

ПРИНЦИПИ АДАПТАЦІЇ ЖИТЛОВОГО СЕРЕДОВИЩА ДЛЯ ЛЮДЕЙ З ОБМЕЖЕНОЮ МОБІЛЬНІСТЮ У М. ХМІЛЬНИК

Вінницький національний технічний університет

Анотація

Предметом дослідження є вдосконалення планувальної організації території, що відповідатиме принципу адаптації житлового середовища для людей з обмеженою мобільністю, екологічним, естетичним та функціональним якимостям відкритого міського простору міста Хмільника.

Об'єкт дослідження - реконструкція прилеглої території Комунального закладу "Будинок культури" Хмельницької міської ради за адресою прос. Свободи, 12 в м. Хмільнику, дозволяє створити оптимальні умови для підвищення комфортності проживання міського населення та відпочиваючих людей з обмеженою мобільністю.

Ключові слова: люди з обмеженою мобільністю, місто, адаптації, середовище, населення.

Abstract

The subject of investigation is the thoroughly planned organization of the territory, which is consistent with the principle of adaptation of the living environment for people with limited mobility, ecological, aesthetic and functional benefits of the open space of the city of Khmilnyk.

The object of investigation is the reconstruction of the adjacent territory of the Municipal Building "Budynok Culture" of Khmilnytskyi Municipality for the sake of the address prov. Svoboda, 12 in Khmilnyk m., allows you to create optimal solutions to improve the living comfort of the local population and people with limited mobility.

Key words: people with limited mobility, place, adaptation, middle ground, population.

Вступ та теоретичні передумови досліджень

Розвиток територій благоустрою забезпечує якісне життя мешканців та комфортність проживання для людей з обмеженими можливостями.

Основні завдання дослідження:

1. Визначити проблеми існуючих пішохідних та транспортних умов для адаптації людей з обмеженою мобільністю.
2. Проаналізувати закордонний та вітчизняний досвід проєктування планування територій для людей з обмеженою мобільністю.
3. Здійснити комплексний аналіз факторів, що впливають на організацію середовища для людей з обмеженою мобільністю, виявити потенціал, проблеми та напрямки планування територій.
4. Запропонувати моделі розвитку м. Хмільника з метою підвищення комфортності проживання містян з обмеженою мобільністю.
5. На основі аналізу сучасного досвіду проєктування міських територій розробити планування території для людей з обмеженою мобільністю.

Місто Хмільник, центр Хмельницької міської територіальної громади, Вінницького району Вінницької області, яке розташоване в низинній місцевості на берегах річки Південний Буг. Має розвинену соціальну сферу: працює лікарня, будинок культури, гімназія одна, ліцей три, діючих чотири дитячих садків, школа естетичного виховання, центр дитячої та юнацької творчості, дитячо-юнацька спортивна школа, бібліотеки, державний ліцей сфери послуг №40, державний ліцей сфери послуг №20. Сьогодні Хмільник – місто-курорт державного значення, яке розташоване на берегах Південного Бугу з комфортним кліматом, цілющим повітрям та неповторними радоновими водами, що

зцілюють мільйони людей. Площа міста Хмільник – 20,5 км², густина населення 1379,0 осіб/км², населення Хмільника становило 28217 мешканців.

Найбільш уразливими серед учасників дорожнього руху є люди на інвалідних візках, батьки з колясками, які змушені пересуватися по території міста по тротуарах, які зовсім не запроектовані під них.

Для того, хто щодня пересувається містом пішки, велосипедом або регулярно користується громадським транспортом безбар'єрне фізичне середовище у місті Хмільник незадовільне. Для людей з обмеженою мобільністю місто не пристосоване до їх пересування, на їх шляху наявні перешкоди різної складності – сходи, завищені бортові камені, надземні переходи, непристосований громадський транспорт, вузькі тротуари, відсутність пішохідних доріжок, тактильних покажчиків, навігації тощо. Тому актуальним є питання досліджень планування території міста для покращення якості життя людей з обмеженою мобільністю.

