

Львів став третім містом після Одеси та Києва, яке відвідали іспанські та польські експерти з питань доступності залізничної інфраструктури особам із обмеженими фізичними можливостями та маломобільним групам населення. Гості оглянули Львівський вокзал та провели інформаційний семінар. Іноземні фахівці високо оцінили нинішній рівень пристосованості нашої залізничної інфраструктури і залишили рекомендації, як її покращити у майбутньому.

За словами головного спеціаліста відділу охорони праці та соціального захисту Департаменту безпеки Міністерства інфраструктури Аліни Шолом, у 2009 році Верховна Рада ратифікувала Конвенцію про права інвалідів, і згідно з нею об'єкти фізичного оточення мають стати доступнішими для інвалідів. У тому числі це стосується вокзалів та станцій. У серпні цього року під головуванням заступника міністра інфраструктури Володимира Корнієнка відбулася нарада з питань доступності залізничного транспорту для осіб з обмеженими фізичними можливостями. На ній було доручено до кінця року провести на вокзалах станцій Львів і Київ роботу з повного забезпечення доступності особам з обмеженими фізичними можливостями. Для надання технічних консультацій в Україну прибули експерти Євросоюзу з питань доступності залізничної інфраструктури до потреб людей з інвалідністю та маломобільних груп населення Хав'єр Даль та Міхал Зібан.

Хав'єр Даль – архітектор компанії "Адиф", яка займається залізничною інфраструктурою, відповідальний за інтероперабельність (сумісність інфраструктури) і сталий розвиток залізничного транспорту. За його словами, сьогодні в Іспанії адаптовано 87 великих станцій зі 100 і приблизно половина менших станцій. Перш за все адаптували станції, через які проходить 750 і більше пасажирів на день. Користь від переобладнання вокзалів відчули не лише інваліди, але й тимчасово маломобільні групи населення: пасажирів з габаритним багажем, люди похилого віку, великі сім'ї і пасажирів з дітьми у візках.

Усі нововведення, впроваджені на іспанських вокзалах, умовно можна поділити на п'ять груп. Перша – розрахунок правильного співвідношення висот і відсутність перешкод у вигляді сходинок. В Іспанії практикують повну відмову від сходинок, приміщення мають бути на одній висоті з платформами.

Також важливе співвідношення висоти платформи і висоти потяга. У цьому випадку пропонують уніфікувати висоту платформи, зробивши її якомога вищою, адже це легше, ніж змінювати висоту підлоги у потязі. Це – найдорожчий етап реконструкції.

Поверхня платформ має бути однорідною, аби незрячі і люди похилого віку не відчували проблем у пересуванні. Для людей із вадами зору в Іспанії наносять на платформу спеціальну жовту лінію з випуклою розміткою – таким чином відмежовують край платформи, і людина з вадами зору не може впасти на колію. А всередині будівель вокзалу є сині стрілки з випуклими паралельними лініями, які вказують напрям руху до платформ.

Друга група – доступний спосіб розміщення з платформи на платформу. У цьому випадку іспанці будують підземні переходи з ліфтами. Ліфти повинні мати скляні стіни, у них пасажир почувається в більшій безпеці.

Третьою групою рішень є перехід між поверхнями вокзалу. Для цього передбачені ліфти, ескалатори і трапелатори – механічні пандуси. Важливо, аби всередині вокзалу були умовні позначення головних сервісів – кас, туалетів, камер схову.

Четверта група – пристосування санітарних вузлів до потреб маломобільних людей. Найголовніша вимога до них – щоб

Європейська інтеграція

адаптація інфраструктури до потреб осіб з обмеженими фізичними можливостями



площа була не меншою, аніж два на два метри квадратні.

П'ятим моментом є місця для паркування автотранспорту маломобільних осіб – в Іспанії їх позначають голубим кольором, горизонтальною та вертикальною розміткою, щоб ці місця не займали інші пасажирів.

Міхал Зібан, представник Польського бюро залізничного транспорту, Департаменту

специфікації з інтероперабельності щодо маломобільних пасажирів". До потреб таких пасажирів у потязі повинні бути пристосовані санітарні вузли, обладнання для інформування пасажирів, подання звукового сигналу, сигнальні кнопки, спеціальні модулі для перевдягання дітей. Не менше, ніж 10 відсотків сидінь мають бути пріоритетними, розташовуватися близько до



ту технічних дозволів та інтероперабельності, розповів про норми і вимоги до потягів, що використовуються на території Євросоюзу. Там увесь рухомий склад повинен відповідати правилам "Технічної

входу, щоб маломобільні пасажирів могли скористатися. У кожному вагоні 2-4 місця повинні бути розраховані на інвалідний візок. Основна інформація (наприклад, номер місця), окрім тексту, повинна нано-



сиритися і шрифтом Брайля. Закривання та відкривання дверей у вагоні повинно супроводжуватися звуковим сигналом. Увесь новий та модернізований рухомий склад повинен відповідати цим вимогам, інакше він не отримає дозволу на експлуатацію.

Як зазначив у коментарі "Львівському залізничнику" начальник пасажирської служби Богдан Яворський, нині на львівському



вокзалі для потреб маломобільних осіб обладнані пандуси, ліфт, переходи між перонами, санітарні вузли, кімнати відпочинку, каси, є спеціальні доріжки з позначеннями для незрячих

людей, тактильні знаки, на вокзалі постійно присутня група працівників, які допомагають пасажирам з особливими потребами піднятися у поїзд. Недавно на вокзалі почали тестувати підйомник для транспортування людини у візку в потяг – такі підйомники розроблені для аеропортів, нині їх випробовують і в залізничному транспорті. До кінця року ще два такі підйомники мають з'явитися на станціях Моршин і Трускавець.

У перспективі є плани задіяти два ліфти, оглянути доріжки для інвалідів і врахувати побажання до їх вдосконалення від Національної асамблеї інвалідів України.

Головний інженер пасажирської служби Василь Рудзінський поінформував, що тривають роботи з



пристосування до потреб маломобільних осіб і на інших вокзалах Львівської залізниці – зокрема в Івано-Франківську на вокзалі вже є пандуси, тривають роботи з пристосування санітарного

вузла для осіб з особливими потребами.

Ярослав Грибальський, координатор Національної Асамблеї інвалідів України з питань створення безперешкодного середовища, наголосив, що за кілька попередніх років львівський вокзал став значно доступнішим для осіб з обмеженими фізичними можливостями. Це було пов'язано з підготовкою до Євро-2012. На його думку, окрім різноманітних пристосувань, важливим є стан поінформованості людей з особливими потребами про послуги, які вони можуть отримати на вокзалі – наприклад, про допомогу при посадці у поїзд. Цю інформацію варто розмістити на інтернет-сайтах Львівської залізниці та Укрзалізниці.

Хав'єр Даль оцінив свої враження від огляду львівського вокзалу на "четвірку", натомість київському та одеському вокзалам у порівнянні зі львівським поставив три бали. У Львові йому сподобалися рішення для доступного входу на вокзал, санітарні вузли, ліфт. Єдине, до чого виникли зауваження, – висота платформи. Проте головне, на думку іспанського експерта, є те, що керівництво вокзалу і пасажирської служби відкрите до пропозицій, і в майбутньому львівський вокзал зможе претендувати на найвищу оцінку.

Лілія БАРАНИЧ
Фото автора