

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Український державний університет науки і технологій

НАЦІОНАЛЬНА ШКОЛА МАЙСТЕРНОСТІ І ПРОФЕСІЙ
CNAM, ФРАНЦІЯ

«ДО ЗАХИСТУ ДОПУЩЕНО»

Завідувач кафедри:

к.т.н., доцент

(вчене звання, ступінь)

«22»

12

2021 р.

Березовий М.І.

(ПІБ)

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
ДО ДИПЛОМНОЇ МАГІСТЕРСЬКОЇ РОБОТИ
на отримання ОКР «Магістр»

Спеціальність 273 «Залізничний транспорт»

Освітня програма «Інтероперабельність і безпека на залізничному транспорті»

Тема РОЗРОБКА ЗАХОДІВ З ПРИВЕДЕННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ
БУДІВЕЛЬ СТАНЦІЇ СКАЛА-ПОДІЛЬСЬКА ДО ВИМОГ
ІНТЕРОПЕРАБЕЛЬНОСТІ

Виконав:

(підпис)

Олійник Н. Б.

(прізвище, ім'я, по-батькові)

Керівник:

к.т.н., доцент

(вчене звання, ступінь)

Джус В. С.

(підпис)

Джус В. С.

(прізвище, ім'я, по-батькові)

Львів-Дніпро

2021

Аркул	№ докум	Підпис	Дата

0042.206529.ДМР.2021.001

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Український державний університет науки і технологій

НАЦІОНАЛЬНА ШКОЛА МАЙСТЕРНОСТІ І ПРОФЕСІЙ
CNAM, ФРАНЦІЯ

«ДО ЗАХИСТУ ДОПУЩЕНО»

Завідувач кафедри:

к.т.н., доцент _____ Березовий М.І.

(вчене звання, ступінь) (підпис) (ПІБ)

« ____ » _____ 2021 р.

ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА
ДО ДИПЛОМНОЇ МАГІСТЕРСЬКОЇ РОБОТИ
на отримання ОКР «Магістр»

Спеціальність 273 «Залізничний транспорт»

Освітня програма «Інтероперабельність і безпека на залізничному транспорті»

Тема **РОЗРОБКА ЗАХОДІВ З ПРИВЕДЕННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ
БУДІВЕЛЬ СТАНЦІЇ СКАЛА-ПОДІЛЬСЬКА ДО ВИМОГ
ІНТЕРОПЕРАБЕЛЬНОСТІ**

Виконав:

(підпис)

Олійник Н. Б.

(прізвище, ім'я, по-батькові)

Керівник:

к.т.н., доцент

(вчене звання, ступінь)

(підпис)

Джус В. С.

(прізвище, ім'я, по-батькові)

Львів-Дніпро

2021

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						1
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Український державний університет науки і технологій
Кафедра «Транспортні вузли»

**НАЦІОНАЛЬНА ШКОЛА МАЙСТЕРНОСТІ І ПРОФЕСІЙ
CNAM, ФРАНЦІЯ**

«ДО ЗАХИСТУ ДОПУЩЕНО»

Завідувач кафедри:

к.т.н., доцент _____ Березовий М.І.

(вчене звання, ступінь) (підпис) (ПБ)

«___» _____ 2021 р.

**ЗАВДАННЯ
НА ДИПЛОМНУ МАГІСТЕРСЬКУ РОБОТУ**

Олійник Н.Б.
(ПБ)

1. Тема роботи

Розробка заходів з приведення пасажирських
будівель станції Скала-Подільська до вимог
інтероперабельності

затверджено наказом по університету _____ №166ст від «09» квітня 2021р.

2. Термін подачі студентом закінченої роботи

«10» листопада 2021р.

3. Вихідні дані для роботи

Нормативноправові акти та нормативні документи в сфері залізничного рухомого складу, Директиви ЄС щодо залізничного транспорту, нормативні документи в сфері сертифікації об'єктів інфраструктури

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

Назва розділу	Об'єм, %	Рекомендована кількість слайдів
Захист прав осіб з особливими потребами	20	2
Поняття доступності для людей з особливими потребами	20	1
Станція Скала-Подільська як соціальний об'єкт	10	1
Облаштування станції Скала-Подільська з урахуванням вимог інтероперабельності	20	1
Шляхи забезпечення рівного доступу до залізничної інфраструктури людей з особливими потребами	20	2
Заходи з приведення пасажирських будівель станції скала-подільська до вимог інтероперабельності	10	1

Студент
Науковий керівник

Олійник Н.Б.
Джус В.С.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						2
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

СПИСОК СКОРОЧЕНЬ І СЛОВНИК ТЕХНІЧНИХ ТЕРМІНІВ

МГН	маломобільні групи населення
ЛЗОП	люди з особливими потребами
ООН	Організація Об'єднаних Націй
СВК	станційно-вокзальних комплексів
ОТГ	Об'єднана територіальна громада
БУ	Будівельне управління
ДН	ВСП "Тернопільська дирекція залізничних перевезень" РФ "Львівська залізниця" ПАТ "Укрзалізниця"
CRPD	Конвенція про права осіб з інвалідністю
РС	Рухомий склад
РА	Рейковий автобус
УЗ	Укрзалізниця

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						3
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

ЗМІСТ

СПИСОК СКОРОЧЕНЬ І СЛОВНИК ТЕХНІЧНИХ ТЕРМІНІВ.....	3
ВСТУП	6
РОЗДІЛ І. ЗАХИСТ ПРАВ ОСІБ З ОСОБЛИВИМИ ПОТРЕБАМИ	8
1.1 Сучасний стан доступності споруд для людей з особливими потребами	8
1.2 Законодавство України щодо захисту прав маломобільних груп населення.....	10
РОЗДІЛ ІІ. ПОНЯТТЯ ДОСТУПНОСТІ ДЛЯ ЛЮДЕЙ З ОСОБЛИВИМИ ПОТРЕБАМИ.....	13
2.1 Доступ до об'єктів залізничної інфраструктури.....	13
2.2 Питання архітектурної доступності	15
2.3 Питання обслуговування громадян при користуванні послугами залізничного транспорту.....	16
РОЗДІЛ ІІІ. СТАНЦІЯ СКАЛА-ПОДІЛЬСЬКА ЯК СОЦІАЛЬНИЙ ОБ'ЄКТ	19
3.1 Залізнична станція Скала-Подільська	19
3.2 Огляд Стратегії змін та розвитку Скала-Подільської ОТГ	21
3.3 Облаштування приміщень станції для людей з особливими потребами.	23
3.3.1 Вимоги до інфраструктури для ЛЗОП згідно вимог інтегрованості	24
3.4 Вимоги рухомого складу для перевезення людей з особливими потребами.....	47
3.4.1 Загальна характеристика рейкового автобуса	48
3.4.2 Експлуатація рейкового автобуса на Львівській залізниці. Схема слідування (перспективний напрямок обслуговування Скала-Подільської ОТГ)	51
3.5 Вимоги до персоналу при обслуговуванні людей з особливими потребами.....	52

					0042.206529.ДМР.2021.001				
Вим	Аркуш	№ докум.	Підпис	Дата	Розробка заходів з приведення пасажирських будівель станції Скала-Подільська до вимог інтеоперабельності	Літ	Аркуш	Аркушів	
Розробив		Олійник Н.Б.				У		4	92
Перевірив		Джус В.С.				гр. 8-Інтер			
Н. контр.									
Затвердив		Березовий М.І.							

РОЗДІЛ IV. ОБЛАШТУВАННЯ СТАНЦІЇ СКАЛА ПОДІЛЬСЬКА З УРАХУВАННЯМ ВИМОГ ІНТЕРОПЕРАБЕЛЬНОСТІ	57
4.1 Науковий підхід щодо розміщення елементів інфраструктури на СВК залізничної станції з урахуванням вимог інтероперабельності	57
4.2 Дослідження питання забезпечення доступу людей з особливими потребами на СВК станції Скала-Подільська	59
4.3 Результати аналізу забезпечення рівного доступу людей з особливими потребами до пасажирської будівлі залізничної станції.....	63
РОЗДІЛ V. ШЛЯХИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РІВНОГО ДОСТУПУ ДО ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЛЮДЕЙ З ОСОБЛИВИМИ ПОТРЕБАМИ	74
5.1. Шляхи залучення зовнішніх інвестицій.	74
5.2 Пропозиції вирішення питань збитковості пасажирських перевезень та компенсації за перевезення пільгових категорій населення.....	75
5.3 Пропозиції для допуску приватних перевізників до вітчизняної залізничної інфраструктури.....	76
5.4 Економічна ефективність організації туристичних залізничних перевезень Скала-Подільською ОТГ	78
РОЗДІЛ VI. ЗАХОДИ З ПРИВЕДЕННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ БУДІВЕЛЬ СТАНЦІЇ СКАЛА-ПОДІЛЬСЬКА ДО ВИМОГ ІНТЕРОПЕРАБЕЛЬНОСТІ	81
ВИСНОВКИ	83
БІБЛІОГРАФІЯ	84
СПИСОК РИСУНКОВ	88
СПИСОК ТАБЛИЦЬ	90
АННОТАЦІЯ І КЛЮЧОВІ СЛОВА.....	91

ВСТУП

Коли ти людина з особливими потребами, то тобі потрібно кожного дня боротися в цьому світі за звичні, на перший погляд, права та можливості.

В правилах ООН про забезпечення рівних можливостей для людей з особливими потребами (далі ЛЗОП) і інвалідністю сказано про те, що суспільство має змінювати негативні стереотипи, які все ще існують у суспільстві, в питаннях, що стосуються шлюбу, сексуальної відмінності і батьківства ЛЗОП, особливо дівчаток і жінок з особливими потребами. Правила ООН стосуються забезпечення рівних можливостей для усіх людей нашої планети. Конвенція ООН про права осіб з інвалідністю (далі – Конвенція) була ратифікована в Україні 16.12.2009 та набула чинності 6 березня 2010 року. З метою приведення національного законодавства у відповідність до положень Конвенції 22 грудня 2011 року Верховна Рада України ухвалила Закон № 4213 «Про внесення змін до деяких законів України з прав інвалідів».

Стаття 9 Конвенції присвячена праву людей із інвалідністю на доступність. Відповідно до цієї статті "держави-учасниці вживають належних заходів для забезпечення людям з інвалідністю доступу нарівні з іншими до фізичного оточення, до транспорту, до інформації та зв'язку, включаючи інформаційно-комунікаційні технології та системи, а також до інших об'єктів та послуг, відкритих або наданих для населення, як і міських, і у сільських районах".

Для забезпечення доступу людей з інвалідністю до всіх сфер життя держави-учасниці повинні вживати таких заходів:

- розробляти мінімальні стандарти та керівні орієнтири, що передбачають доступність об'єктів та послуг, відкритих або наданих для населення, вводити їх у дію та стежити за їх дотриманням;
- забезпечувати, щоб приватні підприємства, які пропонують об'єкти та послуги, відкриті чи надані для населення, враховували всі аспекти доступності для інвалідів;

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						6
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

- організовувати для всіх залучених сторін інструктаж із проблем доступності, з якими стикаються інваліди;
- оснащувати будинки та інші об'єкти, відкриті для населення, знаками, виконаними азбукою Брайля та в легко зчитуваний та зрозумілій формі;
- надавати різні види послуг помічників та посередників, у тому числі провідників, читців та професійних сурдоперекладачів для полегшення доступності будівель та інших об'єктів, відкритих для населення;
- розвивати інші належні форми надання інвалідам допомоги та підтримки, що забезпечують їм доступ до інформації;
- заохочувати доступ інвалідів до нових інформаційно-комунікаційних технологій та систем, включаючи Інтернет;
- заохочувати проектування, розробку, виробництво та розповсюдження спочатку доступних інформаційно-комунікаційних технологій та систем, так щоб доступність цих технологій та систем досягалася за мінімальних витрат.

Усе вище зазначене само по собі не зробиться, тому кому, як не людям які стикаються кожного дня з такими проблемами, спробувати зробити цей світ доступнішим.

Актуальність запропонованої теми роботи зумовлена необхідністю вирішення проблем, що виникають у людей з особливим потребами при користуванні послугами УЗ, зокрема на станції Скала-Подільська.

Метою дослідження є розробка заходів з приведення пасажирських будівель станції Скала-Подільська до вимог інтегрованості.

Об'єктом дослідження у цій роботі є станційно-вокзальний комплекс станції Скала-Подільська.

Предметом дослідження є огляд доступності пасажирських будівель станції для людей з особливими потребами.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						7
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

РОЗДІЛ І. ЗАХИСТ ПРАВ ОСІБ З ОСОБЛИВИМИ ПОТРЕБАМИ

Організація Об'єднаних Націй в своєму Статуті прописала принципи, в яких достоїнство й цінність, притаманні всім членам людської сім'ї, і рівні та невід'ємні їхні права визнаються за основу свободи, справедливості й загального миру. Одним з найважливіших документів, які затвердила зазначена організація є Конвенція про права осіб з інвалідністю (CRPD) [1].

Конвенція про права осіб з інвалідністю (CRPD) - міжнародний договір ООН про права людини [2], спрямований на захист прав та гідності людей з обмеженими можливостями. Сторони Конвенції зобов'язані сприяти, захищати та забезпечувати повне здійснення своїх прав людьми з обмеженими можливостями та забезпечити повну їх рівність перед законом. Конвенція слугує головним каталізатором у глобальних змінах ставлення до людей з обмеженими можливостями не як до об'єктів благодійності, медикаментозного лікування та соціального захисту, а як до повноправних та рівноправних членів суспільства з правами людини. Конвенція стала першим договором про права людини у XXI столітті. Україна підписала Конвенцію 13 грудня 2006, ратифікувала 16 грудня 2009, договір набрав чинності для України 6 березня 2010 року[3]. В Україні Конвенцію ратифіковано Законом України № 1767-VI від 16.12.2009, а 06.03.2010 вона набрала чинності. Урядом України розпорядженням від 1 серпня 2012 року № 706 затверджено державну цільову програму щодо реалізації Конвенції про права інвалідів на період до 2020 року, а на сьогоднішній день Кабінет Міністрів України видав Розпорядження № 285-р від 07 квітня 2021 року «Про затвердження Національного плану дій з реалізації Конвенції про права осіб з інвалідністю» на період до 2025 року.

1.1 Сучасний стан доступності споруд для людей з особливими потребами

Відповідно до Конвенції[1] інвалідність - це поняття, яке еволюціонує, і є результатом взаємодії, яка відбувається між людьми, які мають порушення

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						8
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

здоров'я та різні перешкоди, що заважає їхній повній та ефективній участі в житті суспільства нарівні з іншими.

Найбільш розповсюдженими захворюваннями ЛЗОП, які використовують залізничний транспорт для своїх потреб є захворювання опорно-рухового апарату, які пов'язані з вадами зору і дефектами слуху.

Відповідно до положень статті 3 Конституції України[10] – людина, її життя і здоров'я, недоторканність та безпека визнаються в Україні найвищою соціальною цінністю. Права і свободи людини та їх гарантії визначають зміст і спрямованість діяльності держави. Держава відповідає перед людиною за свою діяльність. Утвердження і забезпечення прав і свобод людини є головним обов'язком держави.

Аналізуючи політику України щодо ЛЗОП можна стверджувати, що вона застаріла і не відповідає потребам сучасності. Якщо говорити про врахування міжнародних норм і стандартів, то вони також до кінця не узгоджені. Правове поле хоча й направлене на вирішення численних питань щодо ЛЗОП, але це не забезпечується достатніми матеріальними ресурсами та управлінськими механізмами. З аналізу існуючої системи захисту ЛЗОП встановлено, що правовий та соціальний сектори потребують суттєвих змін і доповнень[14].

Особливої актуальності наведені вище проблеми з захисту прав людей з особливими потребами набувають у зв'язку з постійним зростанням їхньої чисельності в державі. Згідно з даними Всесвітньої організація охорони здоров'я – приблизно 15 відсотків населення світу живе з інвалідністю[11]. Інвалідність є поширеним соціальним явищем і для України. За даними Державного служби статистики, в Україні мешкає 2,7 млн. людей з обмеженими можливостями. Це означає, що в Україні кожен 18-й громадянин – є особою з інвалідністю, тобто людиною, яка потребує допомоги та підтримки від держави не лише в грошовому еквіваленті, а й особливого планування житла, облаштування під'їздів, публічних об'єктів, громадського транспорту, забезпечення технічними

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						9
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

та іншими засобами реабілітації, виробами медичного призначення, сприяння у здобутті освіти, професійних знань, працевлаштування, медичних і культурних послуг.

Генеральна Асамблея ООН у 1993 році прийняла «Стандартні правила забезпечення рівних можливостей для інвалідів», які базуються на основних міжнародних правових актах і констатують необхідність реалізації заходів щодо забезпечення особам з особливими фізичними потребами рівних можливостями з іншими членами суспільства, в тому числі і доступності до житла, будинків і споруд громадського обслуговування, місць роботи та відпочинку тощо.

1.2 Законодавство України щодо захисту прав маломобільних груп населення

Чинне законодавство України, також містить положення щодо маломобільних груп населення (далі МГН). Частина таких положень щодо архітектурної доступності ЛЗОП до будівель та споруд є закріпленою у державних будівельних нормах, а перелік об'єктів (будинків, споруд, приміщень, місць обслуговування), доступних мало мобільним відвідувачам, повинен встановлюватися завданням на проектування, що затверджується у встановленому порядку за узгодженням з територіальними органами соціального захисту населення з урахуванням думки громадських об'єднань інвалідів.

Приймаючи світову практику проектування, будівництва та експлуатації будівель і споруд за ступенем значимості критерії організації без бар'єрного архітектурного середовища повинні мати такий порядок пріоритетів як: доступність, безпека, інформативність та зручність.

Так, критерій доступності повинен містити вимоги:

- до можливості безперешкодного і зручного руху мало мобільних відвідувачів земельною ділянкою або закладом обслуговування;

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						10
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

- до входів до будинків;
- до дверних і відкритих проміжків;
- до безперешкодного руху комунікаційними шляхами, приміщеннями і просторами як у будинку, так і на земельній ділянці;
- до можливості своєчасно скористатися місцями відпочинку, очікування і обслуговування;
- щодо проходів до різного обладнання і меблів;
- до ширини внутрішніх сходів.

Під безпекою слід розуміти можливість безперешкодного пересування у будівлях, відвідування об'єктів обслуговування без ризику бути травмованим будь-яким чином або заподіяти шкоду своєму майну, будинку, споруді чи обладнанню. Це стосується розміщення входних майданчиків, сходів і підйомних пристроїв та їх захист від атмосферних опадів; шляхів руху МГН усередині будинку, а також матеріалів для огорожень, дверей та інше.

До вимог критерію інформативності відносяться такі вимоги:

- своєчасне розпізнавання орієнтирів у архітектурному середовищі будинків;
- точну ідентифікацію свого місця знаходження і місць, які є метою відвідування;
- використання засобів інформування, які відповідають особливостям різноманітних груп споживачів;
- можливість ефективної орієнтації відвідувачів як у світлий, так і в темний час доби;
- скорочення часу і зусиль на отримання необхідної інформації;
- можливість мати безперервну інформативну підтримку на усьому шляху пересування будівлею.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						11
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

Критерій зручності повинен відповідати таким основним вимогам:

- створення умов для мінімальних витрат часу і зусиль на задоволення потреб відвідувача;
- забезпечення своєчасної можливості відпочинку, очікування і додаткового обслуговування;
- забезпечення умов для компенсації зусиль, які були витрачені під час руху і отримання послуг;
- збільшення асортименту послуг з урахуванням стану здоров'я відвідувачів за рахунок створення додаткових умов, які допомагають відвідувачеві в отриманні необхідного обслуговування.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						12
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

РОЗДІЛ II. ПОНЯТТЯ ДОСТУПНОСТІ ДЛЯ ЛЮДЕЙ З ОСОБЛИВИМИ ПОТРЕБАМИ

Якщо ж говорити безпосередньо про забезпечення рівного доступності людей з особливими потребами до станційно-вокзальних комплексів необхідно розпочати із нормативно - правових актів, які закріплюють за ними рівний доступ до усіх сфер життя, і також до СВК. Найважливішим і основним в цьому плані є Закон України «Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні», від 21 березня 1991 року №875-12. Даний закон визначає необхідність «Створення умов для безперешкодного доступу інвалідів до соціальної інфраструктури». Основним міжнародним документом, який гарантує права інвалідів є Конвенція ООН про права осіб з інвалідністю, яка ратифікована нашою державою і набрали чинності з 06 березня 2010 року і яка зобов'язує держави-учасниці надавати можливість людям з інвалідністю вести незалежний спосіб життя та повною мірою брати участь в усіх аспектах суспільного життя. Відповідно до статті 13 даної Конвенції держави-учасниці повинні забезпечувати людям з інвалідністю нарівні з іншими ефективний доступ до транспорту, зокрема передбачаючи і різні вікові корективи. Щоб сприяти забезпеченню людям інвалідністю ефективного доступу до послуг які надає залізничний транспорт, держави-учасниці сприяють належному навчанню осіб, які працюють у сфері залізничного транспорту, зокрема в СВК.

