с.: іл. (укр. та рос. мовами)

ББК 72.01; 711.1

***Затверджено до друку Вченою радою
Державного науково-дослідного інституту
теорії та історії архітектури і містобудування***

Збірник затверджений постановою президії ВАК України від 10 листопада 1999 р. № 3–05/11 як фахове видання з архітектури, в якому можуть публікуватись результати дисертаційних робіт на здобуття наукових ступенів доктора та кандидата наук (Бюлетень Вищої атестаційної комісії України. – 1999. – № 6. – С. 37)

Відповідальний за випуск канд. архітектури, доц. А. О. Пучков

КОНЦЕПЦІЯ ФОРМУВАННЯ БЕЗПЕРЕШКОДНОГО СЕРЕДОВИЩА ЖИТТЄДІЯЛЬНОСТІ МАЛОМОБІЛЬНИХ ГРУП НАСЕЛЕННЯ

Однією з невід'ємних характеристик будь-якої цивілізованої держави є її турбота про людей з обмеженими фізичними можливостями, зокрема, створення для них відповідного середовища життєдіяльності. Зазначена група населення складається з інвалідів, які мають різні фізичні ушкодження, хронічно хворих, старих та інших людей, які мають обмежені можливості щодо роботи та нормального способу життя. Їх частка в населенні України постійно зростає й складає вже близько 40%. Більшість таких людей потребує особливих, дещо специфічних умов проживання та обслуговування, які б дозволяли їм бути повноцінними членами суспільства, хоча б частково матеріально забезпечувати себе й робити посильний внесок у національний прибуток.

В розвинених країнах світу проблемі адаптації довілля до потреб маломобільного населення приділяється значна увага. Так, інвалід може самостійно й безперешкодно пересуватися у міському середовищі – відвідувати будівлі житлового та громадського призначення, рекреаційні об'єкти, користуватися різноманітними елементами міської інфраструктури тощо.

В нашій країні, нажаль, переважна більшість осіб, які належать до зазначеної категорії населення, проживає в будинках масової житлової забудови та, здебільшого, відірвана від суспільної діяльності, оскільки не отримує в достатній мірі належної соціальної й медичної допомоги та, як наслідок, не має можливості вести більш-менш активний спосіб життя. Всередині непристосованого до специфічних потреб житла ці люди також почувають себе безпорадними та залишеними наодинці зі своїми проблемами. Така ситуація характерна практично для всіх регіонів країни та, особливо, для великих міст. Головною причиною цього є відсутність комплексного підходу до формування державної нормативно-методичної бази створення безперешкодного міського середовища, яка необхідна для системного вирішення проблеми інтеграції маломобільного населення в суспільство.

Існуюча мережа державних соціальних закладів опіки – будинків-інтернатів застаріла морально та фізично. Потреба таких закладах збільшується з кожним роком, в першу чергу, внаслідок незадовільних умов проживання та обслуговування людей з обмеженими фізичними можливостями в масовій забудові. З іншого боку, ці заклади не відповідають призначенню, а саме, бути засобом реабілітації та продовження плідного життя. Розміщення на периферії чи поза межами міст, велика концентрація мешканців, замалі кошти на утримання об'єктів тощо призвели до того, що існуючі будинки-інтернати перетворилися на місця ізольованого від зовнішнього світу доживання.

Одним із засобів подолання розриву між маломобільними групами та рештою населення є реабілітація як активний соціальний процес, результатом якої має

бути інтеграція цих людей у суспільство шляхом формування просторового середовища на засадах безперешкодної або соціальної архітектури. Проблема створення адекватного безперешкодного середовища для маломобільних груп населення є дуже актуальною і складною. Її вирішення охоплює всі рівні організації довкілля як просторової системи та базується на таких принципах:

- створення просторових, технічних, фінансових, психологічних та інших умов для інтеграції маломобільного населення;

- забезпечення можливостей щодо вибору: форми та місця проживання; видів та обсягу обслуговування; типу медично-соціальної реабілітації й фахової орієнтації;

- забезпечення можливості посиленої трудової діяльності інвалідів у спеціально облаштованому або адаптованому для цього середовищі з організацією відповідної кількості робочих місць;

- створення рівноцінних умов експлуатації містобудівного середовища і окремих об'єктів усім людям незалежно від стану здоров'я і міри мобільності шляхом їх облаштування спеціальним обладнанням, технічними пристроями, засобами відображення інформації тощо.

Головною умовою практичної реалізації визначених принципів є повний перегляд існуючих стереотипів щодо правових та психологічних основ суспільного життя, а також вдосконалення нормативної бази формування містобудівного середовища та її окремих елементів з урахуванням потреб маломобільного населення на кожному етапі архітектурної діяльності.

