

При розгляданні реконструкції малих населених пунктів (малих міст) слід ураховувати нерівномірний розподіл архітектурно-історичної спадщини, який залежить від специфічних властивостей того чи іншого регіону. Так деякі малі міста були сформовані на базі багатой історії та мають міцну архітектурну спадщину, яку необхідно зберігати та відновлювати. Інші малі міста внаслідок тих чи інших обставин втратили архітектурно-історичні пам'ятники, які необхідно відроджувати спеціальним реконструктивними засобами (регенерація або ревіталізація архітектурних об'єктів). Існують також малі міста, які були сформовані у 20 столітті й для них характерна відсутність пам'ятників архітектури.

Таким чином, виникає необхідність розробити архітектурно-планувальне рішення, яке враховує містобудівну ситуацію, що склалася, і історичний розвиток кожного малого міста окремо. Передбачити подальше вдосконалення і розширення планувальної структури, дотримуючись принципів спадкоємності з раніше розробленою і діючою містобудівною документацією, якщо така існує.

Основним напрямом ефективного розвитку малих міст у разі об'єднання в ОТГ, є ефективне використання архітектурно-містобудівного середовища, яке може поєднуватися з цільовим інвестуванням під певні напрями, необхідні для розвитку міста і інвесторів: невеликі готелі, музеї, школи ремесел, виставкові зали, гостині двори тощо, що дозволить відновити стародавні ремесла та промисли, відродити культуру населення й залучити в місто туристичний бізнес, тобто економіку, навчити людей пишатися своїм минулим шляхом збереження історичної спадщини.

Ефективний план реконструкції повинен дати відповіді на низку найважливіших питань: чи забезпечить високу якість життя в малих містах і комфортність міського середовища, яке створюється, у тому числі, впровадженням інноваційних технологічних, управлінських, соціальних і містобудівних рішень, також, як реконструкція житлової та громадської забудови вплине і відповідатиме вимогам жителів цих населених пунктів в цілому.

При формуванні ОТГ для малих міст виникає необхідність визначення довгострокових напрямів містобудівної діяльності, що відповідають завданням стійкого розвитку малих міст, що дають можливість поетапної реалізації галузевих, соціально-економічних і культурних програм, з урахуванням балансу приватних, громадських і державних інтересів, раціональне використання існуючих архітектурних пам'ятників і реконструкція що знаходяться в незадовільному стані.

## **ТРАНСПОРТНИЙ АСПЕКТ ПРОБЛЕМИ ФОРМУВАННЯ БЕЗПЕРЕШКОДНОГО СЕРЕДОВИЩА**

**Л.М. Бармашина**, доц., к.арх., доцент кафедри містобудування  
*Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна*

**Актуальність теми доповіді.** Розглядається сучасний стан пішохідно-транспортного середовища з огляду на потреби маломобільних груп населення. Розглядаються питання поліпшення обслуговування інвалідів, зокрема на

транспорті. Відзначається, що відсутність стратегії в цій галузі призводить до значних ускладнень для інвалідів.

**Мета доповіді.** Формування принципів положень щодо проблеми доступності транспорту для інвалідів на основі теоретичного і методологічного підходу. Виявлення загальних закономірностей, що мають відношення до транспорту як до "середовища життєдіяльності" і відповідних специфічних особливостей окремих видів транспорту.

**Основні результати дослідження.** Підвищення рівня соціальної активності інвалідів, їх реабілітації та працевлаштування передбачає створення доступних умов їх перевезення в транспортних засобах, а також створення доступної інфраструктури та комплексної системи транспортного обслуговування за схемою «від будинку до кінцевого пункту призначення». Здійснення цього принципу на практиці є дуже складною проблемою з огляду на залучення в транспортну систему таких складових елементів, як внутрішньоквартальні дороги, тротуари, переходи, зупинки транспортних засобів, вокзали і привокзальні площі, власне транспортні засоби, інформаційні елементи, функціональні і технічні засоби для пристосування елементів зовнішнього середовища до можливостей інваліда.

Найбільш принципове положення - це визначення поняття "доступність" транспорту для інвалідів, що в свою чергу обумовлює необхідність шляхів, способів, методів досягнення реалізації власне "доступності". Загальні положення включають необхідність визнання відповідності пристосувань на транспортних засобах і спорудах до типу дефекту, особливостей патології, які певною мірою визначають специфічні потреби інвалідів в цих пристроях.



