

УДК 656.212.5

Т. А. ВЛАСЮК, кандидат технических наук, Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ БЕЗБАРЬЕРНОЙ СРЕДЫ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛАХ ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЫ

Создание доступной среды для каждого человека является сегодня общемировой тенденцией. Так, в странах Западной Европы, начиная с конца 50-х годов XX века, принимаются меры по созданию среды, доступной для всех, а первые нормы по обеспечению доступности к объектам инфраструктуры появились в США в начале 70-х годов XX века. Далее достаточно быстро во многих странах стали обязательными требования по обеспечению доступности объектов городской среды для лиц, имеющих ограничения по передвижению. Особенно актуально данное направление для железнодорожных вокзалов, где передвигается значительное количество пассажиров и имеется уже сложившая инфраструктура, которую не всегда можно подвергнуть реконструкции исходя из требований безопасности и ограничения площади пассажирских платформ, расположенных в междупутье.

В статье рассмотрены особенности организации безбарьерной среды для пассажиров на железнодорожных вокзалах Австрии, Франции и других европейских стран.

Современное общество стремится предоставить равные возможности для населения в целом и каждого человека в отдельности с соблюдением важнейшего показателя качества – комфорта их жизнедеятельности. При этом следует учитывать, что не все могут иметь возможности свободного перемещения исходя из возрастных особенностей или инвалидности. Поэтому создание безбарьерной среды – одно из базовых направлений социальной политики стран Западной Европы и любого другого государства, ибо безбарьерная среда позволяет человеку чувствовать себя полноценно, самостоятельно, независимо и комфортно как в психологическом, так и культурном, физическом, социальном отношениях. При этом главным принципом безбарьерной среды является доступность не только жилых и общественных зданий, но и различных видов транспорта для людей с ограниченными возможностями.

В настоящее время в странах Западной Европы пассажирский железнодорожный транспорт является одним из наиболее востребованных, что связано с наличием разветвленной сети железнодорожных линий, развитием высокоскоростного движения, высоким уровнем обслуживания в поездах, а также с применением большого числа льготных тарифов. Следует отметить, что в Европейских странах пассажиропоток на железнодорожном транспорте, как и на других видах, является не только неравномерным, но и разнородным по возрастному составу и включает, согласно экспертной оценке специалистов, значительное количество людей, имеющих сложности с передвижением (инвалидов-колясочников, взрослых с колясками, престарелых и т. п.). Большинство наших ежедневных действий, над которыми мы не задумываемся (поход в магазин, поездка в автобусе и т. д.), для инвалида – настоящий подвиг, и в одиночку ему не под силу. На каждом шагу человека с ограниченными физическими возможностями встречают барьеры: выйти из подъезда не позволяют ступени, подняться в автобус – высокая посадочная площадка, в лифт на инвалидной коляске нельзя заехать из-за узких дверей. А ведь при свободном доступе к объектам инфраструктуры, социальным, общественным и производственным зданиям, при возможности пользоваться различными видами транспорта, свободном доступе к местам досуга и отдыха станут равными возможности для полноценного участия инвалидов в

жизни общества, к которым стремятся многие государства.

По данным Всемирной организации здравоохранения от 10 до 15 % мирового населения имеют ту или иную форму инвалидности (таблица 1).

Таблица 1 – Доля инвалидов в составе населения Европейских стран

В процентах

Страна	Возраст	
	15 и старше	60–74
Латвия	24	42
Литва	23	38
Эстония	20	33
Норвегия	20	23
Дания	20	21
Австрия	16	28
Германия	21	27
Франция	14	16
Венгрия	25	40
Италия	14	21
Испания	17	25
Португалия	15	28
Болгария	18	27

Общая тенденция в мире свидетельствует о росте количества людей с ограниченными возможностями по перемещению (рисунок 1).

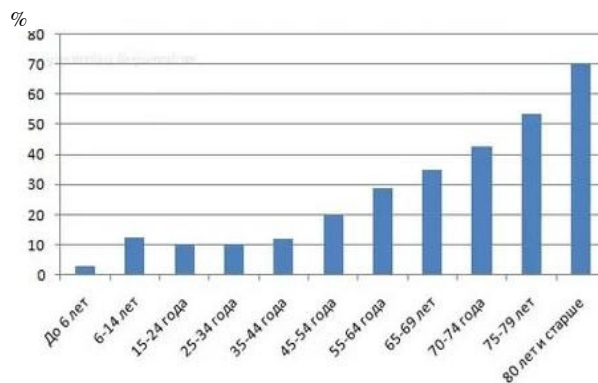


Рисунок 1 – Динамика численности инвалидов на планете среди различных групп населения

На планете ежегодно увеличивается количество лиц, достигших преклонного возраста, и по прогнозам

специалистов их количество будет постоянно возрастать (рисунок 2).

