УДК 625.71

ВИРІШЕННЯ ПРОБЛЕМИ БЕЗПЕРЕШКОДНОГО ПЕРЕМІЩЕННЯ ОСІБ З ОБМЕЖЕНИМИ ФІЗИЧНИМИ МОЖЛИВОСТЯМИ ЧЕРЕЗ АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ В УКРАЇНІ ТА В СВІТІ

Харитонова Н.М., *завідувач відділу екології та земляного полотна*
Кошель А.О., *молодший науковий співробітник дорожньої санітарно-екологічної лабораторії відділу екології та земляного полотна*
Стоянович Н.С., *інженер 1 категорії відділу екології та земляного полотна*

Державне підприємство «Державний дорожній науково-дослідний інститут імені М.П. Шульгіна» (ДП «ДержДорНДІ»)

Вступ

Забезпечення безперешкодного переміщення осіб з обмеженими фізичними можливостями є лише одним із проявів принципу Універсального Дизайну, загальноприйнятого у розвинених країнах. Також при створенні такого середовища користуються стандартами і стратегіями ООН, ВООЗ та ЮНІСЕФ, які забезпечують доступність об’єктів, просторів і послуг для всіх без виключення користувачів та суспільної інтеграції.

На жаль в нашій державі люди з інвалідністю не можуть повною мірою скористатись своїми правами, у сфері доступності безперешкодного переміщення. Забезпечення таких осіб можливостями для їх переміщення через автомобільні дороги до об'єктів соціальної інфраструктури є однією з актуальних проблем сучасного суспільства.

В нормативних документах України передбачено заходи із врахування можливостей людей з обмеженими фізичними можливостями лише для забезпечення доступності їх до будівель і споруд. Значно менше уваги приділено безперешкодному руху по території, доступності до зупинок громадського транспорту тощо. У нормативних документах відсутні вимоги до дорожнього покриття, немає методики розрахунку часу, необхідного для перетину проїзної частини, відсутній алгоритм визначення ширини проїзної та прохідної частини з урахуванням потреб людей з обмеженими фізичними можливостями.

На жаль в Україні, не завжди дотримуються вимоги щодо забезпечення організації безбар’єрного простору для осіб з обмеженими фізичними можливостями. Наприклад, подолання підземних або надземних переходів людям з обмеженими можливостями неможливо без ліфтового обладнання (що, до речі, вже здійснено в деяких європейських країнах). Також недостатньо елементів забезпечення комфортності та інформативності.

Співробітниками ДП «ДержДорНДІ» розроблено рекомендації щодо безперешкодного переміщення маломобільних груп населення на автомобільних дорогах загального користування [1]. В них визначено засоби для безперешкодного переміщення маломобільних груп населення на автомобільних дорогах загального користування в залежності від категорії автомобільної дороги, інтенсивності руху пішоходів при проектуванні, будівництві, реконструкції та капітальному ремонті автомобільних доріг.

Основна частина

У розвинутих європейських країнах для того, щоб людина з обмеженими фізичними можливостями могла самостійно виходити з будинку, робити покупки, гуляти і дихати свіжим повітрям, навіть займатися спортом в міру доступного, все продумано до дрібниць. Скрізь є пандуси, будь-то житловий будинок, супермаркет або будь-яка інша установа. У тротуарів на перехресті скошено бордюр, щоб можна було без перешкод покинути проїзну частину і не створювати перешкоду для транспортних засобів.

У Німеччині вимоги щодо забезпечення сприятливих умов для пересування літніх людей, інвалідів, осіб, що перевозять в колясках маленьких дітей шляхом усунення можливих перешкод, застосування досконалих конструкцій транспортних засобів і дорожніх споруд, використання спеціальних візуальних і акустичних та інформаційних систем прописано у законі про рівноправність людей з обмеженими можливостями.

Основний нормативний документ [2] призначено для проектування головних і другорядних вулиць і доріг в населених пунктах як при наявності, так і при відсутності забудови поруч з дорогою. Основною особливістю вимог щодо забезпечення безперешкодного переміщення осіб з обмеженими фізичними можливостями: інвалідів, людей похилого віку, людей, що перевозять маленьких дітей в колясках, є те, щопішохідні переходи рекомендується влаштовувати із врахуванням можливостей цих груп населення незалежно від інтенсивності руху.