2.1 Доступ до об'єктів залізничної інфраструктури

Основним моментом також є те, що доступ до об'єктів залізничної інфраструктури в Україні (пасажирських будівель станцій), має бути забезпечений для осіб з інвалідністю у різних видах:

- 1) як користувачів – відвідувачів послуг залізничного транспорту;
- 2) як надавачів послуг: працівників СВК;
- 3) як пасажирів тощо.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						13
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

Галузеві будівельні норми України регламентують безперешкодний доступ:

- 1) в довкіллі, в нашому випадку на прилеглій до будівель станції території
- 2) в будівлях і приміщеннях.

Цими нормами передбачено безпеку і доступність для усіх категорій населення, в т.ч. людей з особливими потребами та мало мобільних груп населення. Існують окремі державні будівельні норми станційно-вокзальних комплексів залізничного транспорту «залізничних будівель»[5], які вперше в Україні в архітектурному плані регулюють можливість приведення будівель залізничного транспорту до міжнародних стандартів. Це ГБН В.2.3-37472062-2:2013, який застосовується при проектуванні нового будівництва або реконструкції приміщень залізничного транспорту. Дані норми набули чинності з 01.05.2014, і дають нам можливість зрозуміти, якими ж мають бути будинки і приміщення залізничного транспорту. Положення цих вимог стосується функціонально-планувальної організації приміщень, залів, робочих приміщень СВК та працівників апарату суду, допоміжного та обслуговуючого призначення, інженерного обладнання, а також на приміщення загального призначення для відвідувачів.

Відповідно до вище зазначених будівельних норм повинна бути забезпечена:

- доступність місць цільового відвідування як на земельній ділянці (тобто, прилеглій території), так і всередині будинку СВК;
- безпека шляхів руху (в тому числі і евакуаційних);
- місць обслуговування;
- своєчасне отримання ЛЗОП повноцінної та якісної інформації, яка дозволяє орієнтуватися в будинку;
- використовувати обладнання (в т.ч. і для самообслуговування);
- отримувати необхідні послуги;

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						14
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

- зручність і комфортність середовища перебування і обслуговування в СВК;

не менше 5% місць для відвідувачів СВК повинні бути розраховані на людей в кріслах-візках, з можливістю самостійного розвороту на 90-180 градусів;

- у кожній зоні приміщень для очікування (холах) повинні бути місця для мало мобільних відвідувачів, в тому числі і для людей в кріслах-візках;

- у залах для проведення великих службових нарад і в конференц-залах повинні бути місця для співробітників-людей з інвалідністю, які пересуваються в кріслі-візках;

- санітарно-гігієнічні приміщення повинні відповідати вимогам доступності для осіб з інвалідністю.

2.2 Питання архітектурної доступності

Як показують результати проведеного дослідження все ж, на даний час, залишаються особливо проблемними питання архітектурної доступності людей з особливими потребами до СВК, щоб частково виправити ситуацію слід здійснити такі заходи з покращення:

- пониження бордюрів із виконанням похилих пандусів в усіх місцях перетину тротуарів (пішохідних шляхів) з проїжджою частиною;
- на прилеглій території СВК облаштувати паркінг для інвалідів;
- у туалетних приміщеннях виконати універсальну кабінку, а у разі неможливості виконати універсальну кабінку в загальних туалетних приміщеннях вишукати окрему кімнату, в якій влаштувати таку кабінку;
- влаштувати місце і пристосувати до потреб ЛЗОП для отримання можливих послуг тощо;
- створити в СВК інформаційний центр, доступний для осіб з інвалідністю;

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						15
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

- облаштувати інформаційні зони і приміщення, а також доступні для них вхідні вузли і шляхи руху;
- у посадових інструкціях працівників СВК слід передбачити вимоги щодо особливостей обслуговування людей з різними видами інвалідності тощо.

Слід також відзначити, що саме з ратифікацією Конвенції ООН про права осіб з інвалідністю в Україні з'явилися нові Галузевих будівельних норми [5], в яких передбачено архітектурна та інформативна доступність та безпека для усіх громадян, в т.ч. і мало мобільних, які можуть користуватися послугами СВК. Але, на жаль, сьогодні в переважаючій більшості СВК - це будівлі, які не пристосовані для надання у них послуг людям з особливими потребами. А пристосовуючи такі будівлі під потреби УЗ державою не в достатній мірі враховувалось питання доступності до них осіб з інвалідністю, що на мою думку створює суттєві перешкоди у доступі клієнтів послуг УЗ, та вказує на необхідність уваги збоку держави до даної проблематики та вжиття конкретних і послідовних кроків для покращення ситуації.

2.3 Питання обслуговування громадян при користуванні послугами залізничного транспорту

Питання доступності для осіб з інвалідністю вокзалів та станцій АТ "Укрзалізниця" є актуальним і важливим. Про обслуговування громадян на об'єктах залізничного транспорту описано в Порядку обслуговування громадян залізничним транспортом[16]. В зазначеному Порядку описано основні стандарти якості послуг, які повинні включати умови про доступ для осіб з інвалідністю, умови та порядок надання допомоги пасажиром тощо.

В умовах сьогодення з врахуванням війни і її наслідків, необхідно не забувати про умови, які необхідно створювати для осіб з обмеженими можливостями. Розглянемо Українське законодавство щодо забезпечення прав осіб з інвалідністю.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						16
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

Детальніше пропоную зупинитися на Законі [6], а саме розділі V.

Створення умов для безперешкодного доступу осіб з інвалідністю до соціальної інфраструктури. Відповідно до зазначеного Закону підприємства, установи та організації зобов'язані створювати умови для безперешкодного доступу осіб з інвалідністю (у тому числі осіб з інвалідністю, які використовують засоби пересування та собак-поводирів) до об'єктів фізичного оточення. Власники та виробники транспортних засобів повинні забезпечувати надання послуг і виробництво продукту з урахуванням потреб осіб з інвалідністю.

На об'єктах фізичного оточення і транспорті загального користування розміщуються знаки, що застосовуються в міжнародній практиці для позначення їх доступності для осіб з інвалідністю.

У разі якщо діючі об'єкти неможливо повністю пристосувати для потреб осіб з інвалідністю, за погодженням з громадськими об'єднаннями осіб з інвалідністю здійснюється їх розумне пристосування з урахуванням універсального дизайну.

Фінансування зазначених заходів здійснюється за рахунок власників (балансоутримувачів) об'єктів або орендарів згідно із договором оренди. В нашому випадку мова про УЗ.

В статті 28 Закону [6] сказано, що підприємства, організації та фізичні особи - підприємці, що здійснюють транспортне обслуговування населення, зобов'язані забезпечити спеціальне обладнання транспортних засобів, вокзалів, аеропортів та інших об'єктів, яке б дало змогу особам з інвалідністю безперешкодно користуватися їх послугами.

Окремо треба сказати про трудові відносини ЛЗОП, як працівників залізничного транспорту, які прописані в Законі України «Про залізничний транспорт» [15]. Стаття 15 зазначеного Закону говорить про те, що для працевлаштування осіб з інвалідністю на підприємства залізничного транспорту повинні створюватися робочі місця. Кількість таких працівників повинна

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						17
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

становити чотири відсотки від числа працівників, зайнятих на підсобно-допоміжних роботах.

Якщо говорити про проектування і створення нового залізничного рухомого складу, а також будівництво залізничних вокзалів обов'язково повинна бути передбачена можливість їх використання особами з особливими потребами.

Транспорт загального користування (залізничний) з метою врахування обмежених можливостей осіб з інвалідністю забезпечується зовнішніми звуковими інформаторами номера і кінцевих зупинок маршруту, текстовими та звуковими системами у салоні для обов'язкового оголошення зупинок.

Залізничні транспортні засоби загального користування, що виготовляються в Україні або ввозяться на митну територію України, мають бути пристосовані для користування особами з інвалідністю з вадами зору, слуху та з ураженнями опорно-рухового апарату, а також передбачати можливість встановлення зовнішніх звукових інформаторів номера і кінцевих зупинок маршруту, текстових та звукових систем у салоні для оголошення зупинок.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						18
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

РОЗДІЛ ІІІ. СТАНЦІЯ СКАЛА-ПОДІЛЬСЬКА ЯК СОЦІАЛЬНИЙ ОБ'ЄКТ

3.1 Залізнична станція Скала-Подільська

Оскільки права осіб з інвалідністю де-юре є захищеними, але де-факто виконання норм Закону ще потребує нашої підтримки.

Пропонуємо детально розглянути залізничну станцію Скала-Подільська Тернопільської дирекції залізничних перевезень Регіональна філія "Львівська залізниця" на лінії Тересин - Скала-Подільська, де найближчою сусідньою станцією є Тересин, як важливий соціальний і туристичний об'єкт (рис.1). Розташована станція у смт Скала-Подільська Борщівського району Тернопільської області. Розглядаючи станцію Скала-Подільська особливу увагу необхідно приділити питанню доступності станції для ЛЗОП відповідно до вимог інтероперабельності.



Рисунок 1. Станція Скала-Подільська (фото за посиланням photodocumentalist.org.ua)

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						19
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

Актуальна інформація про доступність для ЛЗОП вокзалів та станцій АТ "Укрзалізниця" відображена в переліку залізничних вокзалів, станцій та зупиночних платформ[4]. В зазначеному переліку Станція Скала Подільська, як і найближча станція Тересин(14 км) покищо відсутня. Розміщення станції Скала-Подільська на схемі РФ «Львівська залізниця» показано на рисунку 2.

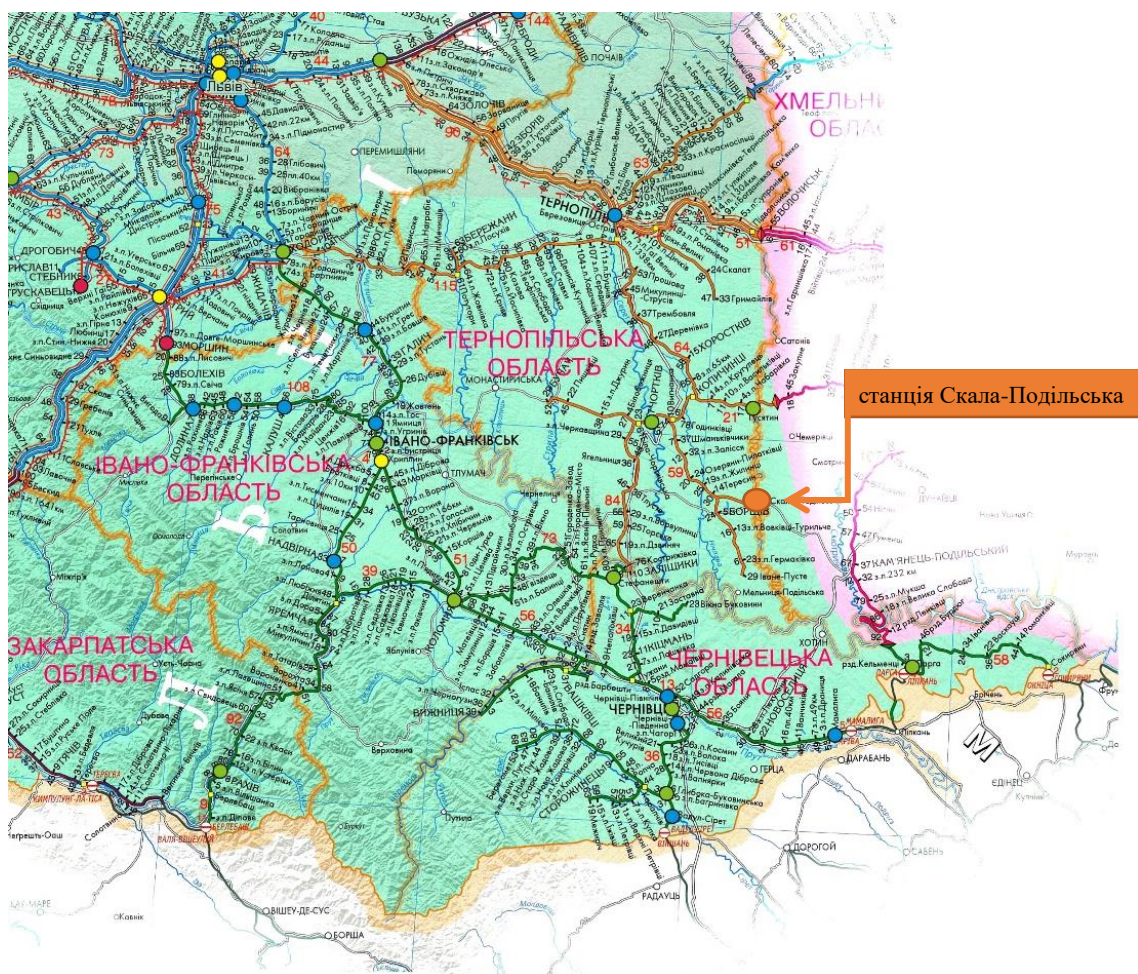


Рисунок 2. Станція Скала-Подільська на схемі РФ «Львівська залізниця»

Стратегією розвитку Скала-Подільської ОТГ включає в себе напрямки з створення умов для доступності об'єктів інфраструктури для людей з особливими потребами та розвиток залізничної інфраструктури регіону[13]. СВК станції Скала-Подільська частково дозволяє вирішувати проблеми з обслуговування ЛЗОП.

Схема станції Скала-Подільська зображена на рисунку 3.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						20
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

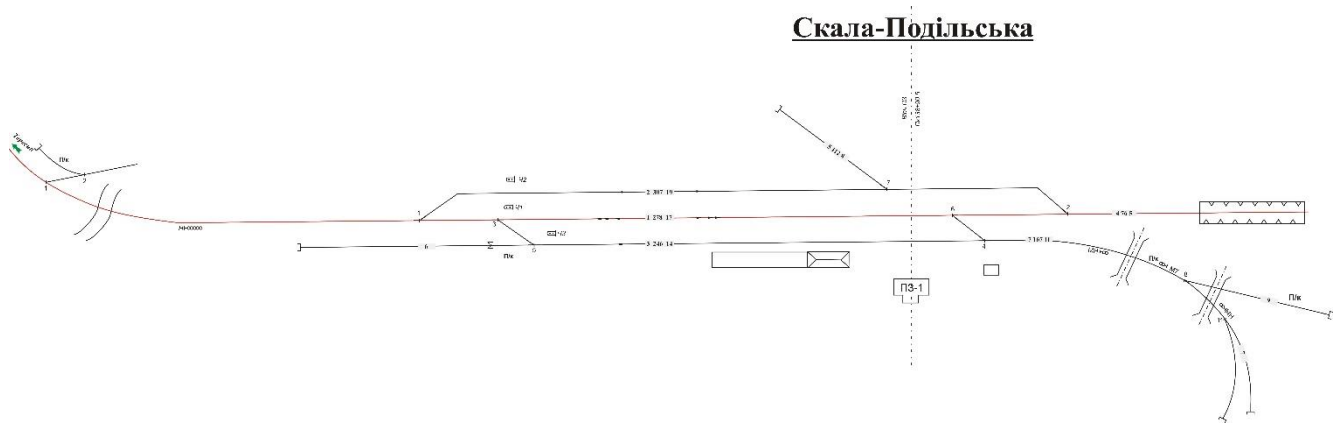


Рисунок 3. Схема станції Скала-Подільська

3.2 Огляд Стратегії змін та розвитку Скала-Подільської ОТГ

Скала-Подільська громада під проект децентралізації прийняла свою Стратегію розвитку до 2025 року. Це обумовлено необхідністю встановити довгострокові цілі і напрямки розвитку громади, створеної у 2015 році шляхом об'єднання 12 населених пунктів. Головний принцип розробки стратегії полягає у забезпеченні гармонійного розвитку та згуртуванні громади шляхом дотримання балансу між ключовими галузями управління і надання публічних послуг, а саме: у суспільній, економічній, екологічній, просторово-функціональній сферах та у сфері надання адміністративних послуг[13].

ОТГ Скала-Подільська є громадою, до складу якої входить 12 населених пунктів, в тому числі одне селище міського типу (сmt) – Скала-Подільська та 11 сіл: Іванків, Гуштинка, Бережанка, Трійця, Турильче, Вербівка, Підпилип'я, Нивра, Залуччя, Гуштин, Лосяч. Територія ОТГ розташована на березі річки Збруч, на межі Тернопільської та Хмельницької областей.

Карта Скала-Подільської ОТГ (Джерело: Перспективний план формування територій громад Тернопільської області) зображено на рисунку 4.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						21
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

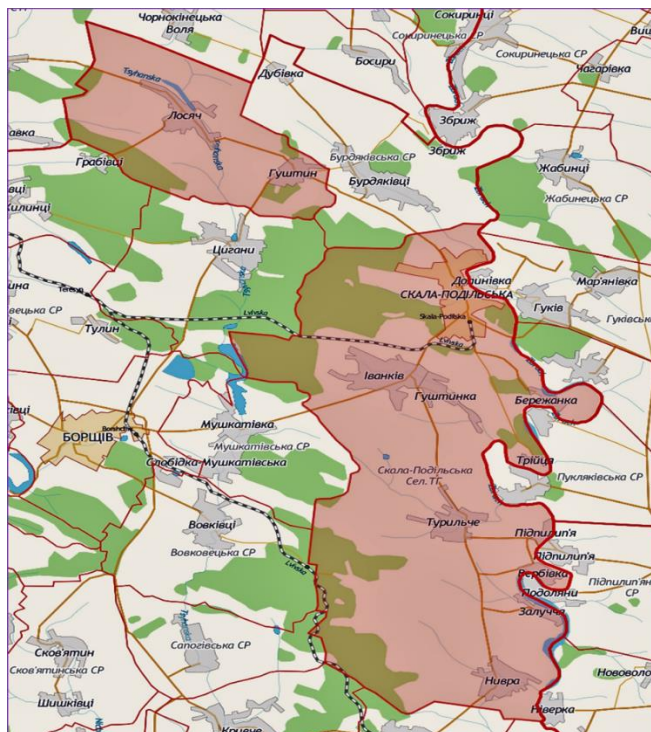


Рисунок 4. Карта Скала-Подільської ОТГ (Джерело: Перспективний план формування територій громад Тернопільської області).

Вся громада і, зокрема, її центр Скала-Подільська, має великий потенціал для розвитку цікавих пропозицій для проведення вільного часу. Сприяє тому багате історичне минуле, урбаністичний уклад старого центру Скали-Подільської, руїни оборонної фортеці на березі річки Збруч, краєзнавчий музей, річка Збруч, відомі історичні особистості, пов'язані з громадою та багато інших. Крім того, смт розташоване на поживавленій трасі (особливо в туристичний сезон) Львів – Тернопіль - Кам'янець-Подільський. І, таким чином, може стати з часом місцем для зупинки та ночівлі туристів автобусних турів, що їдуть в Кам'янець-Подільський. Використання цього потенціалу залежатиме, однак, від співпраці з громадою обласної адміністрації (яка розпоряджається більшістю пам'яток історії) і приватного капіталу, оскільки повернення місту туристичного бренду (відновлення старого центру) і зміна іміджу громади на туристичний, вимагатиме значних фінансових затрат.

В рамках даних змін, необхідно забезпечити для місцевих жителів громади громадський транспорт між населеними пунктами і здійснити модернізацію

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						22
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

місцевих доріг, які в даний час знаходяться в дуже поганому стані з врахуванням вимог щодо доступності об'єктів інфраструктури для ЛЗОП. Органи місцевого самоврядування здійснюють пошук інвестицій в реалізацію стратегічного плану для поліпшення якості життя населення. Не є секретом те, що без розвитку інфраструктури є неможливим розвиток усього регіону, так і навпаки.

3.3 Облаштування приміщень станції для людей з особливими потребами

Об'єкти УЗ повинні бути облаштовані відповідно до вимог ГБН В.2.3-37472062-2:2013[5]. Вказаний ГБН встановлює вимоги до проектування при будівництві нових, реконструкції існуючих службово-технічних будівель і споруд станційно-вокзальних комплексів та зупинних пунктів залізничного транспорту пасажирського призначення всіх видів руху поїздів: при високошвидкісному (понад 201 км/год), швидкісному (від 161 км/год до 200 км/год), прискореному русі (від 141 км/год до 160 км/год) та до 140 км/год.

Зазначені будівельні норми застосовують при розробці галузевих нормативних документів, що стосуються службово-технічних будівель і споруд станційно- вокзальних комплексів та зупинних пунктів залізничного транспорту.

Дія цих будівельних норм поширюється на підприємства, установи та організації, що належать до сфери управління Міністерства інфраструктури України. Також необхідно сказати про те, що в ГБН [5] враховані вимоги не менш важливого документа, як ДБН В.2.2-17:2006 Доступність будинків і споруд для маломобільних груп населення.

