

ТРАНСФОРМАЦИЯ ПРИЛЕГАЮЩИХ К ШКОЛЕ ТЕРРИТОРИЙ В КОНТЕКСТЕ ГУМАНИЗАЦИИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ

Минск, Белорусский национальный технический университет

Аннотация: В статье представлены этапы формирования инклюзивной городской среды на прилегающей пришкольной территории в ходе реализации пилотного проекта «Новополоцк – от инклюзивной школы к инклюзивному городу». Фокусом исследования стала школа № 8 г. Новополоцк, где обучаются дети, в том числе с психофизическими особенностями развития.

Ключевые слова: инклюзивный город, доступная городская среда, партисипаторное проектирование, устойчивая мобильность

Abstract: The article presents the role of the pilot project "Novopolotsk - from an inclusive school to an inclusive city" in organizing the process of gradual formation of an inclusive urban environment in the adjacent school territory. The focus of the research was school # 8, where children with psychophysical developmental disabilities are trained as well.

Keywords: inclusive city, accessible urban environment, participatory design, sustainable mobility.

Основной тренд современного пространственного развития города связан с гуманизацией его среды, предполагающей его удобство для жизни людей и способствующей их профессиональной реализации, социальному и культурному развитию. Гуманизация среды невозможна без достижения устойчивой мобильности, улучшающей качество жизни в городе и повышающей его конкурентоспособность.

Именно вопросы устойчивой мобильности были приоритетными для проекта «Новополоцк – от инклюзивной школы к инклюзивному городу», который реализуется при финансовой поддержке Европейского союза силами Новополоцкого городского исполнительного комитета в партнерстве с Общественным объединением «Белорусское общество инвалидов» и Республиканским общественным объединением «Белорусский союз транспортников» (РОО «БСТ»). Фокусом исследования стала школа №8, где обучаются дети с психофизическими особенностями развития. Общая стратегия предусматривала разработку системы мер для преобразований различных пространственных уровней: первый уровень – здание (объект – школа № 8), второй уровень – двор (участок школы), третий уровень – улица (линейное пространство). Одной из целей проекта стала организация процесса поэтапного формирования доступной городской среды на основе принципов универсального дизайна, в частности, обеспечение инклюзивной городской среды вдоль наиболее популярных маршрутов учеников школы №8, что относится к преобразованиям третьего пространственного уровня.

Для разработки концепции использовались как традиционные методы градостроительных исследований, например, анализ транспортных связей и функционального зонирования, пространственный анализ, так и современные инструменты социологии и урбанистики, в частности, SWOT-анализ, интервьюирование, партисипаторное проектирование в формате воркшопов с учениками исследуемой школы как представителями группы конечных бенефициаров проекта и пр.

Исследование базировалось на результатах исследований, представленных в отчетах экспертов РОО «БСТ» П. Вардеванян и П. Астапени [1, 2]. Эксперт по градостроительству П. Вардеванян с помощью нормативных показателей безбарьерной среды выполнила оценку существующего благоустройства окрестностей и установила маршруты движения в школу, типичные для учеников, включая маломобильных, разработала индикаторы доступности городских территорий и определила базовый уровень инклюзивности школьных окрестностей. Отчет П. Астапени содержал информацию о степени доступности и технической организации наиболее популярного среди школьников маршрута (от остановочного пункта “Музыкальная школа”).

Между тем понятие «инклюзивность пространства» шире понятия «доступная среда» и непосредственно связано с качеством городского пространства. Именно поэтому для оценки

выявленных П. Вардеванян маршрутов были использованы 12 критериев качества пешеходного ландшафта, сформулированные датским архитектором и исследователем городов Яном Гейлом [3]. Данные критерии не только предусматривают соответствие среды нормативным техническим требованиям, но и в первую очередь отражают место и ощущения человека в пространстве, степень его включенности в жизнь сообщества. Кроме того разработка концепции инклюзивного пространства предусматривала соблюдение принципов универсального дизайна Рональда Мейса [4].

Для обеспечения устойчивой реализации проекта при разработке концепции были использованы механизмы соучаствующего проектирования – с вовлечением учеников школы № 8 как конечных бенефициаров. В рамках проекта были использованы партисипаторные методы пятой и шестой ступеней лестницы гражданского участия [5]. Благодаря результатам двух воркшопов были дополнены исходные данные для разработки концепции благоустройства (установлены три наиболее популярные маршруты школьников и дана их оценка исходя из 12 критериев качества городской среды), что позволило определить ключевые объекты преобразования на прилегающей к школе № 8 территории и выработать некоторые совместные решения для единой концепции.

Рекомендации из разработанной концепции были систематизированы исходя из временных и материальных затрат с учетом их приоритетности в реализации. **Первостепенными** к осуществлению были определены малозатратные мероприятия, направленные на достижения базового уровня доступности исследуемой территории: текущий ремонт покрытий, установка элементов, ограничивающих стихийную парковку в наиболее опасных местах, нанесение разметки на проезжую часть, уход за деревьями и их обрезка. К первостепенным ресурсоемким отнесены замена мощения, находящегося в неудовлетворительном состоянии, реорганизация профиля улиц, организация нового парковочного места для пользователей кресел-колясок, замена оборудования в предаварийном состоянии.

Для включения в текущие планы по ремонтным работам, озеленению, реконструкции элементов инфраструктуры и благоустройства запланированы **второстепенные** по значимости меры, такие как: организация новых функциональных зон с установкой соответствующего оборудования (игровой и спортивной площадок, площадки для проведения мероприятий), разработка стратегии по сохранению и консервации мозаик, установка городской мебели и пр. Они составляют общее видение развития микрорайона как устойчивого инклюзивного пространства.

Перечень разработанных предложений предусматривает обсуждение местными “стэйкхолдерами” – активными жителями, бизнес-сообществом, администрацией района и пр. Полученный опыт создания непрерывных инклюзивных маршрутов и общественных пространств планируется использовать при реконструкции других районов белорусских городов.

Литература

1. Вардеванян, П. Отчет по оценке доступности школьных окрестностей / П. Вардеванян / Новополоцк - от инклюзивной школы к инклюзивному городу – Минск, 2017 – ЕС, БСТ. – 66 с.
2. Астапеня, П. Анализ объектов транспортной инфраструктуры г. Новополоцка / П. Астапеня/ Новополоцк - от инклюзивной школы к инклюзивному городу – Минск, 2017 – ЕС, БСТ. – 39 с.
3. Gehl, J. *New City Life* / J. Gehl . – The Danish Architectural Press, 2006. – 179 p.
4. Исаченко, И. Новая элегантность городов. Эволюция инклюзивного дизайна / И. Исаченко / Урбанистика. 16 окт., 2019. – Режим доступа: <https://pragmatika.media/novaja-jelegantnost-gorodov-jevoljucija-inkluzivnogo-dizajna> (дата обращения: 15.09.2020).
- Арнштейн, Ш. Лестница гражданского участия / Ш. Арнштейн// Журнал Американского института градостроителей. – 1969. – № 4. – 216 с. – 35 т.