

Врахування потреб людей з обмеженими фізичними можливостями при проектуванні аеровокзалів

Розглядаються питання поліпшення обслуговування інвалідів, людей похилого віку та інших маломобільних груп населення у аеровокзальних комплексах; викладено загальні вимоги до аеровокзалів (привокзальна площа, основні функціональні зони, інформаційні засоби); спеціальні вимоги до архітектурно-просторової композиції, рішення малих архітектурних форм, перону тощо.

Інваліди, особи похилого віку, а також громадяни з малолітніми дітьми найчастіше користуються різними видами міського та магістрального транспорту. При далеких пересуваннях таких пасажирів необхідними об'єктами для їхнього обслуговування стають вокзали різного призначення (залізничні, річкові, морські, автобусні, аеровокзали). На практиці недоліки планування, організації пішохідних шляхів, обслуговування у вокзальних комплексах ускладнюють пересування маломобільних груп населення на великі відстані. Проблема транспортного обслуговування інвалідів обумовлена відсутністю спеціального обладнання громадського транспорту, а також пов'язана з недоліками будівельних норм і правил, орієнтованих на здорових людей. У громадських будівлях транспортного призначення та на прилеглих до них територіях є так звані будівельні бар'єри (бортові камені, сходи, недостатні по ширині отвори і проходи тощо), що роблять недоступними ці споруди для інвалідів у кріслах-колясках.

Привокзальні площі забезпечують умови взаємодії магістрального, приміського та інших видів міського транспорту. Вони пов'язані з основними функціональними зонами і планувальними районами міст громадським транспортом і системою магістральних вулиць і автомобільних доріг. На привокзальних площах має бути забезпечений безперешкодний рух спеціального та індивідуального транспорту для обслуговування інвалідів при мінімальній кількості конфліктних точок в пунктах перетину шляхів руху пішохідів-інвалідів та транспортних засобів. Довжина пішохідного шляху від зупиночних пунктів міського громадського транспорту до будівель вокзалів не повинна перевищувати для маломобільних пасажирів 100 - 150 м у великих вокзальних комплексах. На привокзальних площах виділяють ділянки, призначені для посадки-висадки пасажирів-інвалідів (за допомогою спеціального знака-пiktограми), а також місця для стоянки особистих транспортних засобів інвалідів. Довжина пішохідного шляху від стоянок інвалідів до входів в будівлю вокзалів не повинна перевищувати 50 м.

У передвокзальній зоні з точки зору зручності для інвалідів бажано розміщувати громадські будівлі, призначені для обслуговування пасажирів в безпосередній близькості від вокзалів. Рекомендується просторово поєднувати будівлі вокзалів із готелями, торгівельними будівлями, транспортними агентс-

твами, ресторанами, туристичними бюро тощо, планувальні та технологічні вимоги кожного з яких повинні відповідати потребам інвалідів. При окремо розташованих готелях необхідні зупинки громадського транспорту, пристосованого для інвалідів, а також стоянки особистого автотранспорту інвалідів.

Необхідність розподілу шляхів пішоходів і транспорту на привокзальних площах визначається, головним чином, кількістю одиниць міського транспорту (автобуси, тролейбуси, трамваї, автомобілі) і умовами їх руху. Організацію руху пішоходів на привокзальних площах вирішують з використанням переважно таких прийомів:

влаштуванням пішохідної зони півострівного типу в центральній частині привокзальної площі, яка розділяється таким чином на площу прибуття і площу відправлення;

влаштуванням пішохідної зони по периметру привокзальної площі; організацією руху пішоходів і транспорту в двох або декількох рівнях з використанням тунелів, естакад та інших споруд для розділення потоків пішоходів і транспорту.

Ширина ділянок евакуації або накопичення на зупиночних пунктах, де інваліди можуть перебувати достатній час, а також пішохідних шляхів другого рядного значення, наприклад, біля інформаційних стендів, кіосків, павільйонів має бути збільшена з урахуванням можливості під'їзду і розвороту інвалідного візка як найбільшого специфічного простору (рис. 1).