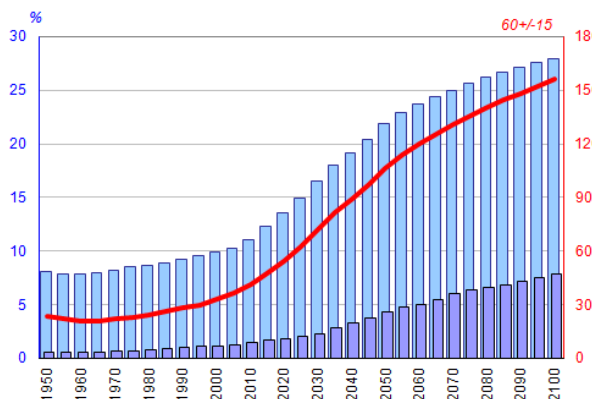


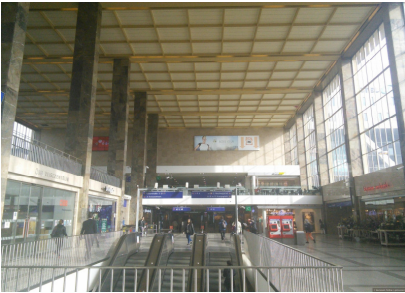



Рисунок 2 – Прогнозируемая численность пожилых людей в мире в возрасте 60 лет и старше

Сегодня почти *каждый пятый* житель Европейского союза находится в возрасте 65 лет и старше, при этом необходимо отметить, что население данной возрастной категории является социально активным, мобильным, совершающим путешествия на железнодорожном транспорте, что требует формирования удобной безбарьерной среды и соответствующей инфраструктуры. Для этого на железнодорожных станциях и вокзалах применяются лифты, подъемники, эскалаторы, являющиеся важнейшими элементами безбарьерного пространства, которое является обязательным для всех стран – членов Единого экономического союза (ЕЭС). Например, железнодорожные вокзалы Вены (Австрия) оснащены эскалаторами, траволаторами и лифтами, обеспечивающими доставку пассажиров на перронные пути станций, а также предоставляющими им возможность пересадки на другие виды транспорта с минимальными затратами времени (таблица 2).

Таблица 2 – Краткая характеристика безбарьерного пространства на железнодорожных вокзалах Вены

Железнодорожный вокзал	Элементы безбарьерного пространства	Краткая характеристика
Центральный вокзал Вены – Hauptbahnhof (Национальный и международный транспортный узел Австрии)	Траволатор	Выход к городскому общественному транспорту (станциям метро U3 и U4, городской железной дороги или трамвайной линии)
		
	Эскалатор для перемещения на пассажирскую платформу	
		
	Станционный лифт	
		

Железнодорожный вокзал	Элементы безбарьерного пространства	Краткая характеристика
<p>Вена-Майдлинг (Wien Meidling Bahnhof)</p>	<p>Эскалатор для перемещения на пассажирскую платформу</p>  <p>Станционный лифт</p> 	<p>Выход к городскому общественному транспорту (станциям метро U6, трамвайной линии и городской железной дороги S-Bahn)</p>
<p>Западный вокзал (Westbahnhof)</p>	<p>Эскалатор для перемещения на пассажирскую платформу</p> 	<p>Выход к городскому общественному транспорту (станциям метро U3 и U6, городской железной дороги или трамвайной линии, автотранспорту)</p>
<p>Северный вокзал (Wien Praterstern)</p>	<p>Станционный лифт</p> 	<p>Выход к городскому общественному транспорту (станциям метро линии U1, U2 или трамвайной линии)</p>

Следует отметить, что сегодня Центральный железнодорожный вокзал Вены представляет собой комплекс, имеющий 29 эскалаторов, 14 пассажирских и грузовых лифтов, которые обеспечивают ежедневную доставку 268 000 пассажиров на 12 платформ по всем направлениям, где также предусмотрена возможность интеграции с общественным городским транспортом. Центральный железнодорожный вокзал Вены – это также один из важнейших транспортных узлов города, где пересекаются две линии метро (U3 и U4), пять линий городской железной дороги, в том числе городская железная дорога S7, связывающая центр с аэропортом City Airport Train CAT.

Венский вокзал Майдлинг (Bahnhof Wien-Meidling) ежедневно обслуживает более 50 тысяч человек и обеспечивает внутреннее и пригородное движение по направлениям, которые связывают Вену с городами Восточной Европы (Чехия, Польша и др.), также предоставляет пассажирам возможности безбарьерной

среды. Данный вокзал отделяет от Центрального вокзала Вены расстояние около 3,5 км, которые можно преодолеть пешком или доехать на одном из пригородных поездов: S-Bahn S1, S2 или S3, оснащенных соответствующим оборудованием для беспрепятственного движения людей с ограниченными возможностями (рисунок 3).