При формуванні середовища життєдіяльності для маломобільних груп населення необхідне дотримання вимог адресного проектування, які обумовлюють обов'язкове проведення передпроектних досліджень, спрямованих на визначення специфічних особливостей і потреб майбутніх споживачів. Формування середовища життєдіяльності маломобільного населення доцільно здійснювати одночасно наступними шляхами:

- реконструкція, модернізація й адаптація існуючих будівель і споруд з метою забезпечення можливостей користування ними особами з обмеженою рухомістю;

- проектування та будівництво нових будівель і споруд з урахуванням вимог та потреб маломобільного населення;

- облаштування усіх цивільних об'єктів, які мають бути доступними для інвалідів, відповідними засобами, устроями, обладнанням тощо з метою полегшення користування ними;

- формування нових та адаптація існуючих елементів благоустрою (шляхів пішохідного руху, візуальної інформації, малих форм тощо) з урахуванням зазначених вимог;

- формування нового організаційно-системного підходу щодо обслуговування маломобільних груп населення.

Конкретні архітектурно-планувальні, функціональні, конструктивні, інженерні, технологічні та інші вимоги, яким мають відповідати міське середовище у цілому та його окремі будівлі та споруди, доступні для маломобільного населення, залежать від особливостей фізичного ушкодження користувачів. При цьому най-

більш суттєво впливають на формування просторового середовища потреби та вимоги таких груп: осіб з ушкодженням опорно-рухового апарату; осіб з дефектами зору, повністю або частково сліпих; осіб з дефектами слуху. Решта інвалідів потребують менш суттєвих архітектурно-технічних заходів і може вільно користуватися будівлями та спорудами, доступними для зазначених категорій.

Обґрунтоване проектування будь-якого об'єкту з урахуванням потреб маломобільного населення потребує визначення технологічного простору інваліда, а саме меж його рухів та існуючих можливостей загальної рухомості, на основі чого встановлюються реальні параметри відповідного архітектурного середовища, рівень працездатності, необхідні допоміжні засоби, прилади, обладнання тощо. При цьому визначальним для формування та адаптації середовища життєдіяльності осіб з обмеженою рухомістю є параметри технологічного простору¹ інваліда на візку.

Особи з дефектами зору, повністю або частково сліпі при взаємодії з оточенням користуються переважно почуттями дотику та слуху. Для полегшення орієнтації таких людей необхідне застосування акустичних і тактильних допоміжних засобів. Наприклад, конструкція кнопок поверхів у ліфтах має передбачати можливість користування ними на дотик (шляхом рельєфного позначення номеру поверху).

Особи з дефектами слуху, навпаки, перебувають у повній звуковій ізоляції та можуть концентрувати свою увагу тільки на тому, що розпізнається за допомогою зору. Такі люди потребують оптичної допомоги, зокрема, виразних написів та світлових сигналів.

Оскільки найбільшої площі й простору потребує пересування на інвалідному візку, то при проектуванні та будівництві, а також при адаптації і реконструкції міського середовища й цивільних об'єктів визначальними є вимоги та потреби інвалідів на візках. Архітектурне рішення елементів середовища, об'єктів та окремих приміщень, що потребують доступності для інвалідів на візках, має враховувати параметри візка та можливість маневрування на ньому.

У міському середовищі практично усі будівлі та споруди являють собою комплекс різноманітних перешкод щодо пересування інвалідів на візках та інших осіб з обмеженою рухомістю. Сходи, бордюри, тамбури, ліфти, ескалатори, двері, коридори та інші елементи інтер'єру будівель та зовнішніх просторів є важкими перелонами для цих людей. При проектуванні будівель з урахуванням потреб інвалідів слід прагнути до максимально простих та чітких рішень їх планів. Це необхідно для забезпечення найкоротших зв'язків між різними приміщеннями, які призначені для використання інвалідами. Крім того, для окремих категорій інвалідів, наприклад, сліпих, проста структура плану є найважливішим фактором вільної самостійної орієнтації. При детальній проробці будь-якого проекту необхідне неухильне дотримання принципу формування безперешкодного середовища. Це означає, що архітектурне рішення кожного функціонально-розпланувального елементу будівлі або споруди має базуватися на необхідності забезпечення можливості само-

¹ Технологічний простір визначається межами рухів людини та існуючими можливостями їх загальної рухомості. Його параметри обумовлюють рівень працездатності, характер і обсяг можливої роботи, необхідні допоміжні засоби, прилади та обладнання.