*Рис. 1, 2.* Приклади вирішення транспортних проблем інвалідів

Крім зазначених положень загальним для всіх інвалідів, що користуються транспортом, є психологічний фактор, що полягає у впливі потужного пасажиропотоку, який створює психологічний стрес, емоційну напруженість і ускладнює доступ інвалідів до транспорту.

Проблема транспортного обслуговування інвалідів обумовлена відсутністю спеціального обладнання громадського транспорту, а також пов'язана з недоліками будівельних норм і правил, орієнтованих на здорових людей. У громадських будівлях транспортного призначення і на прилеглих до них тери-

торіях є так звані будівельні бар'єри (бортові камені, сходи, недостатні по ширині отвори і проходи тощо), що роблять недоступними ці споруди для інвалідів, зокрема, на кріслах-колясках.



*Рис. 3.*



*Рис. 4,5. Приклади вирішення транспортних проблем інвалідів*

Загальноновизнаними ознаками доступності для людей з обмеженими фізичними можливостями об'єктів житлового та громадського призначення, а також міської інфраструктури є, зокрема:

- тротуари шириною не менше, ніж 1,50-1,80 м;
- відсутність сходинок на тротуарі;
- пандуси в місцях переходу через проїжджу частину та інших ділянках із перепадом рівня поверхонь;
- наявність певних місць для паркування автомобілів інвалідів якнайближче до входу в будинок;
- входи / виходи та двері відповідних розмірів;
- доступний заїзд до приміщення, пандуси, поручні;
- відсутність порогів, широкі коридори;
- доступність всіх поверхів в приміщеннях (ліфти, ескалатори, пандуси тощо);
- наявність туалетів, спеціально пристосованих для потреб інвалідів;
- доступні таксофони, банкомати для людей у візках;

- позначення місцезнаходження тощо (підтограми).

**Апробація і впровадження результатів дослідження.** Пропонуються рекомендації щодо забезпечення доступності середовища життєдіяльності маломобільних груп населення, зокрема транспортних об'єктів та інфраструктури.

У даних рекомендаціях послідовно представлені:

- загальні вимоги до будівель вокзалів і прилеглих територій (привокзальна площа, основні функціональні зони, інформаційні засоби тощо);

- спеціальні вимоги до основних пасажирських, службово-технічних і допоміжних будівель і споруд; до архітектурно-просторової композиції, рішень малих архітектурних форм, перонів (приймально-відправні залізничні колії і пасажирські платформи, причали та пірси морських і річкових портів, внутрішня транспортна територія автовокзалів, авіаперони аеропортів).

**Висновки.** Проаналізувавши багатий фактичний матеріал, зіставивши існуючий стан речей з вимогами нормативних документів, можна прийти до висновку, що, незважаючи на наявні нормативи щодо проектування середовища з урахуванням потреб інвалідів і людей з колясками, об'єкти соціальної інфраструктури та транспортні об'єкти, а також транспортна інфраструктура продовжують будуватися з порушеннями встановлених нормативів.

## **ВИЗНАЧЕННЯ МІСЦЬ РОЗТАШУВАННЯ ПОСТІВ МОНІТОРИНГУ АТМОСФЕРНОГО ПОВІТРЯ З УРАХУВАННЯМ СЦЕНАРІЮ ВІДСУТНОСТІ ЗОВНІШНЬОГО ВПЛИВУ НА ТЕРИТОРІЮ МІСЬКОЇ АГЛОМЕРАЦІЇ**

**В.С. Бахарев**, к.т.н., доцент

*Кременчуцький національний університет імені Михайла Остроградського,  
м. Кременчук, Україна*

**Актуальність теми доповіді.** На сьогодні, в умовах децентралізації влади в Україні, для розв'язання завдання контролю якості атмосферного повітря в адміністративних межах міських агломерацій питання організації дієвої комплексної системи екологічного моніторингу атмосферного повітря постає дуже актуальним. У вирішенні зазначеного питання необхідною передумовою є адекватне та науково обгрунтоване визначення місць розташування стаціонарних постів відбору проб для оцінки якості атмосферного повітря міст.

**Мета доповіді.** Висвітлити пропозиції щодо принципової схеми розташування постів моніторингу атмосферного повітря на муніципальному рівні.

**Основні результати дослідження.** В Україні вимоги до організації спостережень за станом атмосферного повітря та конкретно вибору стаціонарних точок відбору проб регламентовані рядом документів:

1. Керівний документ РД 52.04.186-89 «Руководство по контролю загрязнения атмосферы» [1]

2. «Методичні рекомендації з питань створення систем моніторингу довкілля регіонального рівня» [2].

3. Директива 2008/50/ЄС європейського парламенту [3].