В ДБН [7] сказано, що інвалід – це людина, що має порушення здоров'я зі стійким розладом функцій організму, у тому числі з ураженням опорно-рухового апарату, вадами зору і дефектами слуху, що приводять до обмеження життєдіяльності і викликають необхідність його соціального захисту. Також в зазначеному документі сказано, що маломобільні групи населення (далі МГН) – це люди, що відчують труднощі при самостійному пересуванні, одержанні послуги, необхідної інформації або при орієнтуванні в просторі. До мало-

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						23
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

мобільних груп населення тут віднесені інваліди, люди з тимчасовим порушенням здоров'я, вагітні жінки, люди старшого (похилого) віку, люди з дитячими колясками тощо[7].

Оскільки одним з основних об'єктів нашої уваги в даній роботі є залізничний вокзал і інфраструктура біля нього, тому необхідно розглянути, що ж являє собою залізничний вокзал згідно ГБН [5]. Отже, залізничний вокзал – це будівля для обслуговування пасажирів на станціях та зупинних пунктах. Вокзали поділяються на такі типи: за умовами обслуговування (роздільні, частково роздільні, загальні); залежно від взаємного розташування у плані пасажирських будівель, платформ і перонних залізничних колій (бічні (берегові), острівні, тупикові, руслові (надколінні або підколійні), комбіновані); залежно від місцевих умов і взаємного розташування по вертикалі привокзальної площі, пасажирської будівлі та платформ (однорівневі, дворівневі знижені, дворівневі підвищені, багаторівневі). Зазначений будівельний об'єкт є надзвичайно складним будівельним об'єктом. До споруд вокзалу входять тважливі елементи, як: високі та низькі пасажирські платформи, перони, павільйони типу МАФ не торгівельного призначення, флігелі, навіси, пішохідні мости та конкорси, пакгаузи, вантажні платформи, рампи, переїзди, водопропускні труби (крім мостів, по яких вони проходять), водовідвідні та водопровідно-каналізаційні споруди, підземні (тунельні) та наземні переходи, шумозахисні та захисні огорожі. Сам же залізничний вокзал входить до станційно-вокзального комплексу. Цей комплекс включає будівлі та службово-технічні споруди залізничного транспорту, а саме, як правило, пасажирську будівлю, конкорс, переходи, тунелі та пішохідні мости, низькі та високі пасажирські платформи, павільйони, навіси тощо.

3.3.1 Вимоги до інфраструктури для ЛЗОП згідно вимог інтероперабельності

Розглянемо вимоги до інфраструктури для ЛЗОП відповідно до вимог

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						24
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

TSI[8], що наведено нижче.

Відповідно до пункту 4.2.1.1. *Парковка для людей з обмеженими можливостями та осіб з обмеженими фізичними можливостями* сказано про те, що де існує спеціальна зона для паркування на станції, має бути достатня кількість пристосованих паркувальних місць, зарезервованих для людей з обмеженими можливостями та осіб з обмеженою рухливістю, які мають право використовувати їх у найближчому практичному місці, в межах зони паркування, до доступного входу.

Відповідно до пункту 4.2.1.2. *Маршрут без перешкод*: повинні передбачатися безперешкодні маршрути, які з'єднують такі зони загального користування інфраструктури, якщо це передбачено: зупинки інших видів транспорту в межах вокзалу (наприклад, таксі, автобус, трамвай, метро, пором тощо); автостоянки; доступні входи та виходи; інформаційні стійки, візуальні та звукові інформаційні системи; засоби продажу квитків; допомога клієнтам; зони очікування; туалети; платформи. Довжина безперешкодних маршрутів повинна бути найкоротшою практичною дистанцією. Поверхня підлоги траси без перешкод і поверхні землі повинні мати низькі відбивні властивості.

Відповідно до пункту 4.2.1.2.1. *Рух у горизонтальній площині*.

Усі безперешкодні маршрути, пішохідні мости та підземні переходи повинні мати мінімальну безперешкодну ширину 160 см, за винятком зон, визначених у 4.2.1.3 (2) (двері), 4.2.1.12 (3) (платформи) та 4.2.1.15 (платформи) 2 (однорівневі колійні переїзди). Якщо пороги встановлюються на горизонтальній трасі, вони повинні контрастувати з навколишньою підлогою і не повинні перевищувати 2,5 см.

Приклад елементів інфраструктури для ЛЗОП згідно вимог інтегрованості зображено на рисунку 5 і 6.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						25
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		



Рисунок 5. Зображення елементів інфраструктури (з пандусом) для ЛЗОП згідно вимог інтероперабельності.



Рисунок 6. Зображення елементів інфраструктури з тактильною плиткою на пішохідних проходах згідно вимог інтероперабельності.

Відповідно до пункту 4.2.1.2.2. *Рух у вертикальній площині.*

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		26

У випадку безперешкодного маршруту зі зміною рівня, для осіб з обмеженою рухливістю має бути доступний маршрут без сходів як альтернатива сходам (рис. 7).. Сходові марші на безперешкодних маршрутах повинні мати мінімальну ширину 160 см між поручнями. Принаймні перша та остання сходинки мають бути позначені контрастною стрічкою, а принаймні тактильні попереджувальні позначки на поверхні мають бути розміщені перед першою сходинкою вниз. Там, де немає ліфтів, слід передбачити пандуси для інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю, які не можуть користуватися сходами. Ці пандуси повинні мати помірний ухил. Крутий схил дозволений лише на короткі відстані. Сходи та пандуси повинні бути обладнані поручнями з двох сторін, на двох рівнях. Приклад пологого пандуса, як альтернатива сходам зображено на рисунку 7.

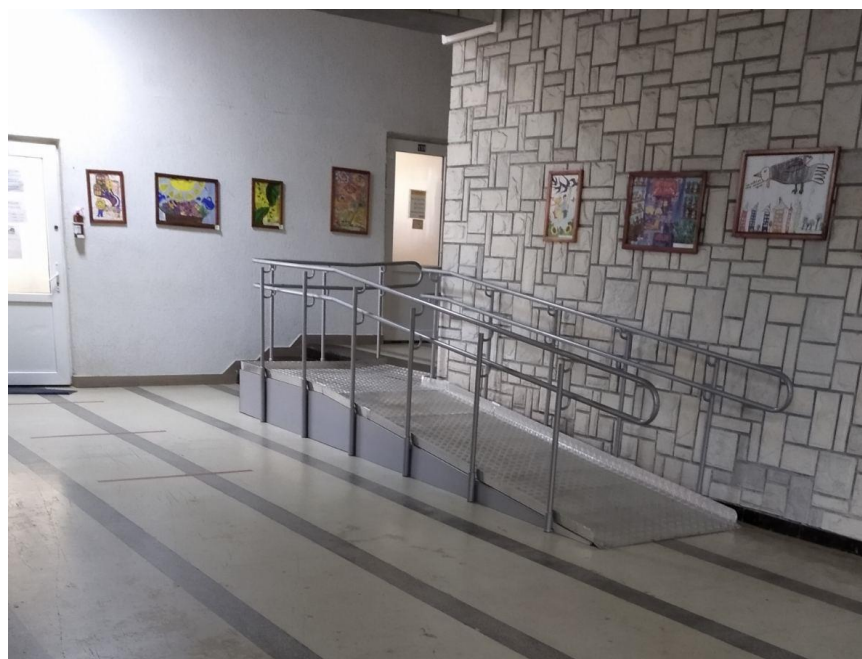


Рисунок 7. Приклад пологого пандуса, як альтернативи сходам.

Підйомники передбачені там, де немає пандусів; вони повинні бути принаймні типу 2 відповідно до специфікацій, зазначених у Додатку А, індекс 1. Підйомники типу 1 дозvolені лише для станцій, які оновлюються або модернізуються.

Ескалатори та рухомі доріжки мають бути сконструйовані відповідно до специфікації, на яку посилаються в Додатку А, індекс 2. Рівневі переїзди можуть

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						27
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

бути частиною безперешкодного маршруту, якщо вони відповідають вимогам пункту 4.2.1.15.

Відповідно до пункту 4.2.1.2.3. *Розмітка маршруту*

Маршрути без перешкод повинні бути чітко визначені візуальною інформацією, як зазначено в пункті 4.2.1.10. Для людей з вадами зору інформація про безперешкодний маршрут має передаватися принаймні за допомогою тактильних розміток та контрастної пішохідної поверхні. Положення цього пункту не поширюються на безперешкодні маршрути до та з автостоянок.

В якості додаткових або альтернативних заходів допускаються технічні рішення з використанням дистанційно керованих аудіопристроїв або телефонних програм. Якщо їх потрібно використовувати як альтернативні заходи, їх слід розглядати як інноваційні рішення.

Якщо в межах легкої досяжності від безперешкодного маршруту, що веде до платформи, є поручні або стіни, коротка інформація (наприклад, номер платформи або розмітка напрямку) шрифтом Брайля повинна бути відображена на поручні або на стіні на висоті 145 см до 165 см. або рельєфні букви.

Відповідно до пункту 4.2.1.3. *Двері та входи*

Цей пункт поширюється на всі двері та входи на безперешкодних маршрутах, за винятком дверей, які забезпечують доступ до туалетів, які не призначені для використання інвалідами або особами з обмеженою рухливістю.

Двері повинні мати безперешкодний проміжок шириною 90 см і забезпечувати можливість керування людьми з обмеженими можливостями та особами з обмеженою рухливістю. Допускається використання ручних, напівавтоматичних або автоматичних дверей. Висота дверей має бути від 80 см до 110 см.

Відповідно до пункту 4.2.1.4. *Підлоги*

Усі підлогові покриття, поверхні підлоги та сходові марші повинні бути протиковзними. У межах приміщень станції в жодній точці пішохідних поверхонь не повинно бути нерівностей більше 0,5 см, за винятком порогів, дренажних каналів і тактильних попереджувальних сигналів на пішохідних поверхнях.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						28
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

Відповідно до пункту 4.2.1.5. *Сигналізація прозорих перешкод*

Прозорі перешкоди на маршрутах, якими користуються пасажирів, у тому числі скляні двері або прозорі стіни, повинні бути позначені. Такі розмітки вказують прозорими перешкодами. Такі розмітки не потрібні, якщо пасажир захищений від контакту з іншими засобами, наприклад, поручнем або суцільними рядами лавок.

Відповідно до пункту 4.2.1.6. *Туалети та сповивання дитини*

Якщо на станції передбачені туалети, принаймні одна кабінка унісекс має бути доступною для інвалідних візків. На рисунку 8 зображено приклад туалетної кімнати, яка за параметрами є доступною для ЛЗОП на інвалідних візках.

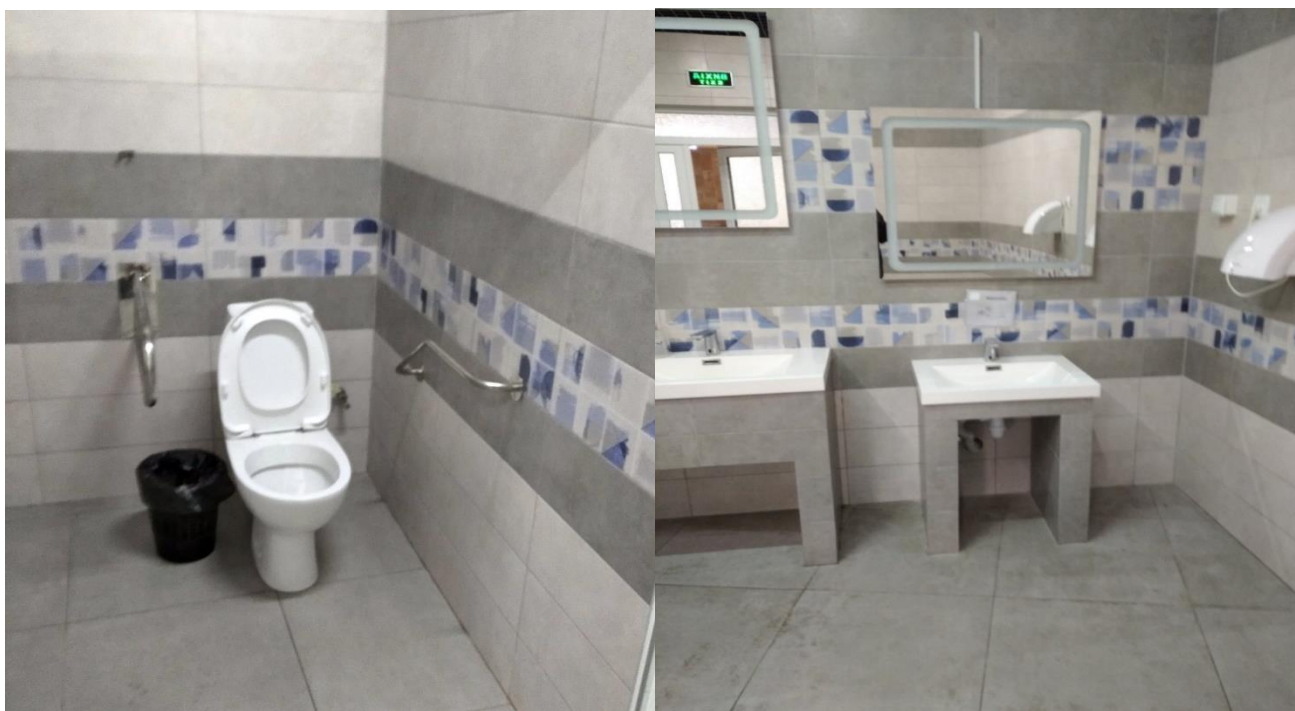


Рисунок 8. Зображення туалетної кімнати, яка за параметрами є доступною для ЛЗОП на інвалідних візках.

Якщо туалети передбачені на станції, повинні бути передбачені приміщення для сповивання дітей, доступні як для чоловіків, так і для жінок.

Відповідно до пункту 4.2.1.7. *Меблі та окремо стоячі пристрої*

Усі меблі та окремо стоячі пристрої на станціях повинні контрастувати з фоном, на якому вони помітні, і мати закруглені краї.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						29
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

Меблі та окремо стоячі пристрої (включаючи елементи на опорах і підвісні елементи), що знаходяться на території станції, повинні розміщуватися в місцях, де вони не заважають сліпим чи людям із вадами зору, або таким чином, щоб їх можна було розпізнати людина за допомогою довгої тростини.

На кожній платформі, де пасажери можуть чекати на поїзд, і кожній зоні очікування повинна бути передбачена принаймні одна зона, обладнана сидіннями та місцем для інвалідних візків.

Якщо така зона захищена від негоди, вона повинна бути доступною для інвалідів на візках.

Відповідно до пункту 4.2.1.8. *Каси та квиткові автомати, інформаційні пункти та пункти обслуговування клієнтів*

Якщо квиткові каси, пункти інформації та обслуговування клієнтів розташовані вздовж безперешкодного маршруту, принаймні одна зі стійок повинна бути доступна для інвалідів на візку та осіб низького зросту, крім того, має бути обладнана принаймні одна зі стійок. з системою індукційної петлі для потреб слухового апарату.

Схему з характеристиками білетної каси для ЛЗОП (людей на кріслах-візках) зображено на рисунку 9.

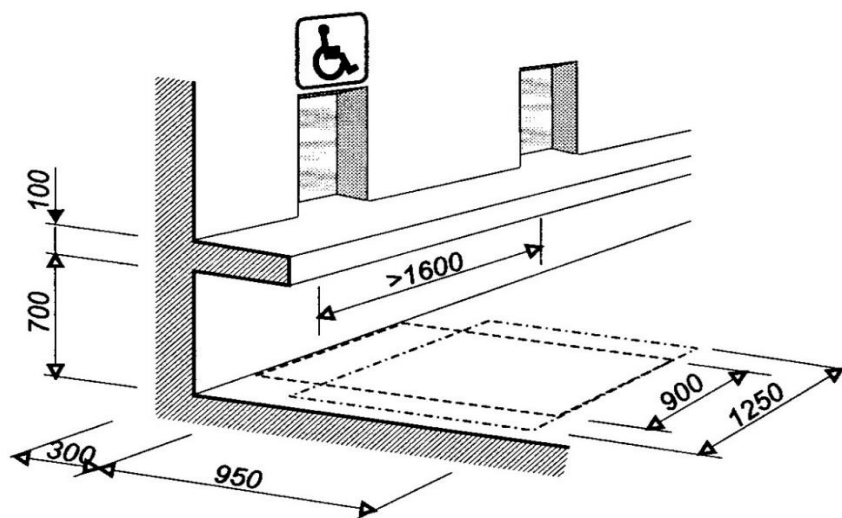


Рисунок 9. Схема з характеристиками білетної каси для ЛЗОП (людей на кріслах-візках).

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		30

Якщо між пасажиром і людиною, що продає квитки в касі, є скло, воно має бути знімним, а якщо не знімається, то має бути обладнане домофонною системою. Кожен такий скЛЗОПакет має бути з прозорого скла.

Приклад білетної каси з пониженим рівнем зображено на рисунку 10.



Рисунок 10. Зображення білетної каси з пониженим рівнем.

Якщо ви встановили електронні пристрої, які відображають інформацію про ціну для особи, яка продає квитки, ви також повинні встановити пристрої, які відображають ціну для особи, яка купує квиток.

Якщо на безперешкодному маршруті на станції є квиткові автомати, принаймні один квитковий автомат повинен бути обладнаний інтерфейсом, до якого може дістатися інвалід на візку або невисока людина.

Якщо встановлені автомати для контролю квитків, принаймні один такий апарат повинен мати вільний прохід шириною не менше 90 см і пропускати пасажирські інвалідні візки довжиною до 1250 мм. У разі оновлення або оновлення допускається ширина 80 см.

У разі використання турнікетів на протязі всього відкриття станції повинен бути передбачений турнікет для користування інвалідами та особами з обмеженими фізичними можливостями.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						31
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		



Рисунок 11. Приклад каси яка обладнана пандусом.

Відповідно до пункту 4.2.1.9. *Освітлення*

Інтенсивність освітлення на зовнішній стороні станції повинна бути достатньою для полегшення пошуку шляху та сигналізації зміни рівня, дверей і входів.

Освітленість на безперешкодному маршруті має бути адаптована до візуальних вимог пасажира. Особливу увагу слід приділити зміні ярусів, квитковим касам і торговим автоматам, інформаційним стійкам та інформаційним дисплеям.

Платформи мають бути освітлені відповідно до специфікації, на яку посилаються в Додатку А, індекс 3 та індекс 4.

Аварійне освітлення повинно забезпечувати достатню видимість для цілей евакуації та ідентифікації протипожежного та запобіжного обладнання.

Відповідно до пункту 4.2.1.10. *Візуальна інформація: покажчики, піктограми, друкована або динамічна інформація*

Надайте таку інформацію: інформація та інструкції з техніки безпеки, попереджувальні знаки, знаки заборони та обов'язкові знаки, інформація про відправлення поїздів, маркування станційних об'єктів (за наявності) та шляхів

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						32
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

доступу до них.

Шрифти, символи та піктограми, що використовуються для візуальної інформації, повинні контрастувати з фоном.

Вказівники повинні бути доступні в усіх точках, де пасажир повинен приймати рішення щодо маршруту, і через певні інтервали вздовж маршруту. Розмітка, символи та піктограми повинні використовуватися послідовно по всій довжині маршруту.

Інформація про відправлення поїзда (включаючи пункти призначення, проміжні зупинки, номер платформи та час) повинна бути на максимальній висоті 160 см принаймні в одній точці станції. Ця вимога стосується друкованої та динамічної інформації, залежно від того, що надається.

Шрифт, який використовується в текстах, повинен бути розбірливим.

Усі знаки безпеки, попереджувальні, обов'язкові та заборонні знаки повинні містити піктограми.

Тактильне маркування повинно бути встановлено: в туалетах, для функціональної інформації та дзвінків про лиха, якщо це необхідно, на ліфтах відповідно до специфікації, зазначеної в Додатку А, індекс 1.

Інформація про години, представлена в цифрах, повинна надаватися цілодобово.

Наведені нижче специфічні графічні символи та піктограми повинні містити символ інвалідного візка: інформація про маршрути для інвалідних візків, позначення туалетів, доступних для інвалідних візків, та інших зручностей, якщо є, якщо на пероні надається інформація про порядок розміщення вагонів - позначення місця посадки для інвалідних візків. Символи можна комбінувати з іншими символами (наприклад, ліфт, туалет тощо).

Якщо використовуються індукційні петлі, вони повинні бути позначені знаком.

Туалети, доступні для людей в інвалідних візках, з відкидними бічними поручнями мають бути позначені графічним зображенням, що показує поручень у піднятому та опущеному положенні.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						33
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

В одній точці можна використовувати не більше п'яти піктограм разом зі стрілкою, яка вказує в одному напрямку і розміщується один біля одного.

Дисплеї повинні відповідати вимогам пункту 5.3.1.1. На даний момент термін «дисплей» означає будь-яку підтримку динамічної інформації.

