

**Івасенко В. В.**, канд. техн. наук, ст. викл.;

**Тимченко С. В.**, студ.

*Харківський національний університет міського господарства  
імені О. М. Бекетова*

## **ПРИНЦИПИ ФОРМУВАННЯ ВУЛИЧНО-ДОРОЖНЬОГО СЕРЕДОВИЩА З УРАХУВАННЯМ ПОТРЕБ МАЛОМОБІЛЬНИХ ГРУП НАСЕЛЕННЯ**

В зв'язку зі збільшенням тривалості та якості життя, що сприяє кількісному збільшенню МГН, та в умовах стрімкого зростання автомобілізації постала задача створення транспортно-розподільних систем, які повинні забезпечувати доступ всіх учасників дорожнього руху, особливо маломобільних груп населення (МГН), до існуючих автотранспортних мереж та інших елементів інфраструктури. Збільшення мобільності людини і заохочення її до самостійного пересування населеним пунктом призвело до того, що зараз виникла нагальна необхідність у функціональній трансформації міських вулиць та доріг населених пунктів, що потребує специфічних заходів, які б ураховували потреби МГН.

Основне призначення міського простору – у створенні умов для безпечного, комфортного, доступного руху для всіх користувачів, серед яких найуразливішими є маломобільні групи населення. При цьому при формуванні існуючого та нового транзитного простору на основі наукових принципів, методів та прийомів їх містобудівного перетворення, потрібно враховувати потреби людей з підвищеними вимогами, тим самим допомагаючи їм у вільному пересуванні міським середовищем, у тому числі вулично-дорожнім.

Досліджуючи та аналізуючи розробки вітчизняних та закордонних вчених щодо проектування оточуючого середовища, було виявлено наступні групи принципів: архітектурно-планувальні; технічні та соціально-економічні.

До групи архітектурно-планувальних принципів відносяться: функціональна інтеграція, функціональна диференціація, компактність, містобудівна інтегрованість, мікрорайонування, побудова оптимальної вулично-шляхової мережі, функціональне зонування, неконфліктність, модернізація, естетична привабливість, візуальне сприйняття, композиційність, моделювання просторового коридору.

До технічної групи принципів відноситься: універсальний дизайн, доступність, комфортність, інформативність, безпечність, «розумне пристосування»

Соціально-економічна група включає в себе принципи: соціальної ефективності, соціальної адаптації, участі у громадському житті, трудової зайнятості.

Далі будуть окремі принципи. Принцип компактності полягає у створенні умов для швидкого пересування містом або мікрорайоном МГН, які характеризуються відносно великою щільністю забудови, а це дозволить зменшити вартість будівництва.

Принцип побудови оптимальної вулично-дорожньої мережі заключається у побудові найкоротшої пов'язуючої мережі населеного пункту; визначенні додаткових вузлових точок і ланок; знаходженні ефективного рішення задачі про оптимальну вулично-дорожню мережу, яка б була зручна для МГН.

На основі проведених досліджень пропонується принцип неконфліктності, який аналізує конфліктні ситуації, які виникають при взаємодії транспортних і пішохідних потоків, з метою усунення конфліктних ситуацій між різними потоками людей; розмежування транспортних і пішохідних потоків. Даний принцип орієнтований на максимальну можливість розведення цих потоків.

Принцип модернізації направлений на реконструкцію існуючої вулично-дорожньої мережі з урахуванням сучасних технологій та повну або часткову реконструкцію загальної системи населеного пункту з метою прискорення розвитку.

Принцип моделювання просторового коридору інтегрується ієрархічною послідовністю розташування певних елементів благоустрою. Цей принцип дозволяє після закінчення проектування перевірити об'єкт шляхом об'ємного моделювання і дозволяє провести контроль якості прийнятих рішень.

Принцип «Розумного пристосування» полягає у застосуванні певного засобу або елемента, тобто додавання, коли це потрібно в конкретному випадку, необхідних і відповідних модифікацій і коректив, що не стають маломірним чи не виправданим тягарем, з метою забезпечення реалізації або функціонування людей з інвалідністю нарівні з іншими.

Посилаючись на конвенцію ООН та досвід закордонних практик проектування безбар'єрного вулично-дорожнього середовища, який враховував би потребу всіх маломобільних користувачів, можливо також виокремити принцип соціальної ефективності.

Вулично-дорожнє середовище потребує удосконалення при проектуванні і реконструкції з метою урахування потреб маломобільних груп населення. Виявлені принципи і прийоми проектування вулично-дорожньої мережі, вимагають розроблення методики розрахунку окремих параметрів (ширина, ухил, швидкість руху потоку, час, необхідний для долання пішохідного переходу, зона оглядовості тощо), що дозволить підвищити життєві стандарти МГН, покращити умови їх життєдіяльності, залучити членів таких груп до трудової діяльності та участі громадському житті.