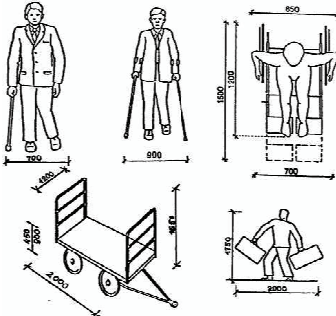


Рис. 1. Габарити маломобільних пасажирів і багажних візків

Для організації руху інвалідів та інших маломобільних пасажирів на привокзальних площах слід передбачати комплекс планувальних, конструктивних та технічних заходів:

- уникати по можливості перепадів рівнів і перешкод на шляхах руху;
- при перепадах рівнів влаштовувати пандуси і сходи з поручнями (число сходів повинно бути не менше трьох);
- на тротуарах влаштовуються рельєфні смуги, що попереджають інвалідів про можливі небезпеки, а поблизу входів у будівлю вокзалу передбачаються стоянки для машин інвалідів.

При одноповерховому рішенні будівель аеровокзалів зонування простору здійснюється по горизонталі, тому вони мають витягнуту форму і дося-

гають у довжину до 200-300 м, що значно збільшує шляхи пересування інвалідів та маломобільних пасажирів, однак при цьому є більш зручним для безбар'єрного пересування в одному рівні (рис. 2).

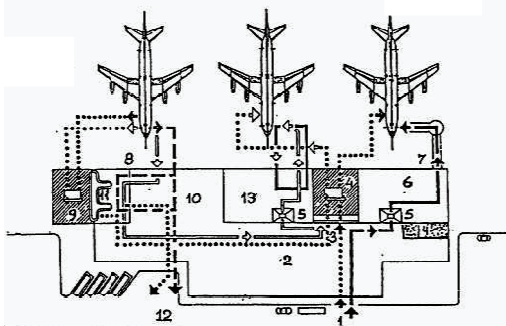


Рис.2. Схема горизонтального зонування будівлі аеровокзалу та розміщення основних груп приміщень

- 1 - вхід для пасажирів, що вилітають; 2 - загальний зал; 3 - зона ресстрації та здачі багажу; 4 - багажне приміщення вильоту; 5 - зона спецдосмотра; 6 - зал-накопичувач вильоту; 7 - перон вильоту; 8 - перон прибуття; 9 - багажне приміщення прильоту; 10 - зал очікування пасажирів, що прилітають; 11 - зона видачі багажу; 12 - вихід; 13 - зал транзитних і трансферних пасажирів; 14 - зона в загальному залі для маломобільних пасажирів

Для переміщення інвалідів та маломобільних пасажирів у будівлях аеровокзалів великої протяжності слід використовувати рухомі тротуари або інші механізовані засоби пересування. Альтернативний варіант - в центральній частині будівлі для пасажирів цієї групи слід передбачити спеціальний вихід на перон. У багатоповерхових будівлях аеровокзалів для пересування між рівнями інвалідів та маломобільних пасажирів слід влаштовувати ліфти, пандуси, ескалатори та спеціальне обладнання сходових маршів (гідравлічні або електричні підйомники). При їх відсутності слід передбачити для інвалідів на візках та маломобільних пасажирів спеціальний вихід на перон в рівні першого поверху (рис 3-4).

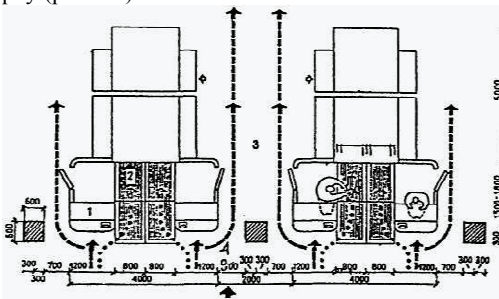


Рис.3. Фрагмент плану стійки ресстрації

- 1 - стійка реєстрації; 2 - ваги-транспортери; 3 - проходи для пасажирів;
4 - спеціальний прохід для інвалідів на колясках шириною не менше 90 см