Відповідно до пункту 4.2.1.11. *Розмовна інформація.*

Розмовна інформація повинна мати мінімальне значення STI-PA 0.45 у всіх зонах.

Відповідно до пункту 4.2.1.12. *Ширина і край платформи.*

Небезпечна зона платформи відходить від краю платформи з боку колії і визначається як зона, де пасажиром заборонено стояти під час руху або прибуття поїзда. Ширина платформи може змінюватися по довжині.

Мінімальна безперешкодна ширина платформи повинна дорівнювати ширині небезпечної зони та ширині двох протилежних маршрутів шириною 80 см (160 см). Цей розмір можна скоротити до 90 см на кінцях платформи.

На цьому маршруті можуть бути перешкоди шириною 160 см. Пристрої, необхідні для системи сигналізації та обладнання безпеки, не вважаються перешкодами в цьому пункті. Мінімальна відстань між перешкодою та небезпечною зоною повинна відповідати наступній таблиці: Таблиця 4 Мінімальна відстань між перешкодами та небезпечною зоною, довжина перешкод (вимірюється паралельно краю платформи), мінімальна відстань від небезпечної зони <1 м (примітка 1) - невеликі перешкоди 80 см, 1 м до <10 м - велика перешкода 120 см (примітка 1): Якщо, виміряно паралельно краю платформи, відстань між двома невеликими перешкодами менше 2,4 м, їх слід розглядати як одну велику перешкоду.

Якщо на борту поїзда або на платформі є додаткові пристрої, що дозволяють людям на інвалідних візках сідати або висаджуватися з поїзда, вільний простір (без перешкод) 150 см від краю пристрою в напрямку входу/посадки до вагона, то на рівні платформи вони повинні бути передбачені, якщо є ймовірність використання таких пристроїв. Нові станції повинні відповідати цій вимозі для всіх поїздів, які зупиняються на певній платформі.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						34
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

Межа небезпечної зони, найбільш віддалена від краю колійної сторони платформи, повинна бути позначена візуальною та тактильною розміткою пішохідної поверхні.

Візуальне маркування має бути у вигляді контрастної за кольором попереджувальної лінії шириною не менше 10 см.

Тактильні розмітки пішохідної поверхні можуть бути одного з двох типів: шаблон попередження, що вказує на небезпеку на межі небезпечної зони, шаблон, що показує пішохідну доріжку на безпечній стороні платформи.

Матеріал на краю платформи з боку доріжки повинен контрастувати з темною сходинкою.

Відповідно до пункту 4.2.1.13. *Кінець платформи.*

На кінці платформи має бути встановлений бар'єр, що перешкоджає вільному доступу, або на поверхнях для прогулянок повинні бути розміщені візуальні та тактильні маркери з попереджувальним малюнком, що вказує на ризик.

Відповідно до пункту 4.2.1.14. *Посадкові засоби на платформах.*

Якщо є пандус платформи, він повинен відповідати вимогам пункту 5.3.1.2.

Якщо платформний підйомник працює, він повинен відповідати вимогам пункту 5.3.1.3.

Посадкові засоби, включаючи переносні пандуси, повинні безпечно зберігатися так, щоб вони не становили перешкоди для пасажирів і не становили загрози для пасажирів під час їх зберігання на платформі.

Відповідно до пункту 4.2.1.15. *Колійні переходи до пасажирських платформ.*

Станційний залізничний перетин може використовуватися як частина безсходового маршруту або маршруту без перешкод відповідно до національних правил.

Якщо залізничні переїзди використовуються як частина безступінчастих маршрутів на додаток до інших маршрутів, вони повинні: мати мінімальну ширину 120 см (менше 10 м у довжину) або 160 см (10 м у довжину і більше), мають помірний нахил; різкий схил допускається лише на короткі відстані, бути сконструйованим таким чином, щоб найменше колесо візка, як зазначено в Додатку

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						35
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

М, не могло бути затиснуто між поверхнею перетину та рейкою, якщо доступ до рівневих переїздів забезпечений захисними бар'єрами для запобігання ненавмисного/неконтрольованого переходу колії особами, мінімальна ширина прямої лінії та всередині перешкоди може бути менше 120 см, але не менше 90 см.

Якщо залізничні переїзди використовуються як частина безперешкодних маршрутів і є єдиним рішенням для всіх пасажирів, вони повинні: відповідати всім перерахованим вище специфікаціям, мають візуальні та тактильні позначки для визначення початку та кінця переходу, перебувати під наглядом або, відповідно до національних правил, повинні бути передбачені засоби для безпечного проходу сліпих або слабозорих осіб, або ж переїзд повинен функціонувати для безпечного проходу людей з вадами зору.

Якщо будь-яка із вищезазначених вимог не може бути виконана, переїзди через рівні шляхи не можуть розглядатися як частина маршруту без сходів або перешкод.

Відповідно до пункту 5.3.1.2. *Платформні пандуси/*

Пандуси повинні бути спроектовані та оцінені для зони використання, визначеної максимальним вертикальним зазором, який вони можуть покривати в межах максимального нахилу 18%.

Пандуси повинні вміщувати інвалідний візок з характеристиками, як детально описано в Додатку М.

Пандуси повинні витримувати навантаження не менше 300 кг, розміщені в центрі пристрою, розподілені на площі 660 мм на 660 мм.

Якщо рампа має електричне живлення, вона повинна управлятися вручну в разі збою електроенергії.

Поверхня проїзної частини повинна бути протиковзкою і мати доступну ефективну ширину не менше 760 мм.

Пандуси з доступною шириною менше 1000 мм повинні мати краї з обох боків, підняті вгору, щоб запобігти ковзанню коліс засобу пересування.

Опори на обох кінцях пандуса повинні мати фаску не вище 20 мм. Вони повинні бути позначені контрастними попереджувальними смугами.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						36
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

Пандус повинен мати механізм для надійного розміщення пандуса, щоб він не міг рухатися під час посадки або висадки.

Пандуси повинні мати контрастну розмітку.

Відповідно до пункту 5.3.1.3. *Платформні підйомники/*

Ліфти повинні бути спроектовані та оцінені для зони використання, визначеної максимальним вертикальним зазором, який вони можуть подолати.

Ліфти повинні вміщувати інвалідний візок з характеристиками, наведеними в додатку М.

Підйомники повинні витримувати навантаження не менше 300 кг, розташовані в центрі пристрою, розподілені на площі 660 мм на 660 мм.

Підлога ліфта повинна бути неслизькою.

На рівні підйомної платформи доступна ширина має становити не менше 800 мм і довжина 1200 мм. Відповідно до Додатка М, додаткова довжина 50 мм повинна бути доступна для ніг вище 100 мм над підйомною платформою, враховуючи як переднє, так і заднє положення користувача інвалідного візка.

Пересувна платформа, яка простягається на сходинку між підйомною платформою та підлогою вагона, повинна мати мінімальну ширину 760 мм.

Якщо ліфт оснащений кнопками керування для запуску, опускання на рівень землі, підйому та повернення додому, вони повинні керуватися безперервним тиском руки оператора і не повинні дозволяти оператору помилково написати послідовність операцій, коли підйомник знаходиться в положенні. використовувати.

Ліфт повинен мати пристрої, які дозволяють запускати і опускати його на рівень землі разом з пасажиром, а також піднімати і повертати у вихідне положення порожнього ліфта у разі відключення електроенергії.

Усі складові підйомника повинні рухатися зі швидкістю не більше 150 мм/с при опусканні та підйомі пасажирів, а також зі швидкістю не більше 600 мм/с при запуску або поверненні в вихідне положення (крім ручного запуску або повернення в положення спокою).

Вертикальне і горизонтальне прискорення підйомної платформи під час перевезення пасажирів не повинно перевищувати 0,3 г.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						37
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

Підйомна платформа повинна бути обладнана бар'єрами для запобігання відкочування коліс візка з підйомної платформи під час роботи.

Підйомник повинен бути обладнаний рухомим бар'єром або вбудованою конструкцією, щоб запобігти відкочування крісла з краю, найближчого до транспортного засобу, доки ліфт не буде в піднятому положенні.

Кожна сторона підйомної платформи, яка виходить за межі транспортного засобу в піднятому положенні, повинна мати бар'єр висотою не менше 25 мм. Такі бар'єри не повинні бути перешкодою для маневрування в коридор і назад.

Бар'єр вантажного краю (зовнішній бар'єр), який виконує роль вантажної рампи, коли підйомник знаходиться на рівні землі, повинен забезпечувати достатній захист у піднятому або закритому положенні, або повинна бути встановлена додаткова система, яка запобігає прориву електричного інвалідного візка через бар'єр.

Підйомник повинен забезпечувати два положення інваліда на візку – обличчям або спиною до транспортного засобу.

Домкрат повинен бути оснащений контрастною маркуванням.

Відповідно до пункту 5.3.2.1. *Інтерфейс пристрою керування дверима.*

Пристрій керування дверима повинен мати візуальну індикацію на або біля нього, що вказує на те, що він був активований, і повинен бути здатний приводитися в дію тиском руки, що не перевищує 15 Н.

Його потрібно впізнати на дотик (наприклад, тактильне маркування); ця ідентифікація повинна вказувати на функцію.

Відповідно до пункту 5.3.2.2. *Стандартні та універсальні унітази: загальні параметри.*

Центр дверної ручки, замка або пристрою керування дверима зовні або всередині туалетного відділення повинен знаходитися на висоті не менше ніж 800 мм і не більше ніж на 1100 мм над поріжком дверей туалету.

Відповідні візуальні та тактильні (або звукові) сигнали повинні бути забезпечені всередині та зовні туалету, щоб вказувати, що двері зачинені.

Органи управління дверцятами та інше обладнання всередині туалетної

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						38
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

кабінки (крім пристроїв для зміни підгузників і пристроїв для виклику допомоги) повинні працювати з зусиллям, що не перевищує 20 Н.

Пристрої керування, включаючи приводи змиву, повинні контрастувати з фоном і бути впізнаваними на дотик.

Надайте чітку та точну інформацію про роботу кожного пристрою керування, використовуючи піктограми та будьте тактильні.

Сидіння, кришка і поручні унітазу повинні контрастувати з фоном.

Відповідно до пункту 5.3.2.3. *Стандартний туалет.*

Стандартний туалет не призначений для доступу для людей на інвалідних візках.

Мінімальна корисна ширина дверей повинна бути 500 мм. Поруч з унітазом і умивальником встановлюють нерухомі вертикальні або горизонтальні перила згідно з п. 4.2.2.9.

Відповідно до пункту 5.3.2.4. *Універсальний унітаз.*

Універсальний унітаз - це туалет, призначений для доступу для всіх пасажирів, включаючи всіх інвалідів та осіб з обмеженими фізичними можливостями.

Корисну площу універсального унітазу визначали за методом його оцінки (А або Б згідно з пунктом 6.1.3.1).

Доступна корисна ширина дверцят унітазу повинна бути не менше 800 мм. Якщо двері є автоматичними або напіваавтоматичними, вони повинні мати можливість часткового відкривання, щоб дозволити супроводжувачій особі, яка пересувається на інвалідному візку, вийти та повернутися до модуля туалету.

Знак згідно з додатком N повинен бути розміщений на зовнішній стороні дверей.

Усередині туалетної кабінки має бути достатньо місця, щоб інвалідним візком, зазначеним у Додатку М, можна було маневрувати таким чином, щоб досягти свого положення, що дозволяє як убік, так і по діагоналі переміщати користувача інвалідного візка на сидіння унітазу.

Перед сидінням унітазу має бути вільний простір 700 мм, що дзеркально

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						39
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

відображає профіль сидіння унітазу.

З обох боків сидіння унітазу повинні бути передбачені горизонтальні поручні, які відповідають вимогам пункту 4.2.2.9, які мають висоту принаймні на рівні переднього краю сидіння унітазу.

Поручень на стороні, доступній для інвалідного візка, має бути закріпленим на петлях, щоб інвалід на візку міг вільно переміщатися до сидіння унітазу та назад.

У опущеному положенні поверхня сидіння унітазу повинна бути від 450 мм до 500 мм над рівнем підлоги.

Усі елементи обладнання повинні бути легкодоступними для людей на інвалідних візках.

Туалетна кабінка повинна мати принаймні два пристрої виклику допомоги, які при спрацьовуванні подають сигнал особі, яка може вжити відповідних заходів; їм не потрібно ініціювати спілкування.

Інтерфейс пристрою виклику допомоги має бути таким, як зазначено в пункті 5.3.2.6.

Один пристрій для виклику допомоги повинен бути розміщений на висоті не більше ніж на 450 мм над підлогою, виміряно по вертикалі від підлоги до центру контролю. Його необхідно розташувати так, щоб людина, що лежить на підлозі, могла дістатися до управління.

Інший пристрій для виклику допомоги має розташовуватися на висоті від 800 мм до 1100 мм над підлогою, виміряно вертикально до центру пульта керування.

Обидва пристрої виклику допомоги повинні бути розташовані на різних вертикальних поверхнях kabіни, щоб до них можна було дістатися з різних положень.

Елементи керування пристроями виклику допомоги повинні відрізнятися від будь-якого іншого елемента керування в туалеті, бути забарвленим іншим чином, ніж інші пристрої керування, і контрастувати з їх оточенням.

Якщо передбачено пеленальний столик для дитини, його корисна поверхня в опущеному положенні повинна знаходитися на висоті від 800 мм до 1000 мм над рівнем підлоги.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						40
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

Відповідно до пункту 5.3.2.5. *Пеленальний столик для дітей.*

Корисна площа пеленального столика для дітей повинна бути не менше 500 мм в ширину і 700 мм в довжину.

Пеленальний столик повинен бути сконструйований так, щоб дитина не випадково зісковзнув; він не повинен мати гострих країв і витримувати вагу не менше 80 кг.

Повинна бути можливість скласти його однією рукою, використовуючи силу не більше 25 Н.

Відповідно до пункту 5.3.2.6. *Інтерфейс пристрою виклику допомоги.*

Апарат виклику допомоги:

Він позначається знаком із зеленим або жовтим фоном (як зазначено в Додатку А, індекс 10), з білим символом, що позначає дзвінок або телефон; знак може бути на кнопці, рамці або на окремій піктограмі;

Містить тактильні символи;

Сигналізує користувачеві візуально або акустично, коли він активований;

Надає додаткову експлуатаційну інформацію за потреби;

Керується вручну, і для його активації може не вимагатися застосування сили більше 30 Н.

Приклад пристрою виклику допомоги на будівлі для ЛЗОП зображено на рисунку 12.



Рисунок 12. Пристрій виклику допомоги на будівлі для ЛЗОП.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						41
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

Відповідно до пункту 5.3.2.7. *Внутрішні та зовнішні дисплеї.*

Назва кожної станції (яка може бути скороченою) або слова повідомлень повинні відображатися щонайменше 2 секунди.

Якщо використовуються розсувні текстові дисплеї (по горизонталі чи вертикалі), кожне повне слово має відображатися щонайменше 2 секунди, а швидкість по горизонталі не повинна перевищувати в середньому 6 символів на секунду.

Шрифт, який використовується в текстах, повинен бути розбірливим.

Висота прописних літер і цифр, що використовуються на зовнішніх лицьових табличках, повинна бути не менше 70 мм, а на бічних - не менше 35 мм.

Внутрішні дисплеї повинні бути спроектовані та оцінені для зони використання, визначеної максимальною відстанню огляду.

Відповідно до пункту 5.3.2.8. *Засоби для посадки: рухомі сходи та пересувні платформи.*

Рухома сходи́нка або платформа повинні бути спроектовані та оцінені для зони використання, визначеної шириною дверного отвору, на який вони можуть поміститися.

Механічна міцність пристрою повинна відповідати специфікації, зазначеній у додатку А, індекс 11.

Повинен бути встановлений відповідний механізм для забезпечення стійкості пристрою в його робочому положенні та положенні відпочинку.

Поверхня пристрою має бути неслизькою, а його ефективна доступна ширина в світлі має дорівнювати ширині дверей.

Обладнання має бути обладнане системою виявлення перешкод, що відповідає специфікації, зазначеній у Додатку А, індекс 11.

Пристрій повинен мати можливість працювати та повертатися в вихідне положення в аварійному режимі, якщо трапилося збій живлення.

Відповідно до пункту 5.3.2.9. *Засоби для посадки: пандуси.*

Пандуси повинні бути спроектовані та оцінені для зони використання, визначеної максимальним вертикальним зазором, який вони можуть подолати в

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						42
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

межах максимального градієнта 18%.

Пандуси повинні витримувати навантаження не менше 300 кг, розміщені в центрі пандуса, розподілені на площі 660 мм на 660 мм.

Посадочна рампа повинна бути встановлена вручну персоналом або повинна бути встановлена механічно (напіваавтоматично) персоналом або пасажиром.

Якщо пандус має електричне живлення, він повинен мати можливість керувати вручну в разі збою електроенергії.

Поверхня пандуса повинна бути неслизькою і мати доступну ефективну ширину не менше 760 мм.

Пандуси з доступною шириною менше 1000 мм повинні мати краї з обох боків, підняті вгору, щоб запобігти ковзанню коліс мобільного пристрою.

Опори з обох боків пандуса повинні бути скошеними і не вище 20 мм. Вони повинні бути позначені контрастними попереджувальними смугами.

Використовуючи пандус під час посадки або висадки, він повинен бути закріплений таким чином, щоб уникнути його зміщення під час навантаження або розвантаження.

Напіваавтоматичні пандуси повинні бути оснащені пристроєм, який зупинить рух сходинки, коли її передній край стикається з предметом або людиною під час руху платформи.

Пандус повинен бути обладнаний контрастною розміткою.

Відповідно до пункту 5.3.2.10. *Засоби для посадки: бортові підйомники.*

Ліфти повинні бути спроектовані та оцінені для зони використання, визначеної максимальним вертикальним зазором, який вони можуть подолати.

Поверхня підлоги підйомної платформи повинна бути неслизькою. На рівні підлоги підйомна платформа повинна мати доступну ширину не менше 760 мм і довжину 1200 мм. Відповідно до Додатка М, додаткова довжина 50 мм повинна бути доступна для ніг вище 100 мм над підйомною платформою, враховуючи як переднє, так і заднє положення користувача інвалідного візка.

Пересувна платформа, яка простягається на сходинку між підйомною платформою та підлогою вагона, повинна мати мінімальну ширину 720 мм.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						43
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

Підйомник повинен витримувати навантаження не менше 300 кг, розміщеного в центрі підйомної платформи, розподіленої на площі 660 мм на 660 мм.

Якщо ліфт оснащений кнопками керування для запуску, опускання на рівень землі, підйому та повернення в положення спокою, вони повинні керуватися безперервним тиском руки і не допускати неправильної послідовності операцій, коли підйомна платформа зайнятий.

Ліфт повинен мати пристрої, які дозволяють запускати і опускати його на рівень землі разом з пасажиром, а також піднімати і повертати у вихідне положення порожнього ліфта у разі відключення електроенергії.

Усі складові підйомника повинні рухатися зі швидкістю не більше 150 мм/с при опусканні та підйомі пасажирів і зі швидкістю не більше 600 мм/с при запуску або поверненні в вихідне положення (крім ручного запуску або повернення в стан спокою). посада).

Вертикальне і горизонтальне прискорення підйомної платформи під час перевезення пасажирів не повинно перевищувати 0,3 г.

Підйомна платформа повинна бути обладнана бар'єрами для запобігання відкочування коліс візка з підйомної платформи під час роботи.

Підйомник повинен бути обладнаний рухомим бар'єром або вбудованою конструкцією, щоб запобігти відкочування крісла з краю, найближчого до транспортного засобу, доки ліфт не буде в піднятому положенні.

Кожна сторона підйомної платформи, яка виходить за межі транспортного засобу в піднятому положенні, повинна мати бар'єр висотою не менше 25 мм. Такі бар'єри не повинні бути перешкодою для маневрування в коридор і назад.

Бар'єр вантажного краю (зовнішній бар'єр), який виконує роль вантажної рампи, коли підйомник знаходиться на рівні землі, повинен забезпечувати достатній захист у піднятому або закритому положенні, або повинна бути встановлена додаткова система, яка запобігає прориву електричного інвалідного візка через бар'єр.

Підйомник повинен забезпечувати два положення інваліда на візку –

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						44
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

обличчям або спиною до транспортного засобу. Домкрат повинен бути оснащений контрастною маркуванням.

Приклад обладнання сходів підйомником різного переміщення показано на рисунку 13.

