

**Мінаєв Д. М.**

*Аспірант кафедри менеджменту та управління проектами<sup>1</sup>*

**Фесенко Т. Г.**

*К.т.н., доц., доцент кафедри менеджменту та управління проектами<sup>1</sup>*

*<sup>1</sup>Одеська державна академія будівництва та архітектури,*

*Україна*

**Фесенко Г. Г.**

*к.філос., н., доц., доцент кафедри історії і культурології*

*Харківський національний університет міського господарства*

*імені О.М. Бекетова,*

*Україна*

## **МОНІТОРИНГ ПРОЕКТІВ ОРГАНІЗАЦІЇ ДОСТУПНОСТІ БУДІВЕЛЬ І СПОРУД ВОКЗАЛІВ ЗАЛІЗНИЦІ УКРАЇНИ**

Серед важливих секторів соціально-економічного розвитку, здатних акумулювати різноманітні ресурси та отримувати бажані ефекти, є проекти архітектурно-просторової доступності. Зокрема, мова може йти про будівництво, реконструкцію інфраструктурних об'єктів, відкритих і доступних для усіх. Одним із головних об'єктів міста є вокзали – будівлі для обслуговування пасажирів на зупинних пунктах [1, с. 5]. Правила проектування вокзалів описані у відомчих будівельних нормах України [1]. Крім того, для організації вокзального комплексу і терміналів, доступних для маломобільних груп, слід керуватись відповідними державними будівельними нормами [2].

Слід зазначити, що дотримання існуючих будівельних нормативів не завжди відповідає реальній ситуації. На теперішній час організація вокзальних комплексів «дружніх для усіх» має ґрунтуватись на необхідності визначення (бачення) актуальних потреб пасажирів. Врахуванню принципів доступності в будівельних проектах присвячені окремі дослідження [3-4]. Також дослідники аналізують потенціал інтеграції інтересів користувачів

будівельного проекту у процедуру прийняття архітектурно-просторових рішень як передумову створення додаткових цінностей [5]. В роботі [6] автори висвітлюють геолокаційний потенціал для виявлення координат безпечності/небезпечності (доступності/недоступності) міських локацій та оцінки рівня якості міського середовища.

Сучасні стратегії розвитку української залізниці (ПАТ «Укрзалізниця») орієнтовані на підвищення зручності і якості будівель та споруд вокзалів. Так, інформація про архітектурну доступність вокзалів для маломобільних пасажирів представлена у [7]:

- пристосованості кімнат для відпочинку;
- наявності зали очікування для інвалідів;
- пристосованості квиткових кас;
- наявності кнопки (або пристрою) виклику касира та чергового по вокзалу;
- пристосованості гігієнічних кімнат;
- наявності ліфтів для користування маломобільних пасажирів;
- наявності пересувних установок для посадки/висадки, інвалідних візків;
- наявності пандусів і спусків;
- наявності парковочних місць для автомобілів, які перевозять маломобільних пасажирів.

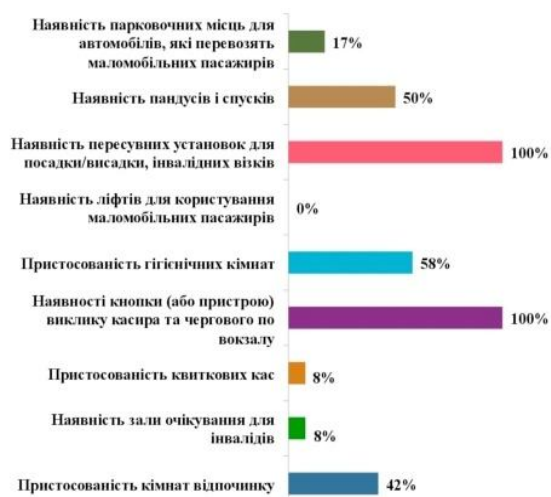
Аналіз результативності досягнення безбар'єрності вокзалів [7] дозволив виявити (рисунок), що найбільш доступними є вокзали Одеської залізниці (58%), а найменш доступними – Придніпровської філії (34%). Для усіх регіональних філій ПАТ «Укрзалізниця» найбільш «слабким місцем» є низький рівень забезпеченості ліфтами. Крім того загальним проблемним питанням є низький рівень облаштованості кімнат для очікування і відпочинку, а також пристосованість квиткових кас та гігієнічних кімнат.