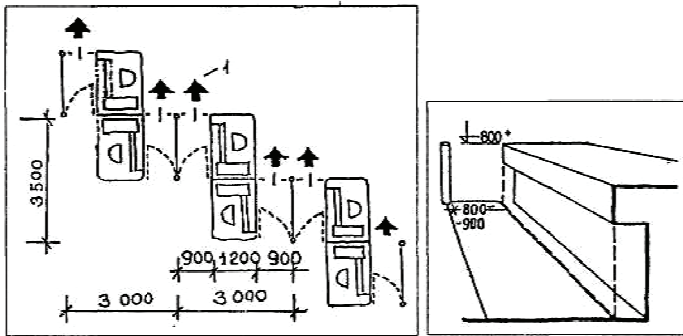


Рис.4. Розміщення обладнання в зонах паспортного та митного контролю

Посадка у літак і висадка відбуваються на ближньому або дальньому пероні. На ближньому пероні при посадці (висадці) з рівня 2-го поверху використовуються галереї та телетрапи, з рівня землі - приставні сходи-трапи. Ухил телетрапу чи галереї для самостійного пересування пасажирів на візках та інших маломобільних пасажирів не повинен перевищувати 1:12, при пересуванні інвалідів з супроводжуючими допускається ухил більшої величини. У галереї через кожні 10 м слід передбачити горизонтальний майданчик для відпочинку розміром не менше 1,5 x 1,5 м.

При посадці (висадці) в літак з рівня землі для підйому або спуску інвалідів та інших маломобільних пасажирів слід передбачити спеціальні пристрої - приставний механізований трап-ескалатор або автоліфт. При доставці пасажирів до літаків (і від них), розміщених на дальньому пероні, спеціальними автобусами або автопоїздами з пониженим рівнем підлоги для інвалідів та маломобільних пасажирів слід використовувати відкидний пандус.

В аеровокзалах рекомендується передбачити приміщення для спеціальної служби супроводу та допомоги інвалідам та іншим маломобільних пасажирів і зону для зберігання спеціальних малогабаритних колясок, що можуть використовуватися для обслуговування інвалідів при проходженні реєстрації, контролю, огляду і в польоті. Реєстрацію квитків маломобільних пасажирів та оформлення їх багажу для перевезення при необхідності рекомендується проводити за спеціально виділеною для цієї категорії пасажирів стійкою реєстрації, заввишки від підлоги до робочого рівня 0,67-0,80 м, глибиною під'їзду коляски 0,4-0,6 м (рис. 5).

Над стійкою реєстрації рекомендується розміщувати рекламний короб, що звисає зі стелі або спирається на стійку, що містить інформацію і освітлення. На ньому необхідно розміщувати піктограми, що стосуються переважно обслуговування інвалідів. У аеровокзалах (секторах) міжнародних авіаліній в

зонах для заповнення декларації необхідно передбачати можливість установки столів для пасажирів на кріслах-колясках.

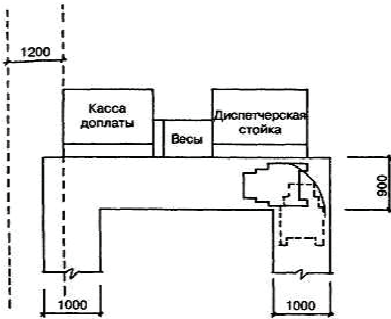


Рис.5. Варіанти розміщення стійки реєстрації та каси доплати

Важливими функціональними зонами в будівлях аеровокзалів є зали очікування. Вони повинні мати зручний зв'язок з вестибюлем, рестораном (кафе-буфетом) і виходами на перон, розташовуючись, як правило, в одному з ними рівні. Розташування залів в підземному рівні або на другому (антресольному) поверсі має бути виправдане розрахунковими обсягами руху, рельєфом або композиційними міркуваннями. Для маломобільних пасажирів необхідне влаштування ліфтів.

У залах очікування необхідно виділити зони, де могли б розміститися інваліди, які користуються кріслами-колясками. Площа таких зон визначається виходячи з показника - 2,1 м² на одне місце. Частина елементів облаштування залів очікування (кіоски, телефони, ігрові автомати тощо) має бути доступна для інвалідів. Частину диванів або лавок для сидіння в залах очікування слід розташовувати на відстані не менше 2,7 м один від одного.

Висновки

Розглянуті особливості та деякі параметри щодо функціонально-планувальної організації аеровокзалів є дуже важливими для формування їхньої інфраструктури, а максимальне врахування при цьому вимог і потреб маломобільних груп населення є нагально необхідним в Україні, особливо в умовах перспективи євроінтеграції.

Список літератури

1. Хачатрянц К.К. Проблема создания городской среды, доступной для лиц с ограниченными возможностями // Градостроительство и архитектура: актуальные проблемы: Сб. науч. тр./ БНТУ, АФ. Мн.: Тэхналогія, 2002. С. 182–185.
2. ДБН В.2.2-17:2006 «Будинки і споруди. Доступність будинків і споруд для маломобільних груп населення»