стійного доступу інваліда до всіх основних і допоміжних приміщень та відповідного обладнання, а також користування передбаченими конкретним об'єктом послугами.

Одним із найважливіших завдань щодо відповідної адаптації міського середовища є забезпечення можливості переміщення маломобільних категорій населення за допомогою транспортних засобів. Без цього всі зусилля архітекторів, які проектують доступні для таких людей об'єкти, будуть марними. Досвід зарубіжних країн свідчить, що пристосування діючих транспортних засобів і споруд до вимог зазначеної категорії людей становить значні труднощі навіть у високо-розвинених державах, де заходи щодо адаптації здійснюються на протязі кількох десятиріч. Щодо України та інших країн пострадянського простору, то тут транспортна проблема маломобільних груп населення зовсім не вирішується через відомі об'єктивні та суб'єктивні причини. До цього додається великий дефіцит інвалідних візків й автомобілів із ручним управлінням, призначених для інвалідів із порушеннями опорно-рухового апарату. В салонах транспортних засобів, як правило, визначено місця для інвалідів та пасажирів з дітьми, але потрапити таким людям до салону дуже складно або зовсім неможливо, принаймні якщо інвалід пересувається за допомогою візка. Коротка тривалість зупинок, великі перегони між ними, високі та вузькі сходи разом із віддаленістю зупинок від місць проживання роблять неможливим використання громадських транспортних засобів маломобільними групами населення. Складним завданням є перевезення громадським транспортом інвалідів на візках. Його вирішення можливе тільки за умов впровадження спеціально розроблених конструкцій автобусних, тролейбусних і трамвайних салонів із механічними пристроями, які б здійснювали підйом інвалідних візків із рівня тротуару на рівень підлоги салону. Розпланувальна структура, що склалася в містах нашої країни, та її складові елементи визначають доступність від місць проживання до зупинок громадського транспорту в межах 500–800 м, що є неприйнятним для маломобільних груп населення. При цьому саме планувальна структура та вулично-шляхова мережа є найбільш сталими елементами міського середовища, тому їх коригування з будь-якою метою потребує великих матеріальних та часових витрат. В цьому зв'язку доцільним є запровадження спеціальних фіксованих транспортних маршрутів для скорочення відстані між зупинками та забезпечення доступу до міського транспорту або до об'єкту, що є метою поїздки. Це можливе тільки за умов відповідних обмежень експлуатаційної швидкості та проведення необхідних заходів щодо реконструкції житлових вулиць, внутрішньоквартальних проїздів тощо.

Інтереси інвалідів, які мають часткову втрату опорно-рухових функцій, щодо транспортних перевезень мають бути враховані поступовою, по мірі амортизаційного зносу, заміною рухомого складу громадського транспорту на новий стандарт із відповідним облаштуванням вхідних зон, відповідними поручнями та іншими спеціальними засобами. При цьому додатковий ефект подібної модернізації транспортного обслуговування може бути отримано за рахунок підвищення комфорту перевезень інших категорій населення, які не є інвалідами, але зазнають ускладнень у користуванні транспортними засобами: осіб похилого віку, хворих, вагітних та пасажирів з дитячими колясками.

Для забезпечення інвалідам та іншим особам з обмеженою рухомістю найбільш безпечного переміщення у зовнішньому середовищі слід усунути (на підставі відповідних нормативів) існуючі технічні й будівельні перешкоди, а в процесі проектування не створювати нових. Зовнішні території охоплюють вулиці, площі, внутрішньоквартильні простори, комунікації, а також різноманітні парки території громадських і торгівельних центрів тощо. Спеціальним вимогам щодо забезпечення можливості користування особам з обмеженою рухомістю на зовнішніх територіях мають відповідати:

- пішохідні простори (відповідна ширина тротуару, відсутність перешкод на смузі руху інвалідного візка тощо);

- місця відпочинку, вуличні переходи та острівці безпеки (зниження бордюрного каменю, встановлення додаткових лав, дублювання світлової сигналізації акустичною тощо);

- сходи та пандуси (відповідні ширина сходи і нахил маршів, влаштування пандусів із відповідним нахилом тощо);

- засоби вертикального транспорту (влаштування ухильних ліфтів, підйомачів, транспортерів тощо);

- засоби та устрої в межах вулиць (забезпечення доступності громадських туалетів, телефонних кабін, поштових скриньок тощо).