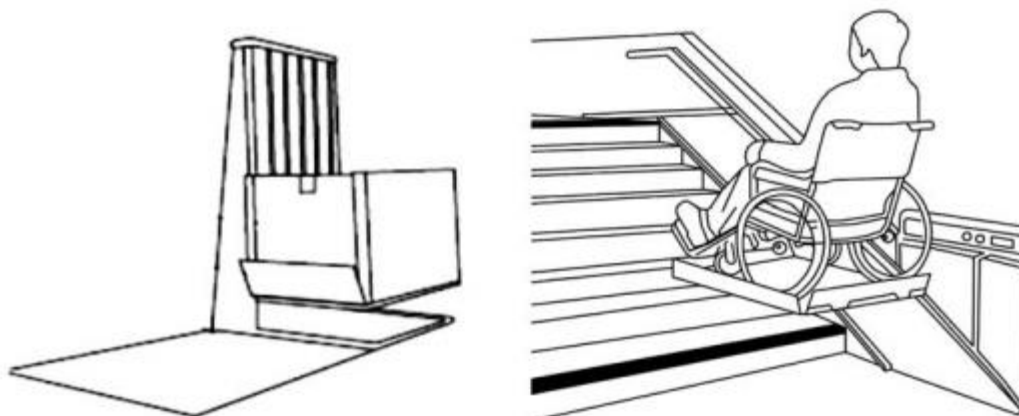


Рисунок 13. Приклад обладнання сходів підйомником різного переміщення[20].

Ця TSI не поширюється на нові станції, яким уже надано дозвіл на будівництво або на які поширюється контракт на виконання робіт, який уже підписаний або перебуває на завершальній стадії тендерної процедури на дату застосування цієї TSI. У будь-якому випадку, у таких випадках TSI PRM 2008 (6) має застосовуватися в межах його визначеної сфери застосування. Для таких проектів станцій, для яких необхідно буде застосовувати TSI PRM 2008, дозволяється (але не обов'язково) використовувати переглянута версія, повністю або для окремих розділів; у разі застосування, обмеженого окремими розділами, заявник повинен обґрунтувати та задокументувати, що відповідні вимоги залишаються несуперечливими, що має бути затверджено Нотифікованим органом.

У випадку станцій, які тривалий час були закриті для пасажирських перевезень і знову введені в експлуатацію, такі ситуації можуть розглядатися як оновлення або оновлення відповідно до пункту 7.2.

У кожному випадку будівництва нової станції начальник станції повинен організувати консультації з суб'єктами управління сусідніми об'єктами з метою виконання вимог доступності не лише на станції, а й у зоні входу станції. Для

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						45
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

мультимодальних станцій слід також проконсультуватися з іншими транспортними органами щодо доступу до залізничної та нерейкової частини.

Ця TSI застосовується до всіх одиниць рухомого складу в межах своєї сфери дії, які введені в експлуатацію після дати застосування цієї TSI, за винятком випадків, коли пункт 7.1.1.2 «Перехід» або пункт 7.1.3.1 (підсистема ») LOC & PAS TSI.

Необхідно сказати про те, що застосування цієї TSI можливе тільки до існуючої інфраструктури та рухомого складу, а головною метою є досягнення їхньої відповідності шляхом виявлення та поступового усунення існуючих перешкод доступу.

Для інфраструктури відповідність цій TSI є обов'язковою, особливо для деталей, які оновлюються або будуть оновлюватися. Однак TSI визнає, що завдяки характеристикам старої залізничної системи сумісність існуючої інфраструктури може бути досягнута шляхом поступового покращення доступності.

На додаток до цього поетапного підходу в цільовій системі для існуючої інфраструктури дозволені такі винятки:

- Для безперешкодного маршруту, що складається з існуючих пішохідних мостів, сходів і підземних переходів, включаючи двері, ліфти та пристрої контролю квитків, дотримання вимог щодо розмірів вищезазначених елементів щодо їх ширини не є обов'язковим.

- Відповідність вимогам до мінімальної ширини платформи не вимагається для існуючих станцій, якщо причиною невідповідності є наявність перешкод (наприклад, конструктивні колони, сходи, ліфти тощо) на конкретних платформах або існуючі колії, які зазвичай не можна перемістити.

- Якщо існуюча станція або її частина вважається історичною пам'яткою та охороняється національним законодавством, можна адаптувати вимоги цієї TSI, щоб не порушувати національне законодавство про охорону будівель.

Для рухомого складу відповідність цій TSI тих частин, які оновлюються або оновлюються, має відповідати вище згазаним вимогам, хоча також існують

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						46
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

особливі випадки.

Особливі випадки поділяються на:

-з відміткою "Р": "постійні" випадки,

-з відміткою «Т»: «тимчасові» випадки, коли планується досягти цільової системи в майбутньому. Ці випадки детально розглядаються комісією і проходять погодження.

Існують Додатки А, В, С, D, E, F, G, H, I, J, K, L і М. В зазначених додатках описано важливі моменти, які потребують окремого відображення поза TSI[8].

3.4 Вимоги рухомого складу для перевезення людей з особливими потребами

Для перевезення ЛЗОП можна задіяти рейковий автобус, який відповідає вимогам ЄС. Регламент Комісії (ЄС) №1300/2014 від 18 листопада 2014 року *про технічні специфікації сумісності щодо доступності залізничної системи Союзу для людей з обмеженими можливостями та осіб з обмеженою рухливістю* (TSI: Commission Regulation (EU) №1300/2014 of 18 November 2014) встановлює технічну специфікацію інтероперабельності (TSI), що стосується доступності залізничної системи Союзу для людей з обмеженими можливостями та осіб з обмеженою рухливістю[8].

Вказаний TSI застосовується до рухомого складу, який входить до сфери застосування TSI LOC&PAS і призначений для перевезення пасажирів. В TSI зазначено, що «людина з обмеженими можливостями та особа з обмеженою рухливістю» – це будь-яка особа, яка має постійні або тимчасові фізичні, розумові, інтелектуальні чи сенсорні порушення, які у взаємодії з різними перешкодами можуть перешкоджати повному та ефективному використанню транспорту нарівні з іншими пасажирами або чия мобільність при використанні транспорту знижена через вік.

Необхідно сказати про те, що рухомий склад повинен відповідати вимогам інтероперабельності щодо його придатності для людей з особливими потребами, оскільки кінцевою метою прибуття пасажирів на СВК є здійснення

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						47
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

перевезення залізничним РС[8].

3.4.1 Загальна характеристика рейкового автобуса

Одним з варіантів рухомого складу для перевезення пасажирів вибрано рейковий автобус 620М. Зазначений рейковий автобус (РА) виробництва фірми Pesa Bydgoszcz SA (Польща) призначений для перевезення пасажирів на малодіяльних приміських маршрутах. РА моделі 620М створений на основі рейкового автобуса SA106 (type 214M) для Укрзалізниці. На сьогоднішній день рейковий автобус приймає активну участь у перевізному процесі на Львівській залізниці. Введення цього виду транспорту у транспортну систему залізниці значно покращило якість і швидкість перевезення з мінімальними затратами часу. Можливо з одного боку впровадження рейкового автобуса виглядало, як одноразова акція, але з іншого це показало нові шляхи відродження та активізації роботи залізничної транспортної системи.

Рейковий автобус представляє собою самохідний вагон, який обладнаний двома кабінами управління і силовою установкою, розміщеною під кузовом. Довжина мобільної одиниці по осям автозчепу 27,5 м, маса в службовому стані 51 т, дальність ходу на одній заправці — не менше 1 тис. км.(рис. 15).

Кузов рейкового автобуса несучий, розкісного типу. Він має по двоє входних дверей з кожної сторони і вклеєні тонізовані бокові вікна. Для зовнішньої обшивки використовується нержавіюча сталь, внутрішньої — полімерні матеріали. Зовнішня обшивка кабін виконана із склопластика, який з допомогою клею кріпиться до несучого каркасу кузова. В каркас кабіни вклеєні панорамні багатошарові лобові скла, а також бокові.

Кабіни машиніста відповідають сучасним естетичним і ергономічним вимогам. На пульті управління розміщені системи управління рейковим автобусом і діагностики, інформаційні дисплеї, контрольні пристрої, маніпулятори тяги і гальмування, радіостанції КБ і УКВ-діапазонів, електронний швидкостемір, який реєструє швидкість руху, час, пройдений шлях і режими

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						48
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

гальмування. Там же установлені комбінований пристрій безпеки (АЛС-МУ), а також кольоровий дисплей, на який подається зображення від зовнішніх і внутрішніх телевізійних камер нагляду.

На рисунку 14 зображено фото рейкового автобуса 620М.



Рисунок 14. Фото рейкового автобуса

Пасажи́рський салон має 95 місць для сидіння, а також дозволяє розмістити в положенні стоя ще 110 пасажирів. Салон обладнаний системами штучного освітлення, вентиляції, опалення і кондиціювання повітря. Передбачений екологічно чистий туалет з умивальником. *Виділено місце для пасажирів на інвалідних колясках*, а також маючих багаж великого розміру. Вздовж бокових стін салону і над вікнами змонтовані багажні полиці. Для зручності входу в пасажирський салон з високої або низької платформи служать сходи́нки, які розміщені нижче проїому дверей і висувуються з кузова за допомогою електроприводу(рис.15).

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						49
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

В якості силової установки в рейковому автобусі використаний привідний модуль « Powerpack » фірми MTU (Германія), який, як уже відмічалось, розміщений під кузовом рейкового автобуса. В склад модуля входить: чотирьохтактний шестициліндровий дизель фірми MT11 потужністю 315 кВт з системою рідинного охолодження, двохступінчата тягова гідродинамічна передача фірми « Voith » (Германія), компресор, електричний генератор постійного струму для допоміжних потреб і інші агрегати.

На рисунку 15 наведено фото рейкового автобуса з середини.



Рисунок 15. Фото рейкового автобуса з середини.

Дизель і тягова передача обладнані мікропроцесорними пристроями управління і діагностики, які інтегровані в загальну систему управління і діагностики рейковим автобусом. Для попереднього розігріву дизеля і тягової передачі передбачений форсунковий обігрівач, який розміщений під кузовом поблизу з привідним модулем. **Рейковий автобус** обладнаний наступними видами гальм : гідродинамічним, що має три ступені гальмування, пневматичним з електропневматичним управлінням і пружинним стояночним.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						50
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

Передбачена автоматична протиковзна система з мікропроцесорним управлінням.

3.4.2 Експлуатація рейкового автобуса на Львівській залізниці. Схема слідування (перспективний напрямок обслуговування Скала-Подільської ОТГ)

Новий вид доступного та комфортного міжміського транспорту — рейковий автобус — дозволить налагодити регулярне швидке сполучення між станціями Тернопіль та Скала Подільська. Також можливі варіанти слідування поїздів в напрямку станції Хмельницьк. Схема слідування рейкового автобуса (напрямки обслуговування) зображено на рисунку 16.

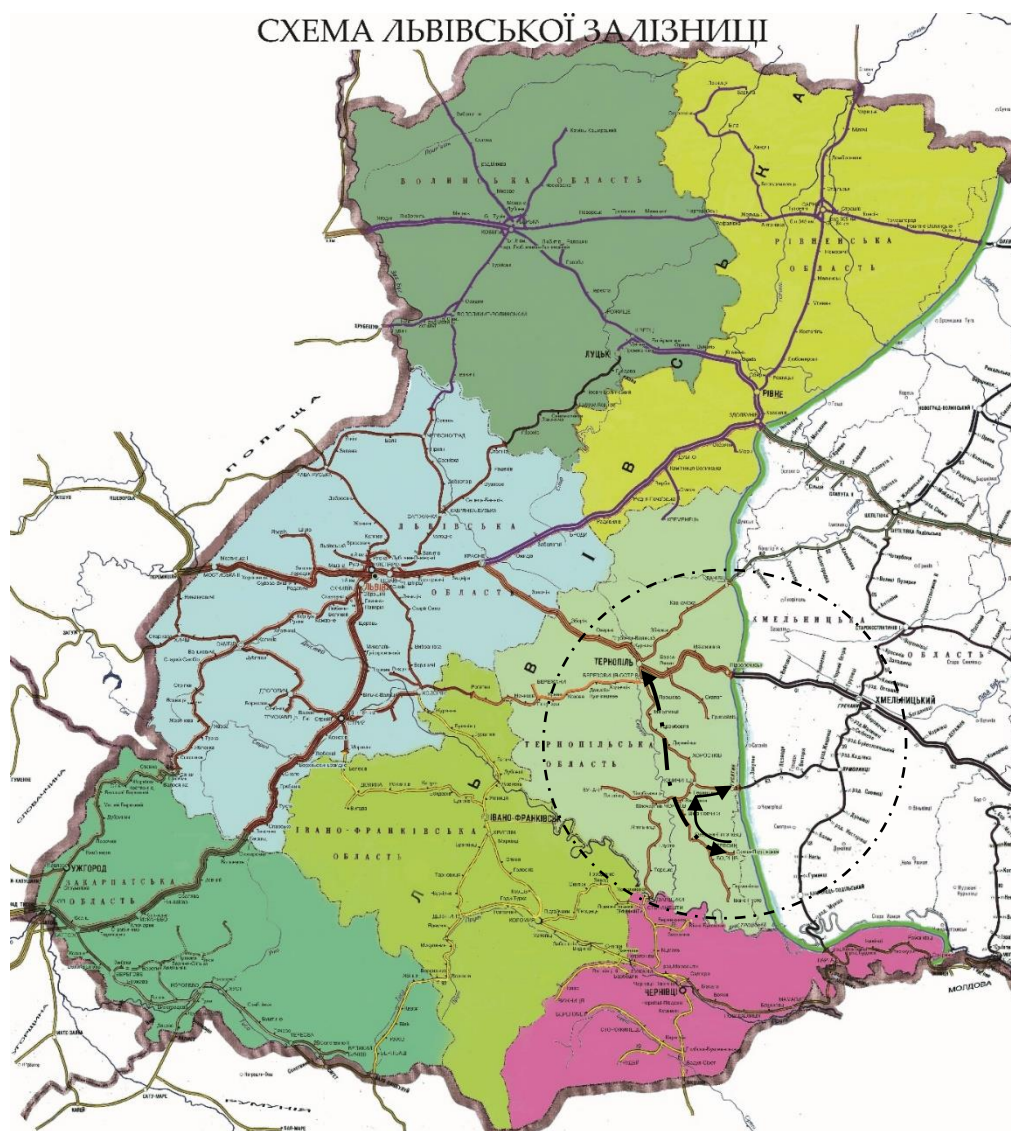


Рисунок 16. Схема слідування рейкового автобуса (напрямки обслуговування).

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		51

3.5 Вимоги до персоналу при обслуговуванні людей з особливими потребами

Розглянемо вимоги до персоналу при обслуговуванні ЛЗОП при перевезенні залізничним транспортом відповідно до вимог TSI[8], що наведено нижче.

Відповідно до пункту 4.4.3. *Надання допомоги при посадці.*

Керівник інфраструктури або начальник станції та залізничне підприємство узгоджують надання та управління засобами для посадки, а також надання допомоги та альтернативного виду транспорту відповідно до Регламенту (ЄС) № 1371/2007, щоб визначити, яка сторона компетентний з експлуатації засобів посадки та альтернативного виду транспорту. Керівник інфраструктури (або керівник станції) та залізничне підприємство повинні забезпечити, щоб узгоджене розподіл обов'язків було найбільш сприятливим варіантом.

У договорах з цього приводу має бути зазначено:

- платформи на станціях, де керівник інфраструктури або керівник станції повинні забезпечити експлуатацію засобів посадки та рухомого складу, для якого вони будуть використовуватися,
- платформи на станціях, де залізничне підприємство має забезпечувати роботу засобів посадки та рухомого складу, для якого вони мають використовуватися,
- рухомий склад, для якого залізничне підприємство забезпечить посадкові та експлуатаційні засоби та платформу, на якій вони будуть використовуватися,
- рухомий склад, для якого залізничне підприємство має надати засоби для посадки, які має надати керівник інфраструктури чи станції, та платформа, на якій вони будуть використовуватися,
- умови надання альтернативних видів транспорту, де: до платформи неможливо дістатися по безперешкодному маршруту, або не можна надати допомогу для активації допомоги при посадці між платформою і рухомих складом.

Відповідно до пункту 4.5. *Правила технічного обслуговування.*

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						52
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

Інфраструктурна підсистема

Розпорядник інфраструктури або керівник станції повинні мати процедури, які передбачають надання альтернативної допомоги інвалідам та особам з обмеженими фізичними можливостями під час обслуговування, заміни чи ремонту об'єктів, призначених для інвалідів та осіб з обмеженими фізичними можливостями.

У разі виходу з ладу пристрою, запровадженого для інвалідів та осіб з обмеженими фізичними можливостями (включаючи тактильні знаки), підприємство залізниці має провести процедури ремонту або заміни пристрою протягом 6 робочих днів з моменту повідомлення про випадок.

Відповідно до пункту 4.6. Професійна кваліфікація.

Професійна кваліфікація персоналу, необхідна для експлуатації та обслуговування підсистем інфраструктури та рухомого складу відповідно до технічної сфери, зазначеної в пункті 1.1, та відповідно до правил експлуатації, зазначених у пункті 4.4, така: професійна підготовка персоналу із завданнями супроводу поїздів, послугами та наданням допомоги пасажиром на вокзалах та продажу квитків має охоплювати питання поінформованості про інвалідність та рівності, включаючи питання, що стосуються особливих потреб усіх інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю; професійна підготовка інженерного та управлінського персоналу, відповідального за технічне обслуговування та експлуатацію інфраструктури або рухомого складу, повинна охоплювати питання поінформованості про інвалідність та рівності, включаючи питання, що стосуються особливих потреб усіх інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю.

Відповідно до пункту 4.7. Умови охорони здоров'я та безпеки праці.

Сфера застосування цієї TSI не включає конкретні вимоги, пов'язані з умовами охорони праці та безпеки праці персоналу, пов'язаної з експлуатацією рухомого складу або підсистем інфраструктури, або з впровадженням цієї TSI.

					0042.206529.DMP.2021.001	Арк.
						53
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

Відповідно до пункту 5.3.1.1. *Дисплеї*.

Дисплеї повинні мати розміри, щоб показувати окремі назви станцій або слова повідомлень. Кожна назва станції або слова повідомлень повинні зберігатися щонайменше 2 секунди.

Якщо використовуються розсувні текстові дисплеї (по горизонталі чи вертикалі), кожне повне слово має відображатися щонайменше 2 секунди, а швидкість по горизонталі не повинна перевищувати 6 символів на секунду.

Дисплеї мають бути спроектовані та оцінені для зони використання, визначеної максимальною відстанню перегляду за такою формулою: Відстань від дисплея в мм, поділена на 250 = розмір шрифту (наприклад: 10 000 мм / 250 = 40 мм).

Інфраструктурна підсистема.

У світлі суттєвих вимог розділу 3 правила роботи підсистеми інфраструктури, пов'язані з доступністю для інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю, є такими:

- Керівник інфраструктури або начальник станції повинен мати письмову інструкцію для забезпечення доступу до інфраструктури пасажирів для всіх інвалідів та осіб з обмеженою рухливістю в будь-який час роботи станції та відповідно до технічних вимог цієї TSI. Крім того, ця стратегія повинна відповідати процедурі будь-якої залізничної компанії, яка бажає використовувати такі засоби та обладнання (див. пункт 4.4.2). Ця стратегія має бути реалізована шляхом надання відповідної інформації персоналу, процедур та навчання. Стратегія інфраструктури повинна включати, серед іншого, правила експлуатації для таких ситуацій:

- *Доступ до станції*. Правила експлуатації повинні забезпечувати доступ до інформації про рівень доступності всіх станцій.

- *Станції без персоналу*. Квитки для пасажирів із вадами зору. Необхідно розробити та впровадити правила експлуатації для станцій без персоналу, на яких квитки видають автомати (див. п. 4.2.1.8). У таких випадках завжди має бути альтернативний спосіб видачі квитків, доступний для пасажирів із вадами зору

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						54
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

(наприклад, придбання в поїзді або в місці призначення).

- *Контроль квитків. Турнікети.* Там, де для контролю квитків використовуються турнікети, мають бути запроваджені оперативні правила, за якими інваліди та особи з обмеженою рухливістю можуть використовувати паралельний прохід у таких контрольних зонах. Цей прохід призначений для людей на інвалідних візках, і квитки можуть бути перевірені персоналом або автоматично.

- *Освітлення майданчиків.* Допускається вимикати освітлення на платформах, коли не очікується прибуття поїзда.

- *Візуальна та розмовна інформація.* Для забезпечення узгодженості основної візуальної та усної інформації повинні бути встановлені правила експлуатації (див. пункти 4.2.1.10 та 4.2.1.11). Оголошення про перелік персоналу мають відповідати стандартним процедурам для досягнення повної узгодженості довідкової інформації. Не дозволяється поєднувати рекламу з системами спрямованості. Примітка. Для цілей цього пункту загальна інформація про громадський транспорт не вважається рекламою.

- *Система розмовної інформації про пасажирів на вимогу.* У випадках, коли розмовна інформація не надається системою мовлення на станції (див. 4.2.1.11), повинні бути встановлені експлуатаційні правила, щоб забезпечити наявність альтернативної інформаційної системи, за допомогою якої пасажирів можуть отримати ту саму інформацію в усній формі на станції (наприклад, телефонна інформаційна служба, пілотована або автоматична).