Рисунок 3 – Специальное оборудование поезда для беспрепятственного движения людей с ограниченными возможностями

Необходимо отметить и Венский Западный вокзал (BahnhofCity), который после капитального ремонта и расширения (2008–2011 гг.) является конечной пунктом для поездов, прибывающих в Вену из Западной Европы и Западной Австрии и имеет сформированную безбарьерную среду, включающую в себя главный вход без ступенек и лифт к пассажирским платформам.

Хорошим примером по данному направлению служит Франция, где в настоящее время примерно десятая часть (5 млн 350 тыс.) всех жителей – люди, имеющие инвалидность. В связи с этим интересен опыт работы ряда французских железнодорожных вокзалов, где имеются эскалаторы, лифты и движущиеся тротуары (траволаторы). Среди таких вокзалов Гар-дю-Нор в Париже, Сен-Шарль в Марселе и Перраш в Лионе и др. Северный вокзал Гар-дю-Нор (Gare du Nord) является самым крупным и посещаемым из всех вокзалов Парижа и Европы, обслуживает более 180 млн пассажиров в год. Отсюда отправляются скоростные поезда дальнего следования и пригородные электрички RER из северо-восточных районов Франции (рисунок 4).



Рисунок 4 – Безбарьерная среда вокзала Гар-дю-Нор, Париж

Крупнейшим вокзалом Марселя является вокзал Сен-Шарль, где ежегодный пассажиропоток достигает почти 15 млн человек, что стало возможным благодаря организации высокоскоростного движения поездами TGV, обеспечивающих доставку пассажиров в Париж за 3 часа, Лион – за 1 час 40 минут, Лиль – за 4 часа 30 минут.

Вокзал и железнодорожная станция расположены на небольшом холме, поэтому для удобства пассажи-

ров, особенно пожилых людей и инвалидов, имеются лифты и эскалаторы, а вход в вокзал оборудован автоматическими дверями, обеспечивающими беспрепятственное передвижение. Помимо этого, новая линия метро «Метеор» и линия E системы RER спроектированы таким образом, чтобы ими удобно было пользоваться инвалидам.

Среди европейских городов, отличающихся безбарьерной средой, следует выделить и современную Прагу (Чехия), где, так же как и в вышеперечисленных городах, на железнодорожном и других видах транспорта имеется низкопольный подвижной состав, высокие платформы для удобной посадки и высадки пассажиров. Кроме того, в Праге существует специальная программа «Путешествие без барьеров», которая уже не один десяток лет направлена на обустройство транспорта и развитие инфраструктуры для потребностей людей с ограниченными возможностями.

Таким образом, на железнодорожных вокзалах стран Западной Европы созданы равнозначные условия для всех пассажиров, что позволяет населению, включая людей с ограниченными возможностями, пользоваться окружающим пространством, не прибегая к чьей-либо помощи. Это возможность для всех категорий населения участвовать в общественной, производственной, культурной и спортивной сферах, а также получить образование, квалифицированную работу и вести полноценный образ жизни.

Список литературы

- 1 Глєбова, А. В. Безбарьерная среда. Анализ зарубежного опыта / А. В. Глєбова // Международная научно-техническая конференция молодых ученых БГТУ им. В. Г. Шухова. – 2014. – С. 144–148.
- 2 Зайцева, Н. А. Безбарьерный туризм / Н. А. Зайцева, Д. Б. Шурафина. – М.: КноРус, 2016. – 176 с.
- 3 Лазовская, Н. А. Безбарьерная среда открытых городских пространств / Н. А. Лазовская // Региональные архитектурно-художественные школы. – 2015. – № 1. – С. 54–59.
- 4 Терскова, С. Г. Механизм формирования доступной среды для инвалидов / С. Г. Терскова // Гуманитарные научные исследования. – 2015. – № 7–2 (47).

Получено 01.10.2019

T. A. Vlasuk. Features of the organization of the barrier-free environment for passengers at railway stations in Western Europe.

Creating an accessible environment for everyone is a global trend today. For example, in Western Europe, since the late 50s of the twentieth century, measures have been taken to create an environment that is accessible to all, and the first standards for ensuring accessibility to infrastructure appeared in the United States in the early 70s of the twentieth century. Then, quite quickly, in many countries, requirements for ensuring the accessibility of urban environment objects for people with movement restrictions became mandatory. This direction is especially relevant for railway stations, where a significant number of passengers move and there is already existing infrastructure, which can not always be reconstructed based on safety requirements and restrictions on the area of passenger platforms located in the intercity area.

The article discusses the features of the organization of a barrier-free environment for passengers at railway stations in Austria, France and other European countries.