Предметом окремої уваги даного дослідження стали проектні дії, заплановані для усунення недоліків щодо доступності будівель та споруд вокзалів [8]. Покращення ситуації передбачено шляхом:

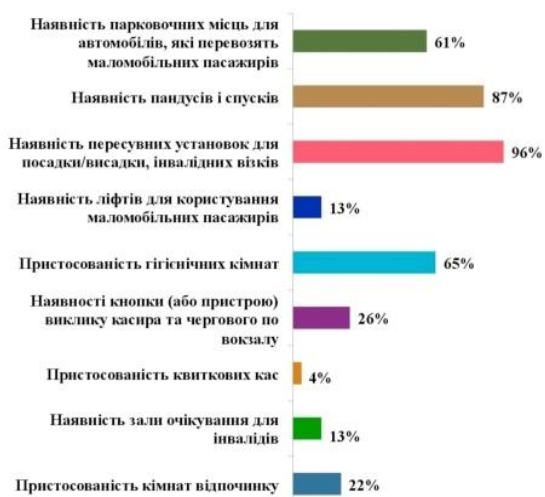
- розміщення додаткової візуальної інформації (піктограм, символів, кнопок виклику тощо);
- облаштування/ремонту кімнат для відпочинку, встановлення необхідного обладнання для людей з інвалідністю та осіб, які їх супроводжують;
- встановлення пандусів та пониження бордюрів;
- обладнання санвузлів для людей з інвалідністю;
- облаштування кас з пониженим вікном і т.ін.

Привертає увагу, що у вищенаведеному переліку дій відсутні заходи, пов'язані зі встановлення ліфтів, ескалаторів, рухомих тротуарів.

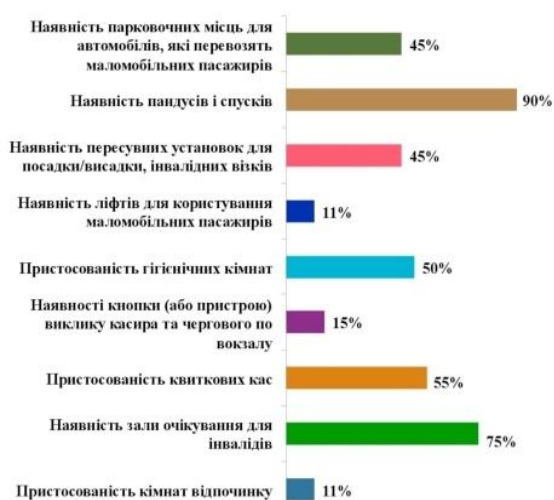
Слід зазначити, що для досягнення кардинальних позитивних зрушень щодо створення доступного вокзального комплексу необхідно приймати проектні рішення, які б максимально відповідали вимогам маломобільних груп пасажирів. Такі проектні дії, як «включити до плану...», «розробити інструкцію...», «розглянути можливість/питання...», «написати листа...» можуть вважатись лише «окремими процедурами», а не «основними заходами».