- *Платформа.* Зона роботи пристроїв, що підтримують посадку інвалідів-колясочників Залізничне підприємство та керівник інфраструктури чи станції повинні спільно визначити зону або зони на платформі, де найімовірніше буде використовуватися обладнання, враховуючи різні варіанти композиції. Операційні правила повинні бути запроваджені для визначення, наскільки це можливо, точки зупинки поїзда залежно від розташування такої зони.

- *Безпека ручних і механічних засобів для посадки в інвалідних візках.*

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						55
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

Повинно бути запроваджено оперативне правило щодо експлуатації засобів посадки персоналом станції (див. п. 4.2.1.14). Повинне бути запроваджено експлуатаційне правило щодо використання персоналом рухомого захисного бар'єру на підйомниках для інвалідних візків (див. п. 4.2.1.14). Повинно бути запроваджено експлуатаційне правило, яке дозволить персоналу безпечно керувати пандусами для інвалідних візків, включаючи їх розкладання, закріплення, підйом, опускання та зберігання (див. пункт 4.2.1.14).

- *Допомога при посадці та висадці з поїзда.* Повинно діяти оперативне правило, яке інформує персонал про те, що інвалідам та особам з обмеженою рухливістю може знадобитися допомога при посадці та висадці на поїзди, а також для забезпечення надання персоналом такої допомоги, коли це необхідно. Умови, за яких допомога надається інвалідам та особам з обмеженою рухливістю, визначені Регламентом (ЄС) № 1371/2007 (2).

- *Охоронювані однорівневі колійні переїзди.* Там, де дозволено однорівневі переїзди з охороною, повинні застосовуватися правила експлуатації для надання належної допомоги інвалідам та особам з обмеженою рухливістю на частині однорівневого переїзду, що охороняється, включаючи вказівку про те, коли колії можна безпечно проїхати.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						56
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

РОЗДІЛ IV. ОБЛАШТУВАННЯ СТАНЦІЇ СКАЛА-ПОДІЛЬСЬКА З УРАХУВАННЯМ ВИМОГ ІНТЕРОПЕРАБЕЛЬНОСТІ

4.1 Науковий підхід щодо розміщення елементів інфраструктури на СВК залізничної станції з урахуванням вимог інтероперабельності

Одним з базових документів який визначає норми розміщення елементів інфраструктури на СВК залізничної станції з урахуванням вимог інтероперабельності є ГБН В.2.3-37472062-2:2013[5] та вимоги TSI, які розглядалися вище.

Галузеві будівельні норми України: Службово-технічні будівлі і споруди станційно-вокзальних комплексів та зупинних пунктів залізничного транспорту встановлюють вимоги до проектування при будівництві нових, реконструкції існуючих службово-технічних будівель і споруд станційно-вокзальних комплексів та зупинних пунктів залізничного транспорту пасажирського призначення всіх видів руху поїздів.

Нами розглядається випадок можливої реконструкції наявного СВК на невеликій станції Скала-Поділька місткістю менше 50 пасажирів. Усі можливі відхилення від цих норм (за номенклатурою, площею приміщень) повинні бути викладені в завданні на проектування. Також для такої важливої роботи повинен бути розроблене техніко- економічне обґрунтування. При реконструкції необхідно врахувати:

- вимоги до проектування будівель та службово-технічних споруд;
- габарити наближення будівель і службово-технічних споруд;
- вимоги до будівництва будівель та службово-технічних споруд;
- вимоги безпеки;
- вимоги до охорони навколишнього природного середовища;
- санітарно-гігієнічні вимоги.

Розглянемо основні вимоги при реконструкції, які також повинні відповідати ДБН [7] та ДСТУ[21]. При розробці проекту необхідно:

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						57
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

а) передбачити необхідний склад елементів вокзалу;

б) забезпечити технологічність розміщення та взаємозв'язку елементів вокзалу, розподіл основних пасажиропотоків і напрямків у пасажирській будівлі та на платформах, а також потоків різних видів транспорту на привокзальній площі;

в) урахувати природно-кліматичні, топографічні, культурно-історичні, національні та інші особливості району будівництва;

г) передбачати в теплу пору року, коли пасажиропотоки значно збільшуються, можливість технологічного обслуговування поза пасажирською будівлею (з метою економії капітальних і експлуатаційних витрат) на відкритому повітрі: навіси, стінки для захисту від вітру та малі архітектурні форми не торгівельного призначення;

д) враховувати архітектурно-композиційний характер забудови станції та привокзальної площі (прилеглої території);

е) передбачати використання прогресивних засобів механізації, автоматизації і комп'ютеризації для виконання операцій з обслуговування, прибиранню території, приміщень і платформ, транспортуванню багажу та ін.;

є) досягати економічності в будівництві й експлуатації вокзалів, використовуючи варіантний метод проектування для розроблення оптимального функціонального й архітектурно-планувального рішення вокзалів; передбачити застосування прогресивних конструкцій, будівельних і оздоблювальних матеріалів, технологічного та інженерного устаткування, передових методів будівництва;

ж) з метою запобігання занесенню, розповсюдженню та локалізації на території вокзалу особливо небезпечних (у тому числі й карантинних) та небезпечних хвороб необхідно користуватись положеннями [22].

В залежності від місцевих умов, пасажирську будівлю вокзалу доцільно поєднувати або блокувати зі службово-технічними, підсобними і допоміжними будівлями та приміщеннями залізничної станції (теплові пункти, релейні

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						58
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

приміщення, службово-технічні приміщення СЦБ та зв'язку, багажні відділення, гаражі для автомашин і електрокарів і тощо) у випадках, коли таке об'єднання не суперечить функціональним, економічним, будівельним, санітарно-гігієнічним, протипожежним вимогам і умовам безпеки.

Доцільно, з урахуванням місцевих умов (за наявності відповідного запису в завданні на проектування), об'єднання пасажирської будівлі із громадськими будівлями, що пов'язані з обслуговуванням (готелі, торгівля, громадське харчування, сервісні центри тощо).

Проектом передбачається благоустрій і озеленення привокзальної площі (прилеглої території). На ній необхідно передбачати озеленені площадки з малими архітектурними формами (тіньовими навісами, стінками для захисту від вітру, кіосками, лавами тощо) з візуальною інформацією, включаючи піктограми. Ділянки для розміщення цих пристроїв розташовуються на відстані не більше ніж 150 м від входів до вокзалу.

Пасажирські будівлі повинні мати планувальну універсальність, що допускає в разі удосконалення технології можливість зміни планування, розмірів приміщень без істотної зміни капітальних конструктивних елементів будівель. Необхідно застосовувати принцип гнучкого або «вільного» планування будівлі з метою кращого використання площ у разі можливих змін технологічного процесу експлуатації вокзалу, розмірів пасажиропотоків, а також у разі розширення або скорочення потреб в окремих приміщеннях, реконструкції вокзалу.

Передбачаємо, що усі вище наведені вимоги для розміщення елементів СВК на залізничній станції будуть враховувати вимоги інтегрованості, зокрема і щодо відповідності умов для перебування ЛЗОП на об'єктах залізничної інфраструктури.

4.2 Дослідження питання забезпечення доступу людей з особливими потребами на СВК станції Скала-Подільська

Розглянемо що ж собою являє Методологія проведення аналізу

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						59
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

забезпечення рівного доступу людей з особливими потребами до залізничної станції (пасажирської будівлі станції Скала-Подільська)

Дослідження щодо виявлення індикаторів, які перешкоджають доступу до об'єктів УЗ людей з інвалідністю здійснювалося із використанням методу спостереження. Основою останнього є спостереження, за якого дослідник перебуває поза процесом чи явищем, які вивчає, тобто є зовнішнім спостерігачем.

Метою проведення дослідження є: проведення аналізу стану доступу людей з інвалідністю до судових приміщень та послуг, які надаються судами. Рекомендації розроблені на основі моніторингу будуть сприяти судам та органам державної судової адміністрації України вдосконалити у покращенні стан доступності людей з інвалідністю до судочинства.

Дослідження здійснювалось на станції Скала-Подільська, яка розташована на території Скала-Подільської ОТГ.

Час проведення дослідження: 24 березня 2021 - 30 листопада 2021. Під час проведення досліджень було здійснено огляд станції Скала-Подільська.

Етапи здійснення дослідження:

1. Огляд об'єкту дослідження.
2. Визначення та аналіз найбільш типових проблемних та системних чинників, котрі перешкоджають доступу людей з інвалідністю до пасажирської будівлі станції та одержання послуг.
3. Оприлюднення та обговорення даних дослідження під час проведення зустрічей з представниками місцевої влади, залізниц, лікувально-оздоровчих закладів та бізнесу.
4. Проведення компаній з лобіювання змін до ситуації, яка склалася.

Методи дослідження. Дослідження щодо виявлення індикаторів, які знижують ефективність доступності пасажирської будівлі станції здійснювалося із використанням методу спостереження, а саме із врахуванням специфіки наукового призначення використовуваного різновиду спостереження - його виду

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						60
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

невключеного спостереження. Невключене спостереження — це спостереження, за якого дослідник перебуває поза процесом чи явищем, які вивчає, тобто є зовнішнім спостерігачем і не бере участі (не впливає) на процес.

Завдяки методу спостереження, а саме прямій реєстрації фактів, було одержано точну інформацію щодо кількісних індикаторів вищенаведених вимірів в пасажирській будівлі станції.

Програма спостереження була достатньо продумана і чітко визначені категорії спостереження, завдяки чому в одну категорію не попадають різні класи ознак. Важливим моментом котрий вплинув на розробку методології дослідження були результати попередніх проектів.

Оскільки одиницями інформації даного методу є зафіксовані факти спостереження - обробка його результатів дає можливість досягти максимальної об'єктивності. Саме специфіка проблеми об'єктивності в соціологічному спостереженні і відрізняє його від спостереження в природничих науках.

Проведене дослідження дає можливість визначити в якому вимірі пасажирської будівлі станції необхідно покращити свою роботу.

Характеристика картки фіксації спостереження. Картка містила запитання про чіткі статичні моменти перетину пасажирської будівлі станції і громадян. Усі індикатори мають кількісний характер, питання які були відмічені при спостереженні стосувались таких критеріїв як: характеристика прилеглої території до будівлі СВК, характеристика будівлі та приміщення пасажирської будівлі станції, транспортні послуги, вимоги/пропозиції/висновки.

Схема пасажирської будівлі Скала-Подільська зображено на рисунку 17.

Станційні приміщення дають можливість повністю реалізувати задоволення потреб людей з обмеженими можливостями, а саме: кімнати відпочинку, туалетні кімнати і душові, кухня, облаштування системами візуальної та звукової інформації.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						61
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

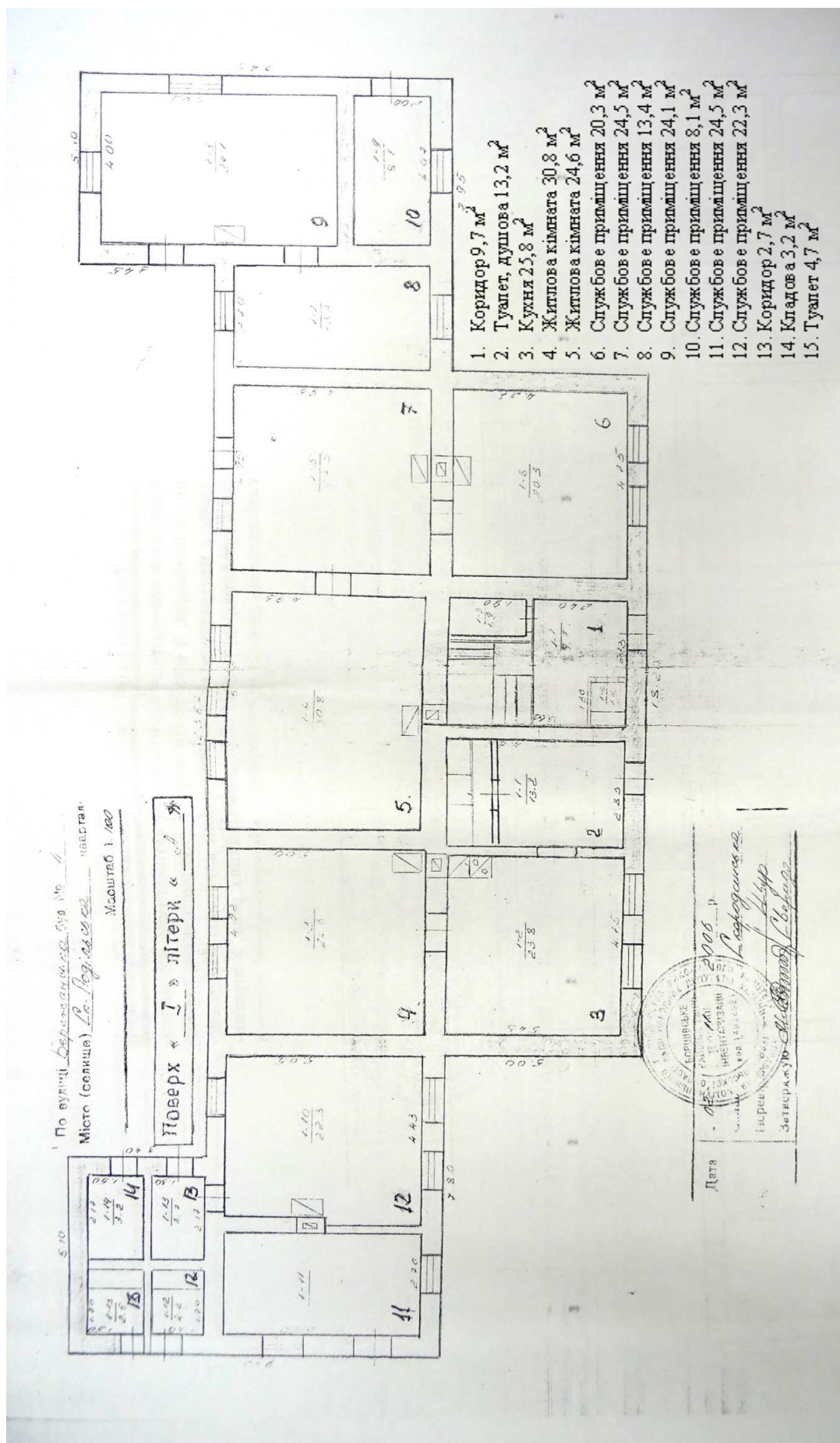


Рисунок 17. Схема пасажирської будівлі Скала-Подільська.

Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата
----	-------	---------	--------	------

0042.206529.ДМР.2021.001

Арк.

62

4.3 Результати аналізу забезпечення рівного доступу людей з особливими потребами до пасажирської будівлі залізничної станції.

Висновки/пропозиції щодо стану доступності
пасажирських будівель станції Скала-Подільська

Дата проведення дослідження доступності (обстеження): липень 2021 року.

Адреса досліджуваного об'єкту: смт Скала-Подільське Борщівського району Тернопільської області

1. Прилегла територія:

Прилегла територія біля пасажирської будівлі станції для мало мобільних груп населення (МГН) не є доступною: відсутні пандуси.

Рекомендації:

- Від імені голови Скала-Подільської громади звернутися до керівництва Регіональної філії "Львівська залізниця" Акціонерного товариства "Українська залізниця" з проханням вжити заходів для пониження бордюрів із виконанням похилих пандусів в усіх місцях перетину тротуарів (пішохідних шляхів) з проїжджою частиною та облаштування прилеглої території.

- Встановити звуковий маячок та інформаційне світлове табло при вході.

2. Паркування.

Паркувальна зона біля пасажирської будівлі станції зовсім не розрахована на осіб цільової категорії проекту.

Рекомендації:

- Звернутися до ГУНП у Тернопільській області виділити і промаркувати горизонтальною розміткою місця для паркування автотранспорту людей з інвалідністю.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						63
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

Це місця має бути шириною 3,5 м, з нанесенням горизонтальної розмітки «Міжнародного символу доступності» (МСД) та встановленням дорожнього знаку 5.38 "Місце для стоянки": разом з МСД.

-Влаштувати похилий виїзд зі стоянки на тротуар похилим пандусом 1:12.

3. Будівля/приміщення.

Будівля є частково доступною для мало мобільних груп населення (МГН).

Входи до будівлі/приміщення:

При вході в будинок – 2 сходинок. Сходинок не облаштовані поручнями на висоті 100 см. Пандус не наявний.

Рекомендації:

- ребра 1-ї і останньої сходинок промаркувати контрастною фарбою (білою або яскраво-жовтою).

4. Двері вхідні

Двері достатньо широкі – 120 см.

Рекомендації:

- Встановити при вході до будинку суду звуковий маячок (бажано на фотоелементі, який спрацьовує на рух);

- На полотнинах дверей нанести яскраве контрастне маркування заввишки не менше 0,1 м і завширшки не менше 0,2 м, розташоване на рівні не нижче 1,2 м і не вище 1,5 м від поверхні пішохідного шляху.

5. Пасажирська будівля станції.

В цілому доступність до пасажирської будівлі станції вкрай проблематична. В 2-ї поверховому будинку суду відсутній ліфт і відсутня кнопка виклику персоналу суду.

Рекомендації:

- замінити покриття підлоги;

- підвищити організацію роботи співробітників будівлі щодо їх допомоги відвідувачам;

- здійснити облаштування вестибюльних сходів поручнями;

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						64
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

- облаштування пандуса на вестибюльних сходах;
- здійснити маркування вестибюльних сходів контрастною фарбою (білою або яскраво-жовтою).

6. Громадські вбиральні:

Не готові для прийому людей з інвалідністю.

Рекомендації:

- В туалетних приміщеннях встановити універсальну кабінку. За неможливості виконати універсальну кабінку в загальних туалетних приміщеннях вишукати окрему кімнату, в якій влаштувати таку кабінку.

Універсальна кабінка туалету загального користування повинна мати розміри в плані не менше, м: ширина – 1,65, глибина – 1,8.

У кабінці поруч з унітазом слід передбачати простір для розміщення крісла-коляски. Також необхідно:

- Встановити при можливості у туалеті біля унітазу поручень.
- Нанести піктограму на дверях туалетного приміщення.

Загальні приміщення (зал)

Рекомендації:

- Провести навчання персоналу на тематику здатності спілкування з людьми з інвалідністю, залучивши представників громадських організацій.
- В посадових інструкціях працівників будівлі передбачити вимоги щодо особливостей обслуговування людей з різними видами інвалідності.

7.Послуги.

Рекомендації:

- В посадових(робочих) інструкціях працівників будівлі передбачити вимоги щодо особливостей обслуговування людей з різними видами інвалідності.
- Пристосувати для потреб інвалідів кімнату для відпочинку.

8) Візуальна інформація

Рекомендації:

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						65
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

- Система засобів інформації зон і приміщень, а також вхідних вузлів і шляхів руху, повинна забезпечувати безперервність інформації, своєчасне орієнтування й однозначне упізнання об'єктів і місць відвідування.

- Вона повинна передбачати можливість одержання інформації про послуги, що надаються, розміщення і призначення функціональних елементів, розташування шляхів евакуації, попереджати про небезпеку в екстремальних ситуаціях тощо.

В результаті огляду і дослідження пасажирської будівлі на доступність для людей з особливими протребамми був складений Акт огляду, який зображено на рисунку 18.

Акт огляду

Дата проведення дослідження: _____ року.

Адреса досліджуваного об'єкта: 4 Борщівського району Тернопільської області.

1. Прилегла територія.

Прилегла територія біля груп населення (МГН) є доступною.

Рекомендації:

- встановити звуковий маячок (бажано на фотоелементі, який спрацьовує на рух);

2. Паркування.

Зона паркування біля стільця для осіб цільової категорії проекту.

Рекомендації:

- звернутися до ГУНП для горизонтальної розмітки місць для паркування осіб з інвалідністю. Це місце має бути розмітки "Міжнародного символічного знаку 5.38 "Місце для паркування осіб з інвалідністю".

3. Будівля і приміщення.

Будівля є частково доступною. Фасад потребує косметичного ремонту.

Входи до приміщення.

При вході в будинок – 2 пандус відсутній.

Рекомендації:

- ребра 1-ї і 2-ї сходів покрити контрастно-жовтою фарбою;
- облаштувати пандус і встановити звуковий маячок.

4. Двері вхідні.

Двері достатньо широкі.

Рекомендації:

- встановити при вході до будинку станції звуковий маячок (бажано на фотоелементі, який спрацьовує на рух);
- в полотнинах дверей нанести яскраве контрастне маркування заввишки не менше 0,1 м і завширшки не менше 0,2 м, розташоване на рівні не вище 1,2 м і не вище 1,5 м від поверхні пішохідного шляху.

5. Пасажирська будівля станції.

В цілому доступність до пасажирської будівлі станції вкрай проблематична. В будинку відсутня кнопка виклику персоналу станції.