Вирішення житлової проблеми маломобільного населення може здійснюватися кількома шляхами, а саме проектуванням (або влаштуванням під час реконструкції): спеціалізованих квартир для інвалідів, розміщених розосереджено чи згруповано на перших поверхах масових житлових будинків; спеціалізованих житлових будинків або блок-секцій; будинків-інтернатів невеликої місткості, розміщених безпосередньо у житлових районах. В квартирах для інвалідів на візку, які розміщуються на перших поверхах житлових будинків, слід передбачати можливість додаткового виходу (виїзду) на прибудинкову територію. Раціональна концентрація спеціалізованих квартир при згрупованому розміщенні становить 10–20 одиниць. Влаштування спеціалізованих квартир, блок-секцій або житлових будинків у структурі масового житла потребує створення системи спеціалізованого обслуговування. Його головними складовими мають стати територіальні центри соціального обслуговування та заклади наближеного (первинного) спеціалізованого обслуговування. Територіальні центри соціального обслуговування вже зараз існують у деяких містах та окремих житлових районах як функціональні одиниці системи соціального забезпечення. При цьому дуже актуальним є створення нормативної бази для формування таких центрів як архітектурних об'єктів з відповідною функціонально-розпланувальною структурою. Також необхідним є вдосконалення та розвиток їх функціональної організації, складу приміщень й номенклатури послуг, які мають надаватись маломобільному населенню. Пункти або блоки наближеного (первинного) спеціалізованого обслуговування мають бути організаційно-структурними елементами зазначених центрів і розміщуватись при цьому безпосередньо у мікрорайонах чи житлових групах.

Розпланувальні рішення спеціалізованих квартир для інвалідів з ушкодженнями опорно-рухового апарату в умовах реконструкції та нового будівництва мають відповідати вимогам, які відображають специфічні потреби та відповідні

КОНЦЕПЦІЯ КОМПЛЕКСНОЇ ПРОГРАМИ ФОРМУВАННЯ БЕЗПЕРЕШКОДНОГО СЕРЕДОВИЩА
ДЛЯ МАЛОМОБІЛЬНИХ ГРУП НАСЕЛЕННЯ УКРАЇНИ

Таблиця 1

Основні блоки	комплексної програми	Розробка нормативно-методичної бази проектування міського середовища та цільових об'єктів з урахуванням потреб маломобільних груп населення
<p>Створення та розвиток міського середовища, доступного для маломобільних груп населення</p> <p>1. Визначення номінальної структурних елементів міського середовища, які потребують спеціальних заходів щодо адаптації до потреб інвалідів</p> <p>1.1. Призначити формування міського середовища з урахуванням потреб інвалідів</p> <p>1.2. Методичні та функціонально-розпланувальні вимоги до створення нових та реконструкції існуючої міської інфраструктури з урахуванням потреб інвалідів до вулично-шляхової та пішохідної мережі, транспортного обслуговування, до елементів оздоровлення та благоустрою міського середовища, до адаптації приватних територій</p> <p>1.3. Аналіз існуючого міського середовища щодо його доступності для інвалідів</p> <p>1.4. Номінальна структура структурних елементів міського середовища, які потребують спеціальних заходів щодо адаптації до потреб інвалідів</p> <p>2. Розробка методичних пропозицій щодо архітектурно-розпланувального вирішення оселилих типологічних вузлів міського середовища, які потребують спеціальних заходів з адаптації до потреб інвалідів</p> <p>2.1. Архитектурно-розпланувальні параметри оселилих типологічних вузлів міського середовища з урахуванням потреб інвалідів</p> <p>2.2. Приклади проектів рішення щодо адаптації до потреб інвалідів оселилих типологічних вузлів міського середовища</p>	<p>Формування житлових та громадських об'єктів з урахуванням потреб маломобільних груп населення</p> <p>1. Визначення номінальної структурних елементів міського середовища, які потребують спеціальних заходів щодо адаптації до потреб інвалідів</p> <p>1.1. Призначити формування та реконструкції цільових об'єктів з урахуванням потреб інвалідів</p> <p>1.2. З'ясувати вимоги до будівництва та реконструкції цільових об'єктів з урахуванням потреб інвалідів</p> <p>1.3. Аналіз існуючого стану цільових об'єктів щодо їх доступності для інвалідів</p> <p>1.4. Номінальна структура цільових об'єктів та їх основні типологічні вузли, які потребують спеціальних заходів щодо адаптації до потреб інвалідів</p> <p>2. Розробка методичних пропозицій щодо архітектурно-розпланувального вирішення оселилих типологічних вузлів цільових об'єктів, які потребують спеціальних заходів з адаптації до потреб інвалідів</p> <p>2.1. Архитектурно-розпланувальні параметри оселилих типологічних вузлів цільових об'єктів з урахуванням потреб інвалідів</p> <p>2.2. Приклади адаптації оселилих типологічних вузлів цільових об'єктів до потреб інвалідів</p> <p>3. Розробка примірних проектних рішень, та рекомендацій проектування житлових та громадських будівель з урахуванням їх інвалідів із визначенням параметрів та персоніфікацій заходів щодо реконструкції та нового будівництва</p> <p>4. Формування мережі громадського обслуговування маломобільних груп населення з урахуванням міської інфраструктури</p>	<p>Розробка нормативно-методичної бази проектування міського середовища та цільових об'єктів з урахуванням потреб маломобільних груп населення</p> <ul style="list-style-type: none"> Правила та нормативи щодо забезпечення доступності вулично-шляхової та пішохідної мережі для маломобільних груп населення Правила та нормативи проектування елементів оздоровлення та благоустрою міського середовища з урахуванням потреб маломобільних груп населення Правила та нормативи щодо забезпечення доступності для маломобільних груп цільових об'єктів загального призначення Правила та нормативи проектування спеціалізованих об'єктів для маломобільних груп населення

