

бережения. В рамках деятельности комитета могли бы разрабатываться законопроекты, направляемые в парламент, связанные с проведением общенациональных программ, отличительной чертой которых будет их четкая региональная направленность. Создание при правительстве подобного целевого органа сможет скорректировать государственную региональную политику в соответствии с реальными запросами и проблемами украинских регионов, будет способствовать адаптации и модернизации регионального коммунального хозяйственного базиса государства.

Создание эффективно функционирующей региональной коммунальной экономической системы – не просто требование времени, но и оптимальная стратегия социально-экономического развития Украины.

Получено 25.07.2000

УДК 721.05

В.Т.СЕМЕНОВ, канд. архит., М.С.ЗОЛОТОВ, А.В.ЗАВАЛЬНЫЙ, кандидаты техн. наук, С.Н.ГОРДИЕНКО, И.Г.МИРЕНСКИЙ, д-р техн. наук
Харьковская государственная академия городского хозяйства

ПРОБЛЕМЫ БЕЗБАРЬЕРНОЙ АРХИТЕКТУРЫ И ПУТИ ИХ РЕШЕНИЯ

Рассматриваются препятствия в современных условиях городов передвижению людей с ограниченными способностями передвижения и пути их устранения.

Количество людей с постоянной ограниченной способностью передвижения по данным социологов составляет около 10% населения и численность их из года в год возрастает. Естественная причина такого процесса – увеличение среднего возраста жизни в странах Европы и в Украине, в частности.

Не вызывает сомнения тот факт, что обеспечение жизненной активности людей с ограниченными способностями передвижения (ЛОСП) должно распространяться на все области повседневной жизни. Конфликтными зонами в этом отношении являются все сферы жизни и деятельности ЛОСП, к которым прежде всего относятся городская среда, транспорт, общественные места, здания и помещения.

Перемещение ЛОСП невозможно без посторонней помощи или наличия специальных приспособлений. Решение этой проблемы значительно улучшилось после освоения промышленностью выпуска кресел-каталок с различными приводами. Однако существует еще проблема перемещения ЛОСП по лестницам, преодоления высоких бортиков и т.п. Кроме того, инвалиду, пользуясь креслом-каталкой с при-

водом, трудно достигнуть отдельных объектов из-за их удаленности или сложности пути. В связи с этим возникла необходимость применения транспортных средств, оборудованных специальными приспособлениями и предназначенных для облегчения доступа инвалидов в салон. Данная проблема своевременна, актуальна и имеет большое практическое значение.

К сожалению, ЛОСП в нашей стране трудности с передвижением чаще всего решают собственными силами. Моральный долг общества – снизить вероятность здесь конфликтных ситуаций до минимума всеми доступными средствами.

“Барьеры”, воздвигнутые искусственным образом при проектировании и строительстве зданий, помещений и сооружений, часто становятся непреодолимым препятствием для людей, способность которых передвигаться или ориентироваться ограничена из-за возраста, уе́чья или болезни. Поэтому анализу сложившегося положения дел и соответствующим средствам для удаления этих препятствий проектировщики, строители и административные структуры просто обязаны уделять достаточное внимание.

Самым актуальным способом еще долго будет оставаться реконструкция. При этом каждый новый объект строительства не должен иметь “барьеров” уже на стадии проектирования. Кроме того, в зданиях и сооружениях, недоступных или частично недоступных для ЛОСП, необходимо широко применять специальные конструкции и технические приспособления.

Харьковская государственная академия городского хозяйства на стадии проектирования общественных, гражданских, жилых зданий и транспортных сооружений активно внедряет в жизнь разработки по применению специальных конструкций и норм в части обеспечения адаптации ЛОСП. Основными направлениями здесь являются:

в архитектуре

- проектирование зданий и сооружений с учетом требований нормативных материалов и применением стандартных и нестандартных конструктивных и планировочных приемов;
- разработка как технических рекомендаций, так и самих проектов реконструкции в существующих зданиях и сооружениях;
- разработка и проектирование специализированных мест пользования (санузлы);
- дизайнерские и инженерные работы, связанные с подбором мебели, оснащением и оборудованием зданий и помещений соответственно потребностям ЛОСП;

на транспорте

в сооружениях и вблизи них

- технические заключения и рекомендации по обеспечению достаточного пространства для ЛОСП по пути следования на: а) подходах; б) проходах; в) подъездах; г) разворотных площадках; д) спецавтостоянках; е) пандусах; ж) остановочных пунктах; з) тротуарах и перекрестках;
- разработка и изготовление на базе академии информационного обеспечения по требованию городских служб или других заказчиков.