Рекомендації:

- замінити покриття підлоги;
- підвищити організацію роботи співробітників будівлі щодо їх допомоги відвідувачам;
- здійснити облаштування вестибюльних сходів поручнями;
- облаштування пандуса на вестибюльних сходах;
- здійснити маркування вестибюльних сходів контрастною фарбою (білою або яскраво-жовтою);
- встановити кнопку виклику персоналу станції.

6. Громадські вбиральні.

Не готові для прийому людей з інвалідністю.

Рекомендації:

- в туалетних приміщеннях встановити універсальну кабину. За неможливості виконати універсальну кабину в загальних туалетних приміщеннях вишукати окрему кімнату, в якій влаштувати таку кабину.

Універсальна кабіна туалету загального користування повинна мати розміри в плані не менше, м:

- ширина – 1,65,
- глибина – 1,8.

У кабіні поруч з унітазом слід передбачити простір для розміщення крісла-коляски. Також необхідно:

- встановити у туалеті біля унітазу поручень;
- нанести піктограму на дверях туалетного приміщення.

Влаштувати згідно вимоги щодо видів інвалідності.

У здатності спілкування з людьми з особливими потребами; адських організацій; у вхідній передбачити вимоги щодо видів інвалідності.

Трафік будівлі передбачити для людей з різними видами інвалідності.

Акт огляду складено для відпочинку.

Виконав: Василь Крисоватий

Ігор Лобода

Володимир Неверенчук

Ольга Варениця

Наталія Олійник

Рисунок 18. Акт огляду

									Арк.
									66
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата	0042.206529.ДМР.2021.001				

Також в межах роботи було зініційовано звернення голови ОТГ до начальника Тернопільської дирекції залізничних перевезень, яктий наведено рисунку 19.



Рисунок. 19 Фото листа Голови ОТГ до начальника Тернопільської дирекції залізничних перевезень

Оскільки робота має велике соціальне значення нами також було зінгційовано звернення, які підтверджують наміри учасників в реалізації даного проекту. Зазначені звернення знайшли свій відклик у вигляді обговорень і активності пошуку вирішення поставлених цілей.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						67
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

Це підтверджується такими листами:

1) Директора Скала-Подільського психоневрологічного будинку-інтернату (рис. 20).

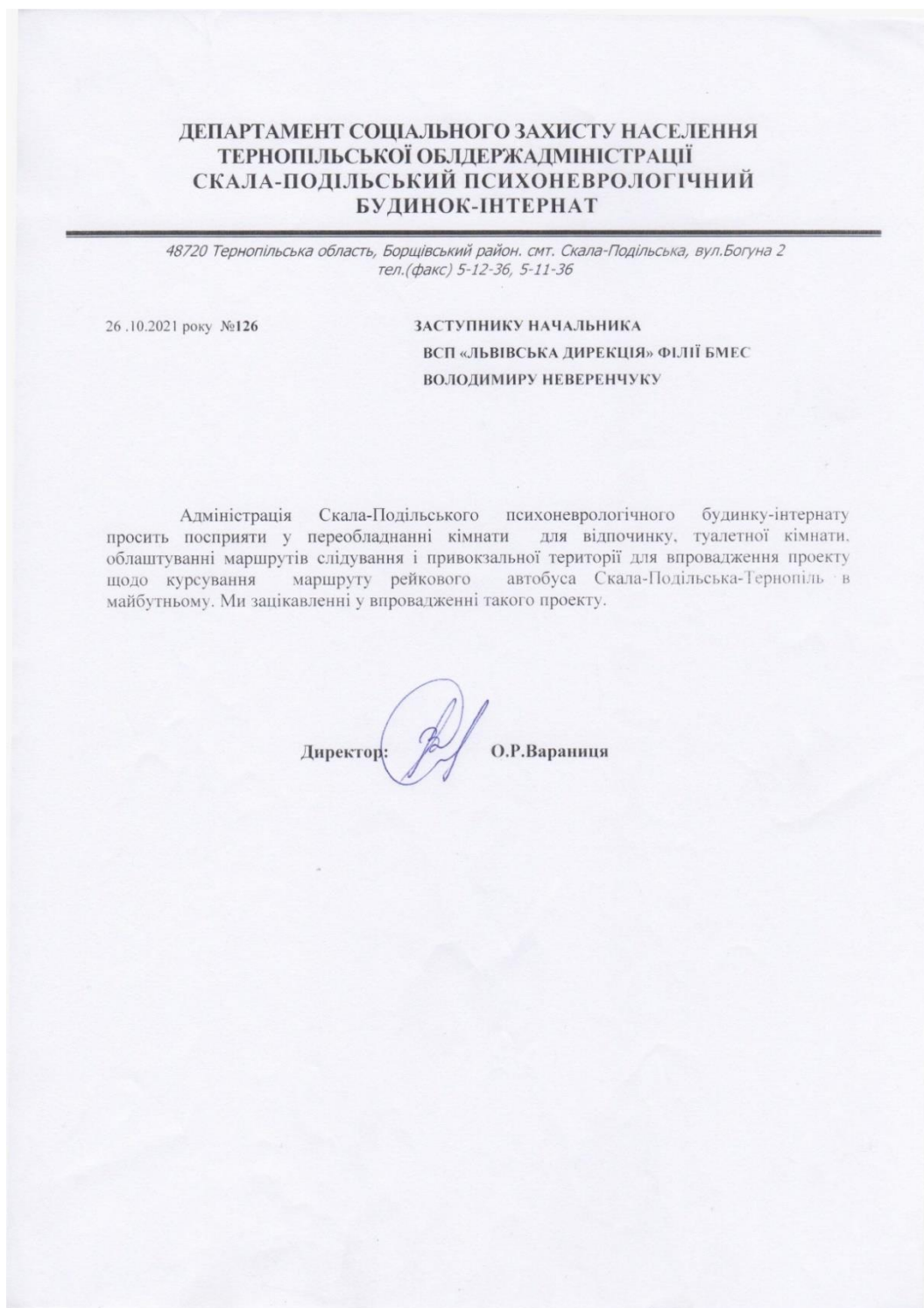


Рисунок 20. Фото листа директора Скала-Подільського психоневрологічного будинку-інтернату

2) Голови Скала-Подільської селищної ради (рис. 21).

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						68
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		



УКРАЇНА

ТЕРНОПІЛЬСЬКА ОБЛАСТЬ ЧОРТКІВСЬКИЙ РАЙОН
СКАЛА-ПОДІЛЬСЬКА СЕЛИЩНА РАДА

48720 Тернопільська область, Чортківський район, смт Скала-Подільська, вул. І. Франка, 2
тел: 5-11-31, 5-12-31 факс: 5-11-31 e-mail: skpodselrada@meta.ua

22. 11. 2021 року

№ 1980/02-14

Заступнику начальника ВСП
«Львівська дирекція» філія БМЕС
Володимиру Неверенчуку

Скала-Подільська територіальна громада просить Вас посприяти у переобладнанні кімнат відпочинку, туалетної кімнати, облаштуванні маршрутів слідування і привокзальної території для впровадження проекту щодо курсування рейкового автобуса по маршруту Скала-Подільська – Тернопіль у майбутньому.

Селищний голова

Ігор ЛОБОДА

Рисунок 21. Фото листа голови Скала-Подільської селищної ради.

3) Воїнів АТО до ВСП «Львівська дирекція» філії ВМС(рис. 22).

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						69
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

Заступнику начальника ВСП
«Львівська дирекція» філії БМЕС
Володимиру Неверенчуку
Воїни АТО Скала-Подільської
територіальної громади
Ярослав Харатін, Михайло Цап,
Роман Величко, Сергій Семків,
Олександр Яловий

Просимо Вас допомоги у переобладнанні кімнат відпочинку, туалетної кімнати,
облаштуванні маршрутів слідування і привокзальної території для
впровадження проекту щодо курсування маршруту рейсового автобуса Скала-
Подільська – Тернопіль в майбутньому.
Воїни АТО нашої громади зацікавлені у впровадженні такого проекту.

26.10.2021 року

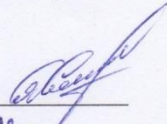

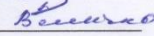


Ярослав Харатін 
Михайло Цап 
Роман Величко 
Сергій Семків 
Олександр Яловий 

Рисунок 22. Фото листа воїнів АТО до ВСП «Львівська дирекція залізничних перевезень»
філії ВМС.

4)Воїнів АТО до ВСП «Тернопільська дирекція залізничних перевезень» РФ
«Львівська залізниця»(рис. 23).

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						70
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

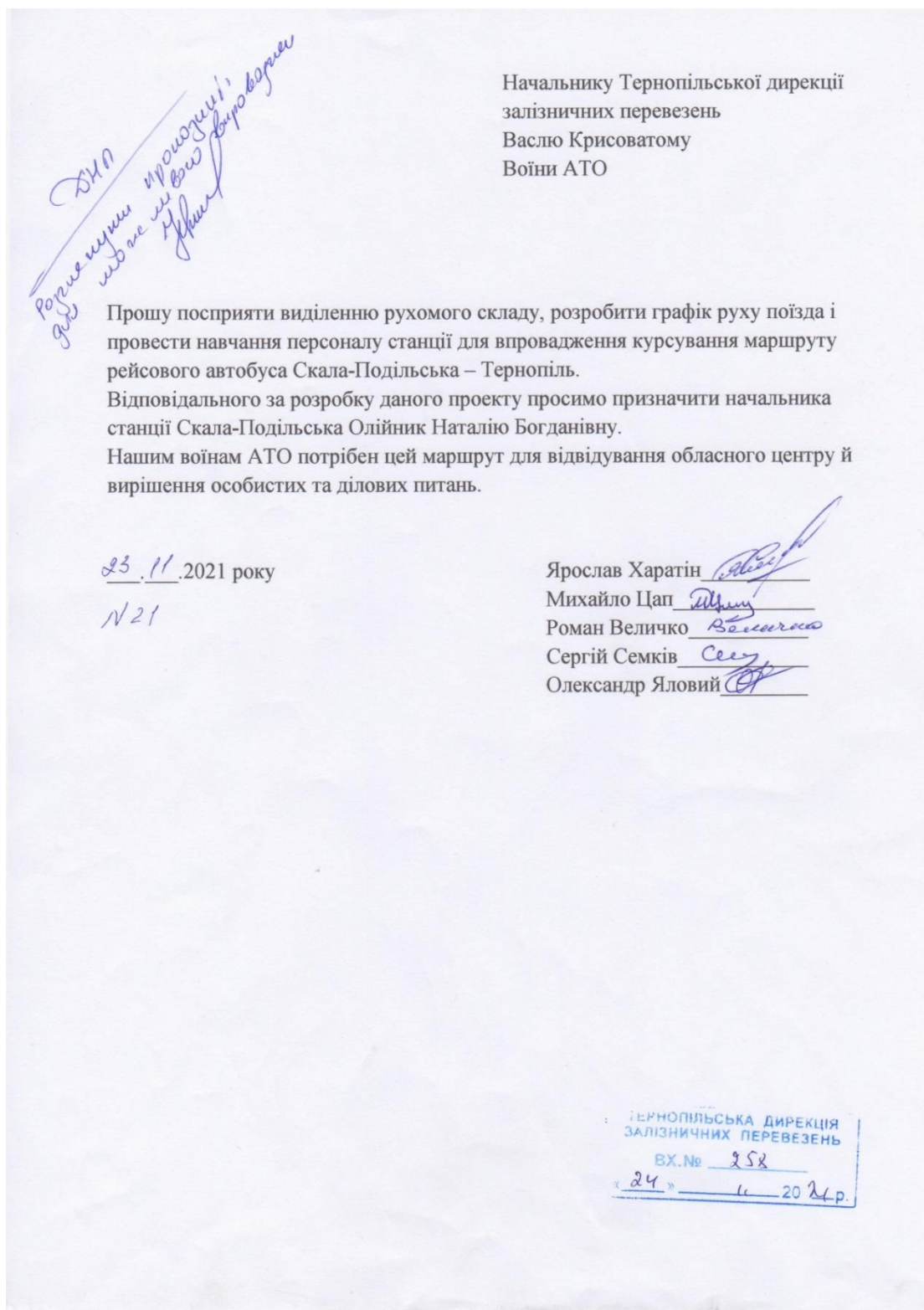


Рисунок 23. Фото листа АТО до ВСП «Тернопільська дирекція залізничних перевезень» РФ «Львівська залізниця».

5) Директора Скала-Подільського психоневрологічного будинку-інтернату до ВСП «Тернопільська дирекція залізничних перевезень» РФ «Львівська залізниця» (рис. 24).

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						71
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

**ДЕПАРТАМЕНТ СОЦІАЛЬНОГО ЗАХИСТУ НАСЕЛЕННЯ
ТЕРНОПІЛЬСЬКОЇ ОБЛДЕРЖАДМІНІСТРАЦІЇ
СКАЛА-ПОДІЛЬСЬКИЙ ПСИХОНЕВРОЛОГІЧНИЙ
БУДИНОК-ІНТЕРНАТ**

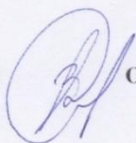
*48720 Тернопільська область, Борщівський район. смт. Скала-Подільська, вул. Богуна 2
тел.(факс) 5-12-36, 5-11-36*

26.10.2021 року №126

НАЧАЛЬНИКУ ТЕРНОПІЛЬСЬКОЇ ДИРЕКЦІЇ
ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ
ВАСИЛЮ КРИСОВАТОМУ

Адміністрація Скала-Подільського психоневрологічного будинку-інтернату просить посприяти у виділенні рухомого складу, у розробленні графіку руху поїзда і навчанні персоналу для впровадження курсування рейкового автобуса по маршруту Скала-Подільська-Тернопіль. Такий маршрут необхідний для покращення умов пересування підопічних з метою медичного обстеження, а також кращої соціальної адаптованості мешканців нашого закладу у сучасному світі.

Директор:



О.Р.Вараниця

Рисунок 24. Фото листа директора Скала-Подільського психоневрологічного будинку-інтернату до ВСП «Тернопільська дирекція залізничних перевезень» РФ «Львівська залізниця».

б) Сесійного голови до ВСП «Тернопільська дирекція залізничних перевезень» РФ «Львівська залізниця» (рис.25).

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						72
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		



УКРАЇНА

ТЕРНОПІЛЬСЬКА ОБЛАСТЬ БОРЩІВСЬКИЙ РАЙОН

СКАЛА-ПОДІЛЬСЬКА СЕЛИЩНА РАДА

48720 Тернопільська область, Борщівський район, смт. Скала-Подільська, вул. І. Франка, 2

телеф: 5-11-31, 5-12-31 факс: 5-11-31

e-mail: skpodselrada@meta.ua

*ДМП
Розглянуто
для
визначення
маршруту
проходження
автобуса*

2021 року

№ 1983/22-14

Начальнику Тернопільської
дирекції залізничних перевезень
Василію Крисоватому .

Прошу посприяти виділенню рухомого складу, розробити графік руху поїзда і провести навчання персоналу станції для провадження курсування маршруту рейсового автобуса Скала-Подільська – Тернопіль.

Відповідального за розробку даного проекту просимо призначити начальника станції Скала-Подільська Наталію ОЛІЙНИК.

Нашим воїнам АТО потрібен цей маршрут для відвідування обласного центру та вирішення особистих та ділових питань.

Селищний голова
Вик.М.ВІЛЬХОВИЙ

Ігор ЛОБОДА

ТЕРНОПІЛЬСЬКА ДИРЕКЦІЯ
ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ
ВХ.№ 254
«24» 11 2021

Рисунок 25. Фото листа селищного голови до ВСП «Тернопільська дирекція залізничних перевезень» РФ «Львівська залізниця».

Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата

0042.206529.ДМР.2021.001

Арк.

73

РОЗДІЛ V. ШЛЯХИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ РІВНОГО ДОСТУПУ ДО ЗАЛІЗНИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЛЮДЕЙ З ОСОБЛИВИМИ ПОТРЕБАМИ

5.1. Шляхи залучення зовнішніх інвестицій.

Розглянемо можливі шляхи залучення зовнішніх інвестицій в УЗ зокрема в реконструкцію СВК станції Скала Подільська.

На основі проведеної роботи, було проаналізовано рівень зацікавленості сторін у впровадженні висвітленої в роботі ідеї. Також необхідно здійснити детальну оцінку економічної стійкості проекту. З інформації яка отримана в результаті виконання роботи можна стверджувати, що розглянутий проект може бути профінансований організаціями-донорами. Розглянемо основні кроки по залученню зовнішніх інвестицій в УЗ.

Згідно [18], ефективним джерелом інвестування в оновлення основних засобів пасажирського господарства є інвестиції комерційних структур у модернізацію і ремонт пасажирських будівель та їх передача Укрзалізниці у приватну власність.

На нашу думку джерелом інвестування повинні бути також і державні програми. У Стратегії АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 роки [19] відзначається, що інвестиційна програма спрямована на ключові активи: інфраструктура та рухомий склад. Самі ж інвестиції повинні відповідати таким цілям:

1. Усунення накопиченого недоінвестування в минулі роки в залізничну інфраструктуру;
2. Участь приватних інвесторів у розвитку вокзальних комплексів;
3. Реорганізація та реалізація непрофільних активів (непрофільні активи) – 2022 рік.

Серед джерел фінансування, можна відзначити схеми використання внутрішніх ресурсів для зниження зовнішніх витрат і плати за користування

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						74
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

інфраструктурою, які можуть забезпечити додаткові надходження, зробивши інвестиції в інфраструктуру привабливішими для приватного капіталу.

Слід зазначити, що для повної реалізації потенціалу інвестицій необхідно не тільки вдосконалити нормативно-правову базу, а й передбачити інноваційні фінансові інструменти. Процедура оцінки і затвердження проектів повинна: бути максимально ефективною і прозорою, вимагати мінімальних часових і грошових витрат і забезпечувати мінімальний рівень невизначеності.

Нові інструменти фінансування, наприклад, ініціатива ЄС «Проектні облігації», можуть передбачати можливість більш масштабного фінансування в рамках державно-приватного партнерства (ДПП).

Необхідно зазначити, що якщо найблищим часом не буде виконано конкретних дієвих заходів щодо відновлення репутації АТ «Укрзалізниця», як надійного інвестиційного партнера щодо приведення корпоративного управління на державних підприємствах у відповідність до міжнародних стандартів, то ситуація з прямими іноземними інвестиціями в Україну, швидше за все, покращиться не скоро.

5.2 Пропозиції вирішення питань збитковості пасажирських перевезень та компенсації за перевезення пільгових категорій населення

Для вирішення даної проблеми доцільно використати успішний європейський досвід організації пасажирських перевезень та компенсації за перевезення пільгових категорій населення. У цьому контексті варто взяти до уваги рекомендації, що викладені у роботі Реформа приміських залізничних перевезень і розвиток регіонів [23].

Аналізуючи світовий досвід [23] організації приміських перевезень зазначено, що державна підтримка являється ключовим принципом побудови і найважливішою умовою функціонування господарства приміських пасажирських перевезень. Розвиток приміських залізничних перевезень

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						75
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

безпосередньо залежить від участі в ньому держави і уваги до них з боку місцевої влади.

Потреба у виділенні державних коштів на розвиток приміського сполучення повинна бути в першу чергу підґрунтям для стратегічного розвитку країни, та, зокрема, і її регіонів, а не тільки з позиції комерційної окупності таких проектів.

В Україні питання компенсації за перевезення пільгових категорій населення регламентується Порядком розрахунку обсягів компенсаційних виплат за пільгові перевезення залізничним транспортом окремих категорій громадян, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 р. №1359 [24].

Отже, при відновленні залізничного сполучення на ділянці, яка розглядається необхідно, враховуючи успішний досвід країн ЄС із субсидування державою діяльності приміських залізничних перевезень, забезпечити чітке дотримання вимог вищенаведеного нормативного документу. Це спричинить зростання зацікавленості АТ «Укрзалізниця» у організації і підтримці функціонування руху на даній ділянці.

5.3 Пропозиції для допуску приватних перевізників до вітчизняної залізничної інфраструктури

На жаль, у теперішній час питання залучення приватних перевізників до здійснення пасажирського руху законодавчо не врегульовано. Тимчасове положення про порядок допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування [25] стосується виключно вантажних локомотивів.

Для прикладу наведемо наявний досвід експлуатації пасажирського рухомого складу, який не належить АТ «Укрзалізниця» в Україні є. Такий пілотний проект було реалізовано у м. Києві. Функціонування міської

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						76
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

електрички розпочалося у вересні 2009 року і спочатку електропоїзди курсували між двома станціями на лівому та правому берегах Дніпра. У 2011 році була відкрита друга черга довжиною 50,8 км, на якій було облаштовано 14 зупиночних пунктів. В рамках даного проекту приміський рухомий склад спочатку було передано на баланс міста Києва, однак у 2015 році знову передано на баланс АТ «Укрзалізниця». Причини зворотної передачі рухомого складу на баланс АТ «Укрзалізниця» у відкритих джерелах не озвучуються, однак на нашу думку головною з них є законодавча неврегульованість питання допуску пасажирського рухомого складу на колії АТ «Укрзалізниця».