Принципи адаптації житлового середовища для людей з обмеженою мобільністю

Загальні принципи адаптації житлового середовища для людей з обмеженою мобільністю [1].

Принцип функціональної інтеграції має за мету пристосування існуючої вулично-шляхової мережі до потреб людей з обмеженою мобільністю без будівельних робіт і може бути впроваджений шляхом: обмеження швидкості руху транспортних засобів на вулицях та дорогах населених пунктів; виділення окремих смуг руху; облаштування зон відпочинку.

У принципі функціонального зонування взято логічну послідовність при проектуванні оточуючого міського та сільського простору. Метою даного принципу є чітке розмежування функцій і процесів у місті, тобто нові прийоми організації транспортно-пішохідного руху та міського простору.

Принцип компактності базується на створенні умов для швидкого пересування людей з обмеженими властивостями містом або мікрорайонами з щільною забудовою.

Принцип мікрорайонування оснований на єдності житлових утворень навколо будівель; створенні комфортного і безпечного середовища проживання; влаштуванні переважно велосипедного та пішохідного середовища.

Принцип побудови оптимальної вулично-шляхової мережі за основу має: побудову найкоротшої з'єднуючої мережі населеного пункту; визначенні додаткових вузлових ланок і точок; знаходженні ефективного рішення задачі про оптимальну вулично-шляхову мережу, яка б була зручна для людей з обмеженою мобільністю.

Принцип естетичної привабливості оснований на збереженні архітектурно-планувальній єдності усіх об'єктів вулично-шляхової мережі, а саме освітлення, озеленення, правильного розташування малих архітектурних форм тощо).

Принцип не конфліктності означає необхідність аналізу конфліктних ситуацій, які виникають під час взаємодії транспортних і пішохідних потоків, а також між різними потоками людей; розмежування транспорту і пішоходів.

Принцип модернізації зорієнтований на реконструкцію існуючої вулично-шляхової мережі з урахуванням сучасних технологій та часткову реконструкцію загальної системи населеного пункту з метою її розвитку.

Принцип моделювання просторового коридору означає поетапну послідовність розташування певних елементів благоустрою. Цей принцип дає можливість після закінчення розробки проектних рішень перевірити об'єкт шляхом об'ємного моделювання і дозволяє провести контроль якості прийнятих рішень.

Принципи універсального дизайну. Рівноправне використання. Даний принцип гарантує рівність та доступність міського середовища для кожного, шляхом надання однакових елементів та засобів для всіх користувачів з метою уникнення уособлення окремих груп населення.

Принцип доступності полягає у зручному та безперешкодному русі міським простором; доступі до обладнання; користуванні людьми з обмеженою мобільністю міським і загальним транспортом; можливості пересування по тротуарам і долання пандусних з'їздів без сторонньої допомоги; наявності зони паркування; засобах подолання пішохідних переходів.

Принцип комфортності містить у собі створення умов для комфортного пересування містом;

мінімальні витрати часу та зусиль; забезпечення можливості відпочинку, очікування і додаткового обслуговування.

Принцип безпечності означає уникати: травм; небезпечних місць через властивості вулично-шляхової мережі; місць перехрещення великої кількості шляхів руху; створювати безпечне подолання перешкод (висота, ухил, час переходу); виключення помилкових ефектів сприйняття середовища, яке провокує ситуацію ризику.

Принцип інформативності полягає у своєчасному орієнтуванні в просторі; дає точну ідентифікацію місця знаходження; базується на скороченні часу і зусиль людини, яка користується вулично-шляховою мережею; дає безперервну інформацію під час руху незалежно від фізичних чи інтелектуальних можливостей.

Стан житлового середовища для людей з обмеженою мобільністю міста Хмільник та перспективи їх ефективної організації

Для людей з обмеженою мобільністю місто не пристосоване до їх пересування, на їх шляху наявні перешкоди різної складності – сходи, завищені бортові камені, надземні переходи, непристосований громадський транспорт, вузькі тротуари, відсутність пішохідних доріжок, тактильних покажчиків, навігації тощо. Тому актуальним є питання досліджень планування території міста для покращення якості життя людей з обмеженою мобільністю [2, 3].