Большое количество жалоб от городских жителей и ЛОСП поступает на высокую скользкость тротуарной плитки при наличии на ее поверхности не только льда, но и просто снега. В этой связи специалисты академии осуществляют анализ и экспертизу возможности сертификации предлагаемой на рынке Харькова номенклатуры таких изделий. Увеличение высоты бордюрного камня или применение специальных приспособлений на остановочных пунктах будет компенсировать отсутствие специальных пандусов и погрузочных площадок в наземный пассажирский общественный транспорт. Такие мероприятия не потребуют значительных затрат бюджетных средств, поскольку могут быть выполнены за счет средств застройщиков.

в транспортных средствах

- выделение достаточного места для ЛОСП;
- обеспечение необходимой комфортности;
- обеспечение возможности нормальной погрузки-выгрузки.

Зарубежный опыт показывает, что в городах высокоразвитых стран мира проблеме обеспечения повседневной жизни инвалидов уделяется большое внимание. В этом плане подвижной состав оборудуется специальными приспособлениями, лестницы и переходы оснащаются специальными въездными желобами, для слабовидящих людей производят специальную разметку дорог, туннелей метрополитена, светофоры оснащают звуковыми сигнальными устройствами и т.д. Для большей интеграции инвалидов в общество все эти системы получили широкое распространение.

В Украине подобные разработки не проводились, за исключением некоторых в автотранспорте. Однако в последнее время наметился сдвиг в сторону улучшения. Так, КБ завода "Южмаш" и КБ завода им. Антонова разработали конструкцию троллейбуса типа Т-ЗК, на одной из дверей которого предусмотрено размещение специального подъемника.

Разработаны конструкции технических устройств для перемещения инвалидов в салон транспортных средств, которые классифицируются по целому ряду признаков. По размещению устройств относительно транспортного средства их делят на находящиеся непосредственно на подвижном составе и на остановочном пункте. К первым относятся конструкции складных наклонных желобов, въездной и составной рампы, подъемников лифтового типа и разного вида платформы. Ко вторым принадлежат бетонная рампа-пандус и конструкция стационарного пантографного подъемника. Устройства, монтируемые на транспортном средстве, разделяются на подъемники и подъемные платформы (лифтовые встроенные и выдвигающиеся, с цепной и параллелограммной стабилизацией платформы и т.д.), наклонные рампы и совмещенные конструкции. В качестве привода таких устройств можно применять разработанные в академии гидро- и пневмоцилиндры, а также электродвигатели. Однако использование гидроцилиндров связано с необходимостью установки на транспорте дополнительной гидросистемы, так как мощность существующего гидронасоса недостаточна для приведения в действие подъемных устройств.

Разработана также конструкция подъемной платформы с параллелограммной стабилизацией, предназначенная для транспортировки инвалидов в салон троллейбуса. С целью использования существующего подвижного состава для перевозки инвалидов рекомендуются повышенные до уровня пола троллейбусов платформы с перекидными мостиками (желобами).

Изложенное выше показывает возможные пути решения проблем безбарьерной архитектуры современными техническими методами для людей с ограниченными способностями передвижения.

Получено 25.08.2000

УДК 72.01

С.А.ШУБОВИЧ, д-р архит.

Харьковская государственная академия городского хозяйства

ПРОСТРАНСТВЕННЫЕ АРХЕТИПЫ – ФАКТОР АРХИТЕКТУРНОЙ КОМПОЗИЦИИ

Роль архетипов как фактора архитектурной композиции рассматривается на примере церкви св. Екатерины в составе исторического ядра г. Чернигова.

Архитектура как искусство формирования пространств, предназначенных для деятельности человека, во многом опирается на древнейшие представления о пространстве. Эти представления на