

говування; низький ступінь використання існуючих територій; недостатній рівень благоустрою існуючих установ відпочинку тощо.

В цілому Харківська область має достатні рекреаційні умови для розміщення установ тривалого і короткочасного відпочинку, які можуть вирішити проблему організації відпочинку населення міста і області.

ПРИНЦИПИ СТВОРЕННЯ ДОСТУПНОГО СЕРЕДОВИЩА

Бабенко М.В.

Науковий керівник – Черногорова Т.О., ст. викладач

В сучасних населених місцях, а особливо на периферії, через труднощі доступу, орієнтації та інші перешкоди маломобільні групи населення часто не мають можливості вільного відвідування місць загального користування, що обмежує їх у виборі видів відпочинку, дозвілля, спілкування, об'єктів торгівлі, охорони здоров'я тощо.

Відповідно до чинних нормативних документів в нашій країні доступним середовищем рахується таке фізичне оточення людини, території, установи загального користування, транспортні об'єкти, що обладнані чи переоснащені з метою усунення перешкод та бар'єрів, що виникають у людини з урахуванням її особливих потреб.

При цьому основними критеріями та умовами комфортності є :

- 1) доступність;
- 2) безпека;
- 3) інформативність;
- 4) комфортність (зручність).

Згідно з міжнародною термінологією навколишнє середовище може надавати різний зовнішній вплив на функціонування і обмеження життєдіяльності людини: містити різні обмеження (бар'єри) або фактори, що зможуть полегшати доступність (фасилітатори) як в найближчому, так і у віддаленому оточенні людини.

Ґрунтуючись на дослідженнях доступного середовища для маломобільних груп населення, фахівцями виділяються основні принципи, що повинні враховувати комфортність перебування та пересування населення з урахуванням різних факторів, що впливають на розвиток безбар'єрної планувальної, функціональної, транспортної інфраструктури, безбар'єрного туризму. При цьому визначено два принципових підходи до створення такого середовища:

– принцип «універсального дизайну» – передбачає організацію навколишнього середовища максимально придатним до використання для всіх людей, не залежно від віку, росту, маси тіла або здібностей,

без додаткової адаптації, що враховує вимоги людей з інвалідністю, з різними обмеженнями (руховими, сенсорними, когнітивними), людей, що володіють різним діапазоном рухливості і координації рухів. Вимоги цього принципу, без особливих зусиль, можливо адаптувати як на об'єктах нового будівництва, так і при різних видах реконструкції та капітального ремонту, при виробництві нових товарів;

– принцип «розумного пристосування» – передбачає внесення, коли це потрібно в конкретному випадку, необхідних модифікацій і коректив, що не стають невідповідним і не виправданим тягарем для суспільства з метою забезпечення реалізації інвалідами нарівні з іншими всіх прав людини і основних свобод. Йдеться про розумне, з точки зору порівняння необхідності і можливості, пристосування навколишнього оточення під потреби інваліда, але з обов'язковим урахуванням його потреб і наявних організаційних, технічних і фінансових можливостей їх задоволення.

Адаптація об'єктів містобудівної та соціальної інфраструктури в сферах життєдіяльності інвалідів та інших маломобільних груп населення може досягатися двома шляхами:

- 1) архітектурно-планувальними рішеннями та відповідними ремонтно-будівельними роботами;
- 2) організаційними рішеннями питань надання відповідних соціально значущих послуг.

Територія об'єкту для ефективної адаптації та благоустрою повинна бути поділена на відповідні для певного об'єкту (установи) функціональні зони та підзони, основними серед яких є: зона входу на територію (ділянку), пішохідна зона (пішохідні зв'язки), рекреаційні зони.

До елементів благоустрою територій, що повинні бути пристосовані для використання людьми з обмеженими можливостями (інвалідів), перш за все, належать проїзди, автостоянки, в тому числі майданчики тимчасового зберігання автомобілів, пішохідні зв'язки, майданчики різного призначення, малі архітектурні форми, обладнання майданчиків та зелені насадження.

Хорошим прикладом досвіду створення доступного середовища є перший в Україні інклюзивний парк в м. Дніпро, який побудовано з урахуванням потреб особливих дітей, де вони отримали можливість розвитку і відчуття соціального комфорту в сучасному суспільстві.

Для України цей приклад може слугувати зразком для прийняття рішень щодо створення доступності інфраструктури для інвалідів. Формування такого середовища може зайняти не один рік, але витрачені кошти й сили обов'язково дадуть позитивний результат і дозволять

особам з обмеженими можливостями почувати себе соціально комфортно.

ДЕЯКІ ПИТАННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ ЗБЕРІГАННЯ ВЕЛОСИПЕДІВ У ЖИТЛОВІЙ ЗОНІ

Плужнікова А.С.

Науковий керівник – Гордієнко С.М., ст. викладач

В усьому світі існує тенденція до здорового способу життя, це є однією з причин зростання попиту до користування велосипедом. У деяких країнах надають перевагу велосипеду більше ніж автомобілю. Наприклад Данія, Нідерланди, Німеччина, де рівень використання велосипеда, як транспортного засобу, досягає 30%.

З метою популяризації велосипеду, як загальнодоступного для щоденних поїздок транспорту, у 2010 році був створений проект європейської програми Intelligent Energy, PRESTO, в якому узагальнено досвід багатьох країн і надані рекомендації щодо відповідних змін у вітчизняних містах і населених пунктах.

Тенденція розвитку велоінфраструктури вже понад 10 років є надзвичайно **актуальним** питанням для України. В деяких містах задля підвищення попиту помірно розвивається велопрокат, прокладаються зручні та безпечні велошляхи для різних верств населення. Однак, існує багато невирішених питань, одне з яких - зберігання велосипедів у сельбищній зоні.

Відзначимо, що відсутність місць постійного зберігання у житловій забудові, розташування таких місць у безпосередній близькості від помешкань, а також їх охорона є певною невирішеною **проблемою**.

Метою даної роботи був аналіз спеціальної літератури, нормативно-правових документів та інших джерел на предмет наявності загальних правил і рекомендацій з організації зберігання велосипедів у житловій зоні сучасного міста.

Зокрема **було встановлено**, що в них не достатньо уваги приділяється саме питанням зберігання велосипедів. І, не зважаючи на те, що варіантам розміщення велосипедів в житловій забудові присвячувався цілий ряд публікацій вітчизняних фахівців (О.П. Пекарчука, М.В. Гарбаря, А. Радченка та ін.), в попередніх нормативних документах цим питанням уваги не приділялося взагалі. Не враховувалась також специфіка короткочасного і довготривалого зберігання.

Проте вже у п. 6.1.7 прим. 2 нового ДБН Б.2.2-12:2019 «Планування і забудова територій» наведені рекомендації, щодо планування територій мікрорайонів і місць зберігання велосипедів. Приміром, ре-