функціональні особливості потенційних мешканців, а саме: раціональність та компактність загального розпланувального рішення; ізоляція спальної зони від решти простору кімнати; безпосередній зв'язок кухні або кухонної ніші з житловою чи загальною кімнатою; наближене розташування санітарного приміщення до спального місця та його спеціальне обладнання; облаштування просторого літнього приміщення, бажано у вигляді лоджії. Формування житла для маломобільних груп населення передбачає врахування рівня обмеження рухомості або виду інвалідності, а також типу родини. При цьому вихідними чинниками є розміри інвалідного візка та параметри технологічного простору.

Специфіка побуту та діяльності інвалідів із вадами зору передбачає необхідність дещо більшого, у порівнянні з масовими квартирами, простоту, чіткої та простої форми плану окремих приміщень і квартири в цілому, бажано без транзитів і шлюзів. Це обумовлено особливостями пересування за допомогою дотику, необхідністю визначеного розміщення меблів та побутових приладів, зберігання та використання спеціальної апаратури, громіздких видань зі шрифтом Брайля.

У залежності від типу родини¹, для якої проектується або реконструюється помешкання, у спеціалізованих квартирах необхідно передбачати комплекс житлових і допоміжних приміщень відповідно до нормативів. В таких квартирах доцільно передбачати додаткове приміщення для влаштування майстерні або відповідну робочу зону (бажано з природнім освітленням) з метою забезпечення можливості професійної чи аматорської діяльності.

Для інтеграції та реабілітації маломобільних груп населення крім проектування й будівництва спеціалізованих житлових і громадських об'єктів, як вже було зазначено, потрібне забезпечення доступності всіх, принаймні найважливіших і найвідвідуваніших масових об'єктів міської інфраструктури та їх пристосування до потреб інвалідів. Насамперед, це обумовлює необхідність реконструкції, адаптації, облаштування таких типологічних вузлів масових будівель, як вхідні зони, горизонтальні та вертикальні комунікації, санітарні та інші приміщення. Необхідне формування державної нормативної бази для проектування нових об'єктів і реконструкції існуючих з урахуванням вимог маломобільного населення. Оскільки проблема формування безперешкодного середовища життєдіяльності має дуже багато аспектів та торкається різноманітних сфер архітектурно-містобудівної діяльності, її успішне вирішення потребує комплексного підходу з урахуванням численних факторів і умов.

У таблиці наведено розроблену авторами концепцію "Комплексної програми формування безперешкодного середовища життєдіяльності для маломобільних груп населення", яка складається з трьох взаємопов'язаних блоків:

- Створення та розвитку міського середовища, доступного для маломобільних груп населення.

¹ Тип родини, до якої входить особа з обмеженою рухомістю, це статевий та віковий склад родини, а також міра рідства її членів: самотній інвалід (або такий, що проживає окремо від сім'ї); один інвалід у сім'ї (один із подружжя, один із членів старшого чи молодшого покоління); два інваліди в сім'ї (подружжя, особи різної або однієї статі та різних поколінь) тощо.

- Формування житлових та громадських об'єктів з урахуванням потреб маломобільних груп населення.
- Розробка нормативно-методичної бази проектування міського середовища та цивільних об'єктів з урахуванням потреб маломобільних груп населення.

Послідовна реалізація заходів, передбачених комплексною програмою, надасть змогу людям з обмеженими фізичними можливостями подолати перешкоди на шляху до активного життя, не залишатися наодинці зі своїми проблемами та недугами, додасть віри в себе та впевненості у завтрашньому дні.

Надійшла до редколегії 27.09.2001