Перспективи ефективної організації житлового середовища для людей з обмеженою мобільністю:

- а) влаштування правильності ухилу пандуса, що відповідає нормативним вимогам;
- б) планування пониженого борту та острівці безпеки;
- в) ширина та покриття тротуару повинні задовольняти нормативним вимогам;
- г) планування водовідведення з тротуару;
- д) влаштування тактильної плитки;
- е) встановлення паркомісць для людей з обмеженою мобільністю;
- є) будівництво пандусів в будівлі;
- ж) будівництво з'їздів пандусів.

Виконанням планування території міста Хмільник наводяться вимоги до повздовжнього ухилу пішохідних шляхів, який не повинен перевищувати 1:20 (5 %) [4]. Ухил зовнішніх пандусів на шляхах руху і біля входу до будівлі повинен бути не більше 8% (1:12), на коротких проміжках при перепаді висот поверхні на шляхах руху до 0,2 м і на з'їзді з тротуару на проїзну частину ухил приймається 10% (1:10). Ширина пандуса повинна бути при однобічному русі 1,2 м, при двобічному – 1,8 м. Максимальна висота одного підйому пандуса не повинна перевищувати 0,8 м. Після кожного підняття необхідно влаштування горизонтальних площадок протяжністю не менше 1,5 м. Тактильні елементи доступності повинні надавати особам з порушенням зору необхідну і достатню інформацію, яка сприяє самостійній орієнтації в інфраструктурі усіх населених пунктів, у тому числі в вулично - дорожньому просторі, у житлових та громадських будівлях і спорудах. Основний принцип використання – сприйняття на дотик [2].

Висновки

Результатом процесу дослідження визначено оптимальне вирішення завдання реконструкції території в м. Хмільнику для комфортності проживання міського населення людям з обмеженою мобільністю.

СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Івасенко В.В. Удосконалення вулично-дорожньої мережі з урахуванням принципів універсального дизайну. Містобудування та територіальне планування: Наук.-техн. Збірник. К., КНУБА, 2016. Вип. 59. С. 149 – 154.
2. ДБН В.2.2-40:2018. [Чинний від 2018-10-01]. Інклюзивність будівель та споруд. Мінрегіонбуд України, 2018. 68 с.
3. ДБН 2.2-12:2019. Планування і забудова територій. [Чинний від 2019-10-01]. Вид. офіц. Київ : Мінрегіон України, 2019. 185 с.

4. ДБН В 2.3-5:2018. Вулиці та дороги населених пунктів. [Чинний від 2018-10-01]. Мінрегіонбуд України, 2018 р. 61 с.

Неймет Віталій Іванович – магістр, група 1БМ-23м, кафедра будівництва, міського господарства та архітектури, Вінницький національний технічний університет, м. Вінниця, e-mail: serneymet@ukr.net

Сафроненко Іван Васильович – студент третього курсу групи БМ-216, Факультет будівництва, цивільної та екологічної інженерії, Вінницький національний технічний університет, м. Вінниця, e-mail: vanasafronenko6@gmail.com

Науковий керівник: Бондар Альона Василівна – кандидат технічних наук, доцент кафедри будівництва, міського господарства та архітектури, Вінницький національний технічний університет, м. Вінниця, e-mail: bondarav@vntu.edu.ua

Neimet Vitaliy I. – student of group 1BM-23m, Department of Construction, Urban Economy and Architecture, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia,, e-mail: serneymet@ukr.net

Сафроненко Іван Васильович – студент третього курсу групи БМ-216, Факультет будівництва, цивільної та екологічної інженерії, Вінницький національний технічний університет, м. Вінниця, e-mail: vanasafronenko6@gmail.com

Supervisor: Bondar Alena V. – Ph.D. (Candidate of Technical Sciences), PhD, Associate Professor, Department of Construction, Urban Economy and Architecture, Vinnytsia National Technical University, Vinnytsia, e-mail: bondarav@vntu.edu.ua