

*В. Х. Далека, А. М. Сосінатров
Харків, Харківський національний університет
міського господарства імені О.М. Бекетова*

ГЕНДЕРНО-ЧУТЛИВІ УМОВИ КОРИСТУВАННЯ МІСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ, ЛІФТАМИ, ЕСКАЛАТОРАМИ ТА РУХОМИМИ ТРОТУАРАМИ

Світовий досвід підвищення якості території та якості життя населення сучасного міста свідчить про актуальність безбар'єрного підходу до проектування громадських просторів і транспортної інфраструктури. При цьому важливо враховувати інтереси не лише людей з особливими потребами в загальноприйнятому розумінні, а й інших маломобільних груп населення (МГН), зокрема людей з дитячими візками, батьків дітей до трьох років. Відомо, що в Україні дитячі візки використовуються в більшості випадків жінками. Тому тема безбар'єрності громадських просторів і доступності транспорту є гендерно-чутливою і актуальною.

Пасажирам, в тому числі дамам з дитячими візками, повинні бути створені умови для посадки в громадський транспорт без сторонньої допомоги, так само як і висадки з нього. При вході до автобуса, тролейбуса або трамвайного вагона старих моделей доводиться долати дві-три сходинки, вузькі двері та поручень посеред дверного прорізу. Багатьом цей поручень просто необхідний, але пасажирам з дитячими візками він заважає потрапити до салону. З урахуванням цього для міст України та міжміської тролейбусної лінії «Сімферополь – Алушта – Ялта» останніми роками були закуплені нові тролейбуси та автобуси з низьким рівнем підлоги, що полегшує користування громадським транспортом. Частка «низькопідлогових» тролейбусів в загальній інвентарній кількості на 01 жовтня 2012 р. у м. Харкові становила 27 %, у м. Донецьку – 37 %, у м. Києві – 61 % і потребує подальшого збільшення. Придбання ж «низькопідлогових» трамвайних вагонів поки – лише в планах Київської міськдержадміністрації, а в м. Харкові таке завдання на порядку денному муніципалітету, на жаль, фактично відсутнє. В той же час, навіть за наявності «низькопідлогового» рухомого складу слід викорінювати порушення правил паркування легкових автомобілів, що ускладнюють посадку-висадку пасажирів. Мікроавтобуси поетапно замінюються автобусами середньої та великої місткості з ємними накопичувальними майданчиками.

Державні будівельні норми (ДБН) вимагають передбачати на станції метрополітену в одному з вестибулів вантажно-пасажирські ліфти, що забезпечують транспортування пасажирів з особливими потребами, а також пасажирів з дитячими візками та осіб, які їх супроводжують. Однак нещодавно введена в експлуатацію станція метрополітену «Олексіївська» в м. Харкові всупереч цим вимогам ДБН залишилася без ліфтових підйомників. Подібні завдання нелегко виконуються і в

інших країнах пострадянського простору. Зокрема, в Московському метрополітені тільки дві станції «Алтуфьево» і «Вулиця академіка Янгеля» за відсутності ескалаторів оснащені спеціальними підйомниками, але вони не працюють, отже, – МГН не можуть ними користуватися.

У входах-виходах станцій метрополітену, переходах між станціями деякі сходи обладнані швелерами (двома рейками з П-подібним профілем), проте користуватися ними дуже незручно. Відстань між покладеними поверх східців «рейками» може бути більше або менше відповідних розмірів, зокрема, дитячих візків. Також на багатьох станціях метрополітену несподівана перешкода у вигляді вузького турнікета може виникнути не лише на вході, а й на виході зі станції. Крім того, в підземних пішохідних переходах, у тому числі й пов'язаних з вестибулями станцій метрополітену, практично у всіх містах пострадянського простору облаштовуються *по всій ширині* проходу ґратки зливоприймачів. Їх конструкція викликає нарікання жінок, які носять взуття на високих витончених підборах, і становить небезпеку через можливе потрапляння підборів в щілини таких ґраток зливоприймачів.

В Україні нові Державні будівельні норми (ДБН В.2.2-17:2006) «Доступність будівель і споруд для маломобільних груп населення» набули чинності з 01 травня 2007 р. Згідно з ними при проектуванні та реконструкції громадських і житлових будівель слід передбачати для громадян МГН умови життєдіяльності, рівні з іншими категоріями населення. Але забудовникам вдається уникати забезпечення доступності. В деяких новозбудованих громадських будівлях зустрічаються штучно створені перешкоди. Наприклад, в одному із супермаркетів у центральній частині м. Маріуполя перед міжповерховими похилими рухомими тротуарами (травалаторами) встановлені бар'єрні загородження, що перешкоджають входу на стрічку відвідувачам з візками, в тому числі й дамам з дитячими візками. При цьому ліфти – відсутні. Причина такого стану справ пов'язана з відсутністю комплексного підходу до формування безбар'єрного міського середовища із спрямуванням на підвищення якості території та якості життя населення. Створення безбар'єрного міського середовища. У проектах повинні бути передбачені умови безперешкодного і зручного пересування для МГН з урахуванням містобудівних вимог. Система засобів інформаційного супроводу має бути забезпечена на всіх доступних для МГН шляхах руху. Висота бортового каменю в місцях перетину тротуарів з проїзною частиною, а також перепад висот бордюрів, бортових каменів уздовж газонів і озелених майданчиків, що прилягають до шляхів пішохідного руху, не повинні перевищувати 0,04 м.

З викладеного можна зробити висновок про те, що питання створення безбар'єрного середовища є вельми актуальним, а проведення гендерного аудиту безбар'єрності міського простору потрібно зробити обов'язковою процедурою на всіх етапах життєвого циклу кожного об'єкта транспортної інфраструктури та рухомого складу: проектування, будівництва та експлуатації.