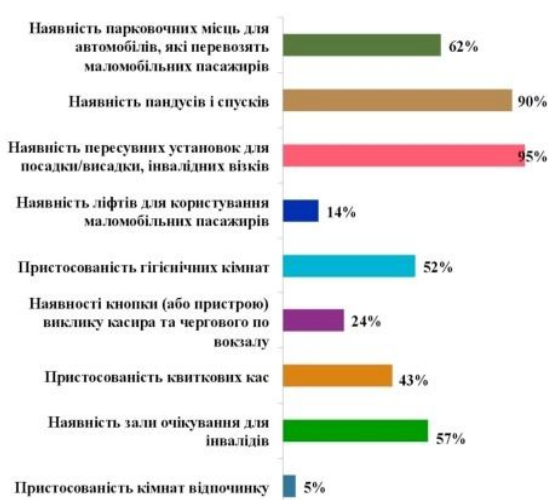
а) Донецька залізниця



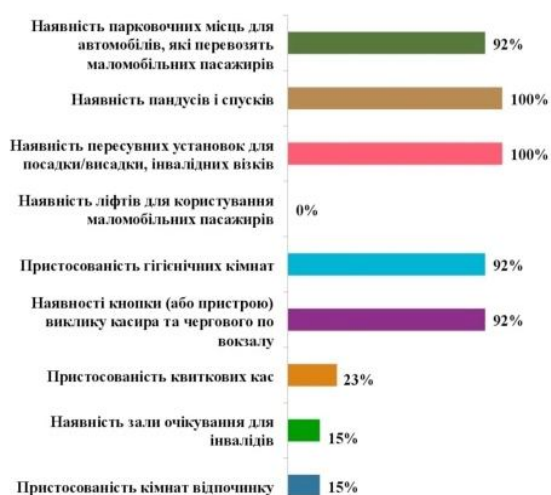
г) Південна залізниця



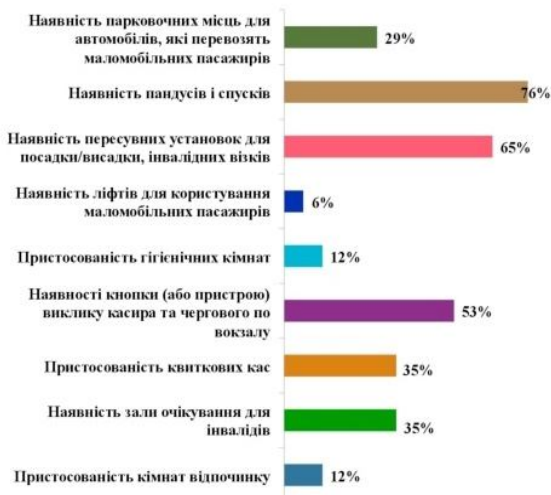
б) Львівська залізниця



д) Південно-західна залізниця



в) Одеська залізниця



е) Придніпровська залізниця

Рисунок. Результати діяльності регіональних філій ПАТ «Укрзалізниця» щодо організації доступності вокзалів для маломобільних пасажирів

У підсумку, для облаштування безбар'єрного простору вокзалів (доступного для усіх) необхідно врахувати особливості інтересів пасажирів різного віку, рівень їх мобільності, а також рівень мобільності осіб, які супроводжують пасажирів. Створення архітектурно-просторової доступності вокзального комплексу для усіх пасажирів дозволить підвищити мобільність не тільки людей з інвалідністю, а й людей (сімей), які подорожують з маленькими дітьми та інших пасажирів, які подорожують з великогабаритним багажем (у тому числі з дитячими візочками, велосипедами і т.ін.).

### **Список літератури:**

1. Відомчі будівельні норми України [Текст] / ВБН В.2.3-1-2008. Споруди транспорту. Проектування, будівництво та експлуатація будівель і службово-технічних споруд залізничного транспорту при швидкісному та високошвидкісному русі поїздів. – Введен. 2009-01-01. К.: Мінрегіонбуд України, 2007. –14 с.
2. Державні будівельні норми України [Текст] / ДБН В.2.2-17:2006. Будинки і споруди. Доступність будинків і споруд для маломобільних груп. – Введен. 2007-05-01. К.: Мінрегіонбуд України, 2007. –14 с.
3. Фесенко Т.Г. Моніторинг проектів дитячих ігрових майданчиків із врахуванням принципу доступності [Текст] / Т.Г. Фесенко, Г.Г. Фесенко // Управління проектами: інновації, нелінійність, синергетика: Матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції магістрантів, аспірантів та науковців. – Одеса: ОДАБА, 2016. – С. 87–89.
4. Аннабаєв Е.Д. «Гендер та інвалідність» як контекст архітектурно-планувального моніторингу дитячих майданчиків [Текст] / Е.Д. Аннабаєв, М.Ю. Розсильний, Т.Г. Фесенко // Гендерна політика очима української молоді: матеріали підсумкової конференції X Регіонального конкурсу молодих вчених, Харків, 30 листопада 2016 р. / [за заг. ред.: Н.В. Бібік, Г.Г. Фесенко] ; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О.М. Бекетова. – Харків : ХНУМГ ім. О.М. Бекетова, 2016. – С. 271–277.

5. Фесенко Т.Г. Интеграция интересов бенефициаров жилищного строительства в систему ценностей проекта [Текст] / Т.Г. Фесенко, Д.М. Мінаєв // Управління розвитком складних систем. – 2015. – № 21. – С. 81–86.

6. Fesenko T. The safe city: developing of GIS tools for gender-oriented monitoring (on the example Kharkiv city, Ukraine) [Text] / T. Fesenko, G. Fesenko, N. Bibik // Eastern-European Journal of Interiorise Technologies. – 2017. – № 3/2(87). – P. 25–33. doi: 10.15587/1729-4061.2017.103054.

7. Загальна інформація елементів доступності для осіб з обмеженими фізичними можливостями по вокзалах залізниць України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.uz.gov.ua/passengers/station\\_services\\_and\\_facilities/osob/](http://www.uz.gov.ua/passengers/station_services_and_facilities/osob/).

8. Стан виконання заходів стосовно усунення виявлених недоліків, згідно з проведенням протягом 2015 року аудиту 91 залізничного вокзалу ПАТ «Укрзалізниця» щодо визначення доступності будівель і споруд та надання послуг для маломобільних пасажирів станом на 31.03.2017 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.uz.gov.ua/passengers/station\\_services\\_and\\_facilities/osob/](http://www.uz.gov.ua/passengers/station_services_and_facilities/osob/).