При проектуванні, будівництві, ремонтах та експлуатаційному утриманні автомобільних доріг необхідно створювати можливості щодо забезпечення доступності і безпеки засобів для безперешкодного переміщення маломобільних груп населення (МГН). Засоби для безперешкодного переміщення МГН відповідно до положень [3, 4, 5, 6] має бути влаштовано в межах населених пунктів, на підходах до них, а також на підходах до об'єктів, розташованих поблизу автомобільних доріг поза населеними пунктами:

- дорожнього сервісу відповідно до [5];
- рекреаційних зон;
- місць перетину пішохідних та транспортних потоків.

Пандуси використовують (рис.1) з метою забезпечення доступності тротуарів і пішохідних доріжок для людей, що використовують в якості допоміжних засобів пересування опори на колесах або крісла-коляски, а також для МГН з дитячими колясками і візками.

Рисунок 1 – Пандус

Застосування підйомників та ліфтів (рис. 2), рекомендується передбачати для пересування людей в кріслі-колясці, за допомогою різних опор, з дитячими колясками, візками.

Рисунок 2 – Підйомник

Рисунок 3 – Піднятий наземний пішохідний перехід

Підйомники та ліфти необхідно розташовувати в межах тротуару або пішохідної доріжки з облаштуванням на підході до нього смуги, доступної для руху МГН.

Піднятий наземний пішохідний перехід (рис. 3), що влаштовано в одному рівні з тротуаром, відноситься до штучних нерівностей трапецієподібного типу та є засобом примусового зниження швидкості транспортного засобу, призначеним забезпечити найбільш комфортні умови для руху людей в кріслі-колясці та інших МГН при перетині ними проїзної частини автомобільної дороги.

При різниці висот між поверхнями тротуару і проїзної частини автомобільної дороги більше ніж 15 мм, наземні пішохідні переходи з двох сторін необхідно обладнати пандусами (рис. 4). Їх рекомендується влаштовувати на кожному перетині вулиць і там, де шлях руху перетинає бордюрний камінь.

Рисунок 4 – Приклад пандуса

Регульовані наземні пішохідні переходи слід обладнати засобами світлофорної сигналізації згідно з ДСТУ 4092 [7].

Для забезпечення доступності і безпеки руху інвалідів світлофорні об’єкти пішохідних переходів необхідно облаштовувати світловими, звуковими і тактильними покажчиками (рис. 5), такими як:

- контрастне виділення поверхні, на якій розташовується кнопка та інші покажчики;

- інформаційна табличка;
- світлові і звукові індикатори, що підтверджують факт спрацьовування пристрою;
- тактильна стрілка, що вказує напрямок руху по пішохідному переходу;
- пристрій виклику з тактильною інформацією.

а б в

а) звуковим покажчиком, б) світловим покажчиком, в) тактильним покажчиком

Рисунок 5 – Регульовані наземні пішохідні переходи

Пішохідні переходи в різних рівнях необхідно передбачати відповідно до вимог п. 12.3 ДБН В.2.3-4 [5].

Для людей в кріслі-колясці, з дитячими колясками або візками, людей, що використовують для пересування опори на колесах, надземні і підземні пішохідні переходи додатково до сходів, обладнуються пандусами, підйомниками або ліфтами (рис. 6). В окремих випадках можливе застосування комбінованих схем.

Рисунок 6 – Пішохідні переходи обладнані пандусами та ліфтами

Висновки

В Україні потрібно розробляти чітке законодавство щодо забезпечення безперешкодного переміщення осіб з обмеженими фізичними можливостями через автомобільні дороги.

Політика нашої держави у цій сфері має базуватися на вже існуючих тенденціях і світових інноваційних підходах до розв'язання проблем інвалідності, та кращому практичному досвіді. Облаштування автомобільних доріг елементами доступності забезпечать реалізацію прав безперешкодного та безпечного переміщення маломобільних груп населення на рівні з іншими громадянами країни.

Література

1. Р В.1.2-03450778-875:2016 Рекомендації щодо безперешкодного переміщення маломобільних груп населення на автомобільних дорогах загального користування
2. RASt 06: Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen. Ausgabe 2006
3. ДБН Б.2.2-5:2011 Планування та забудова міст, селищ і функціональних територій. Благоустрій територій
4. ДБН В.2.2-17:2006 Будинки і споруди. Доступність будинків і споруд для маломобільних груп населення
5. ДБН В.2.3-4:2015 Автомобільні дороги. Частина І Проектування. Частина ІІ Будівництво
6. ДБН В.2.3-5-2001 Вулиці та дороги населених пунктів
7. ДСТУ 4092-2002 Світлофори дорожні. Загальні технічні вимоги, правила застосовування та вимоги безпек