Таким чином наразі АТ «Укрзалізниця» являється єдиним можливим вітчизняним оператором пасажирських перевезень і така ситуація буде продовжуватись до прийняття та імплементації нової редакції Закону України «Про залізничний транспорт».

У країнах ЄС допуск операторів (у тому числі – приватних) до інфраструктури реалізується через «Умови користування інфраструктурою» (Network statements), які видаються відповідно до вимог Директиви 2012/34/ЄС [26] та реєстру інфраструктури, який ведеться згідно з Директивою 2016/797/ЄС [27].

У випадку повної імплементації вказаних Директив в Україні буде забезпечено безперешкодний доступ до інфраструктури закордонних операторів на конкурентних засадах.

У теперішній час допуск закордонних операторів пасажирських перевезень до вітчизняної інфраструктури та зняття плати за користування нею регулюється міждержавними угодами та протоколами, які укладаються окремо для кожного напрямку.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						77
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

5.4 Економічна складова залізничних перевезень для маломобільних груп населення Скала-Подільською ОТГ

Підписання Угоди між Україною та ЄС у 2014 році поклало початок тісному співробітництву між ЄС та Україною у сфері розвитку транспортної інфраструктури. Країна отримала можливість доступу до європейських технологій з питань розбудови, оновлення та перспективного стратегічного розвитку залізничного транспорту за європейськими стандартами[28, 29].

Отже, запровадження залізничних перевезень для маломобільних груп населення Скала-Подільською ОТГ у регіоні який розглядається з метою покращення приміського пасажирського руху можливе і на основі туристичної діяльності. Саме створення проекту із запровадження залізничних перевезень для маломобільних груп населення Скала-Подільською ОТГ та залізничного туризму на території Скала-Подільської ОТГ може дати можливість поліпшити стан справ в регіоні, матиме позитивний вплив на економічні та соціальні сфери життя, завдяки надходженням у місцеві бюджети, підвищить рівень якості пасажирських перевезень, дозволить місцевим громадам спонукати до активних дій місцеві органи самоврядування.

5.5 Визначення собівартості перевезень маломобільних груп населення

Вагомим і одним з першочергових факторів впливу на оцінку з можливості приведення інфраструктури станції Скала-Подільська згідно вимог інтегрованості є визначення її собівартості. Розглянемо основні моменти при визначенні собівартості перевезень маломобільних груп населення. Визначення витрат на перевезення пасажирів залізницями виконується на базі розрахунку собівартості пасажирських перевезень за видами сполучень [30]. Для проведення розрахунку собівартості перевезень маломобільних груп населення та туристичних перевезень залізницями наведемо алгоритм розрахунку витрат. Його структурна схема наведена на рис. 26.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						78
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		



Рисунок 26. Алгоритм розрахунку витрат на організацію перевезень маломобільних груп населення та туристичних перевезень залізничним транспортом.

Як бачимо, алгоритм розрахунку витрат на організацію спільних перевезень маломобільних груп населення та туристичних залізничних перевезень включає витрати на інфраструктуру залізниць; рухомий склад – локомотивну тягу та вагони; витрати на надання додаткових послуг оператором інфраструктури; витрати організатора туристичних перевезень на заробітну плату персоналу; амортизаційні відрахування; витрати на постачання матеріалів, технологій, харчів, напоїв та проживання; витрати з оплати розрахунків з підрядними організаціями; розрахунки за договорами із агенціями, екскурсійними бюро та інші витрати.

За основу розрахунків пропонуємо взяти сучасний підхід, який використовується в організації туристичних перевезень вузькоколійними залізницями, що наведений у праці [31].

Основними складовими, кожен з яких являється складним алгоритмом важливого розрахунку є:

1. Розрахунок фонду заробітної плати на перевезень маломобільних груп населення і туристичні залізничні перевезення.

2. Визначення витрат на реконструкцію залізниці та закупівлю рухомого складу.

3. Розрахунок амортизаційних відрахувань.

4. Визначення витрат на утримання, експлуатацію та ремонт при організації перевезень маломобільних груп населення та туристичної організації.

Як приклад, детальніше розглянемо вимогу щодо визначення витрат на реконструкцію залізниці та закупівлю рухомого складу.

Алгоритм визначення витрат коштів на рухомий склад залізниці для перевезень маломобільних груп населення та туристичних перевезень наведено у табл. 1.

Таблиця І. Огляд об'єктів для Розрахунок витрат на будівництво (реконструкцію) залізниці та закупівлю рухомого складу

Об'єкт	Вартість одиниці, тис. грн.	Кількість одиниць	Загальна вартість, тис. грн.
Реконструкція залізниці	X_1	n_1	$X_1 \cdot n_1$
у тому числі:	X_2	n_2	$X_2 \cdot n_2$
-кабельна лінія автоматики та зв'язку	X_3	n_3	$X_3 \cdot n_3$
-зупиночні пункти	X_4	n_4	$X_4 \cdot n_4$
-будівництво верхньої будови колії	X_5	n_5	$X_5 \cdot n_5$
-земляне полотно	X_6	n_6	$X_6 \cdot n_6$
-штучні споруди	X_7	n_7	$X_7 \cdot n_7$
Вагон 1-го класу	X_8	n_8	$X_8 \cdot n_8$
Вагон 2-го класу	X_9	n_9	$X_9 \cdot n_9$
Вагон-буфет	X_{10}	n_{10}	$X_{10} \cdot n_{10}$
Локомотив	X_{11}	n_{11}	$X_{11} \cdot n_{11}$
Разом			$\sum_{i=1}^{11} X_i n_i$

Прогнозовані витрати слід приймати за прогнозними даними спеціального конструкторського бюро ПАТ Укрзалізниця [31].

Запропонований алгоритм визначення собівартості туристичних залізничних перевезень МГН враховує розрахунки витрат на реконструкцію, поточне утримання та ремонт інфраструктури залізниці, рухомого складу (вагонів, локомотивів), витрати на проживання і екскурсії туристів, амортизаційні відрахування та витрати на утримання при організації перевезень маломобільних груп населення та туристичної організації.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						80
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

РОЗДІЛ VI. ЗАХОДИ З ПРИВЕДЕННЯ ПАСАЖИРСЬКИХ БУДІВЕЛЬ СТАНЦІЇ СКАЛА-ПОДІЛЬСЬКА ДО ВИМОГ ІНТЕРОПЕРАБЕЛЬНОСТІ

Важливість і актуальність роботи засвідчує про рівень нашого життя, його плинність, швидкість з якою ми живемо і рівень нашої незахищеності в цьому житті. Звернення та інші документи, які наведені в роботі, та проведенні дослідження засвідчують щире бажання суспільства до забезпечення безперешкодного доступу людей з особливими потребами до різних об'єктів транспортної інфраструктури, зокрема до залізничного залізничного станційного вокзального комплексу.

Необхідно зазначити, що аналіз закордонних систем організації діяльності приміських залізничних перевезень в частині доступності об'єктів інфраструктури для людей з особливими потребами вказує на те, що ключову роль у функціонуванні комплексу відведено саме державі, а не залізничним компаніям, а рівню удосконалення немає меж.

Для реалізації ідеї, яку представлено в роботі щодо приведення пасажирських будівель (СВК) станції Скала-Подільська до вимог інтероперабельності були розроблені наступні заходи:

- громадські організації мають «щільно» працювати з відповідними органами влади і переконувати їх в необхідності запровадження універсального дизайну;

- у рамках певних проектів, громадські організації можуть самі створювати відповідні середовища - наприклад, на своїх робочих місцях. Цим самим, вони подаватимуть іншим роботодавцям гарний приклад, запрошуючи на роботу людей з обмеженими можливостями і створюючи необхідні їм умови для праці;

- громадські організації можуть визначати відповідні критерії для створення універсального дизайну, контролювати їх виконання, а також

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						81
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

наявність відповідних інформаційних табло та піктограм для людей з особливими потребами (інвалідністю);

- пропогувати ідею рівності і доступності інфраструктури для різних людей. Тобто необхідно руйнувати стереотипи, пов'язані з інвалідністю: доносити думку, що ці всі люди рівні і можуть та мають право працювати. Це стосується і організацій, які працюють у сфері ЗМІ - вони мають поширювати інформацію для журналістів - як писати про людей з інвалідністю. Наприклад, правильно "людина, яка користується візком", а не "прикута до візка"; "людина, яка не бачить", а не "людина, яка страждає на сліпоту

Для виконання цих кроків була створена робоча група до складу якої входять представники Скала-Подільської ОТГ, Тернопільської дирекції залізничних перевезень (ДН-2) та будівельного управління (БУ-2), Медично-оздоровчі заклади, державні підприємства та приватний бізнес. Робота започаткувала цілий важливий соціальний напрямок робіт – проект. НА нашу думку реалізація таких проектів буде мати набагато більше ніж позитивний результат у вигляді доступності інфраструктури, але і буде приносити радість та щастя людям.

Від реалізації цього проекту заплановано отримати:

- доступність об'єктів транспортної інфраструктури для осіб з інвалідністю;
- створення нових робочих місць в тому числі і для людей з обмеженими можливостями;
- визначення відповідних критеріїв для створення універсального дизайну (забезпечення доступності);
- руйнування стереотипів, зокрема пов'язаних з поняттям інвалідності;
- покращення роботи оздоровчо-лікувальних закладів і їх доступність;
- відновлення та активізація залізничного пасажирського руху на ділянці ст. Тернопіль-ст. Скала-Подільська і як майбутній розвиток проекту – на залізниці в цілому та її доступність в туристичному ракурсі;

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						82
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

ВИСНОВКИ

В наведеній роботі було виконане дослідження нормативно-правової бази, умов обслуговування людей з інвалідністю та пасажирів з обмеженою рухливістю. Проведено моніторинг стану забезпечення безперешкодного доступу до будівель, приміщень, закладів чи установ загального користування та прилеглої до них території для осіб з інвалідністю та маломобільних груп населення дозволяє зазначити, що на сьогоднішній день у транспортному комплексі України саме залізничний транспорт суттєво наблизився до чинних у Євросоюзі вимог. до забезпечення інтероперабельності у цій галузі.

Залізничні вокзали, споруди та пристрої інфраструктури залізниць значною мірою приведено до створення умов для якіснішого транспортного обслуговування інвалідів та пасажирів з обмеженою рухливістю.

З метою пошуку шляхів удосконалення обслуговування людей з інвалідністю та пасажирів з обмеженою рухливістю а також

Запровадження безвізового режиму з ЄС надало поштовх до розвитку високорентабельних перевезень «Схід-Захід», за якими обсяг пасажирських перевезень збільшився майже в 2 рази у 2018 році порівняно із 2017 роком. Поступове підвищення мобільності населення, посилення радіальних (столиця-регіон) та стрімке збільшення діаметральних (регіон-регіон) пасажиропотоків в умовах відсутності належної конкуренції з боку авіаційного транспорту дають можливість залучення додаткових пасажиропотоків. Спостерігається поступовий перехід пасажирів на денні поїзди, водночас нічні поїзди залишаються важливою частиною української культури подорожей у наступні роки.

За результатами проведеної роботи отримано висновки про те, що робота відноситься до стратегічного напрямку зі створення нових перспективних напрацювань, які дозволять значно покращити якість надання послуг людям з особливими потребами в умовах використання залізничного транспорту, як оптимального транспорту з найбільш широкими можливостями. Немає нічого ціннішого за здоров'я. Цінніше нашого здоров'я, є хіба здоров'я найближчих нам людей.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						83
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

БІБЛІОГРАФІЯ

1. Convention on the Rights of Persons with Disabilities. Електронне посилання: <https://www.un.org/development/desa/disabilities/convention-on-the-rights-of-persons-with-disabilities.html>
2. Конвенція про права осіб з інвалідністю (ратифіковано Законом України №1767-VI від 16.12.2009). Електронне посилання: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_g71#Text
3. United Nations (13 December 2006). "General Assembly Adopts Groundbreaking Convention, Optional Protocol on Rights of Persons with Disabilities. Електронне посилання: <https://www.un.org/press/en/2006/ga10554.doc.htm>
4. Інформація про стан доступності для осіб з інвалідністю вокзалів та станцій АТ «Укрзалізниця». Електронне посилання: https://www.uz.gov.ua/passengers/persons_with_disabilities/
5. Галузових будівельних норм України: Службово-технічні будівлі і споруди станційно-вокзальних комплексів та зупинних пунктів залізничного транспорту ГБН В.2.3-37472062-2:2013.
6. Закону України «Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні». Електронне посилання: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/875-12#Text>
7. ДБН В.2.2-17:2006 Доступність будинків і споруд для маломобільних груп населення. Електронне посилання: <https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2017/04/DBN-V.2.2-17-2006.pdf>
8. COMMISSION REGULATION (EU) №1300/2014 of 18 November 2014 on the technical specifications for interoperability relating to accessibility of the Union's rail system for persons with disabilities and persons with reduced mobility.
9. Анализ параметров, являющихся определяющими для сохранения

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						84
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

технической и операционной совместимости железнодорожной системы колеи 1520 мм и 1435 мм на границе СНГ-ЕС. подсистема: доступность для людей с ограниченными возможностями и людей с ограниченной подвижностью.

Електронне

посилання:

https://www.era.europa.eu/sites/default/files/agency/docs/analysis_1520_prm_ru.pdf

10. Конституція України. Електронне посилання:

<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96-%D0%B2%D1%80#Text>

11. Всесвітньої організація охорони здоров'я. Електронне посилання:

<https://www.who.int/>

12. Державного служби статистики України. Електронне посилання:

<http://www.ukrstat.gov.ua/>

13. Стратегія розвитку Скала-Подільської ОТГ. Електронне посилання:

<https://skalapodilska-gromada.gov.ua/strategiya-rozvitku-skalapodilskoi-otg-1534425421/>

14. Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року.

Електронне посилання: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80?find=1&text=%D1%96%D0%BD%D0%B2%D0%B0%D0%BB%D1%96%D0%B4#w1_1

15. Закон України «Про залізничний транспорт». Електронне посилання:

https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80?find=1&text=%D1%96%D0%BD%D0%B2%D0%B0%D0%BB#w1_1

16. Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом.

Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 року № 252. Електронне посилання: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/252-97-%D0%BF#Text>

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						85
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

17. Правил технічної експлуатації залізниць України. Електронне посилання:
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0050-97#Text>
18. Базавлук, А.В. Можливі джерела фінансування капітальних інвестицій у залізничний транспорт України / А.В. Базавлук // Економіка і регіон №4 (31) -2011. ПолтНТУ. с. 119-125
19. Стратегія АТ «Укрзалізниця» на 2019-2023 роки [Електронний документ] Режим доступу:
[https://www.uz.gov.ua/files/file/about/documents/
%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%
D1%8F-5-Typography%20\(%D1%83%D0%BA%D1%80\).pdf](https://www.uz.gov.ua/files/file/about/documents/%D0%A1%D1%82%D1%80%D0%B0%D1%82%D0%B5%D0%B3%D1%96%D1%8F-5-Typography%20(%D1%83%D0%BA%D1%80).pdf)
20. ДБН В.2.2-40:2018 Інклюзивність будівель і споруд. Режим доступу:
https://dbn.co.ua/load/normativy/dbn/dbn_v_2_2_40/1-1-0-1832
21. ДСТУ-Н Б В.2.2-31:2011 Настанова з облаштування будинків і споруд цивільного призначення елементами доступності для осіб з вадами зору та слуху. Режим доступу: <https://dbn.co.ua/load/normativy/dstu/5-1-0-1015>
22. Закон України «Про забезпечення санітарного та епідемічного благополуччя». Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4004-12#Text>
23. Дода, К. Реформа приміських залізничних перевезень і розвиток регіонів / К. Дода // Сайт «Центр транспортних стратегій» [Електронний документ] Режим доступу:
https://cfts.org.ua/blogs/reforma_primiskikh_pasazhirskikh_zaliznichnikh_perevezen_i_rozvitok_regioniv_431
24. Порядок розрахунку обсягів компенсаційних виплат за пільгові перевезення залізничним транспортом окремих категорій громадян затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 16 грудня 2009 року №1359. [Електронний документ] Режим доступу:
<https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1359-2009-%D0%BF#Text>.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						86
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

25. Тимчасове положення про порядок допуску приватних локомотивів до роботи окремими маршрутами на залізничних коліях загального користування. Затверджено Наказом Міністерства інфраструктури України від 04.03.2020 р. №191 (у чинній редакції) [Електронний документ]. Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0278-20#Text>
26. Директива (ЄС) 2012/34/ЄС Європейського парламенту та Ради від 21 листопада 2012 про створення єдиного Європейського залізничного району [Електронний документ] Режим доступу: <http://doszt.gov.ua/content/media/Direktiva-34-UA.pdf>
27. Директива (ЄС) 2016/797 Європейського Парламенту та Ради від 11 травня 2016 про інтероперабельність залізничної системи в рамках Європейського Союзу [Електронний документ] Режим доступу: <http://doszt.gov.ua/content/media/Direktiva-797-UA.pdf>
28. Аналіз витрат і вигод для інвестиційних проектів у транспортній галузі: Посібник. /Допомога органам влади України в удосконаленні менеджменту циклом інфраструктурного проекту (МЦІП), - Проект: редакція – серпень 2020.
29. Марценюк Л.В. організація залізничного туризму в Україні [Текст]: монографія / Л.В.Марценюк; Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. Ім. акад. В.Лазаряна.-Дніпро, 2017.-351с.
30. Барабаш Ю. С. Принципи визначення витрат на туристичні перевезення по вузьким коліям / Ю. С. Барабаш, Л. В. Марценюк // Інвестиції: практика та досвід. – Економічна наука: № 9, 2016. – С.13–22.
31. Марценюк Л. В. Розрахунок витрат та прибутку на утримання та обслуговування вузькоколійної туристичної лінії / Інвестиції: практика та досвід. – Економічна наука: № 11, 2016. – С.41–49.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						87
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

СПИСОК РИСУНКОВ

Рисунок 1 - Рисунок 1. Станція Скала-Подільська

Рисунок 2 - Станція Скала-Подільська на схемі РФ «Львівська залізниця»

Рисунок 3 - Схема станції Скала-Подільська .

Рисунок 4 - Карта Скала-Подільської ОТГ.

Рисунок 5 - Зображення елементів інфраструктури (з пандусом) для ЛЗОП згідно вимог інтегрованості.

Рисунок 6 - Зображення елементів інфраструктури з тактильною плиткою на пішохідних проходах згідно вимог інтегрованості.

Рисунок 7 - Приклад пологого пандуса, як альтернативи сходам.

Рисунок 8 - Зображення туалетної кімнати, яка за параметрами є доступною для ЛЗОП на інвалідних візках

Рисунок 9 - Схема з характеристиками білетної каси для ЛЗОП (людей на кріслах-візках).

Рисунок 10 - Зображення білетної каси з пониженим рівнем.

Рисунок 11 - Приклад каси яка обладнана пандусом.

Рисунок 12 - Пристрій виклику допомоги на будівлі для ЛЗОП.

Рисунок 13 - Приклад обладнання сходів підйомником різного переміщення.

Рисунок 14 - Фото рейкового автобуса.

Рисунок 15 - Фото рейкового автобуса з середини.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						88
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

Рисунок 16 - Схема слідування рейкового автобуса (напрямки обслуговування).

Рисунок 17 - Схема пасажирської будівлі Скала-Подільська.

Рисунок 18 - Акт огляду.

Рисунок 19 - Фото листа Голови ОТГ до начальника Тернопільської дирекції залізничних перевезень.

Рисунок 20 - Фото листа директора Скала-Подільського психоневрологічного будинку-інтернату.

Рисунок 21 - Фото листа голови Скала-Подільської селищної ради.

Рисунок 22 - Фото листа воїнів АТО до ВСП «Львівська дирекція залізничних перевезень» філії ВМС.

Рисунок 23 - Фото листа АТО до ВСП «Тернопільська дирекція залізничних перевезень» РФ «Львівська залізниця».

Рисунок 24 - Фото листа директора Скала-Подільського психоневрологічного будинку-інтернату до ВСП «Тернопільська дирекція залізничних перевезень» РФ «Львівська залізниця».

Рисунок 25 - Фото листа селищного голови до ВСП «Тернопільська дирекція залізничних перевезень» РФ «Львівська залізниця».

Рисунок 26 - Алгоритм розрахунку витрат на організацію туристичних перевезень залізничним транспортом.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						89
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

СПИСОК ТАБЛИЦ

Таблиця І - Огляд об'єктів для Розрахунок витрат на будівництво (реконструкцію) залізничі та закупівлю рухомого складу

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						90
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

АННОТАЦІЯ І КЛЮЧОВІ СЛОВА

Магістерська робота складається з вступу, 6-х розділів основної частини та висновків. Загальний обсяг тексту – 92 сторінки: основний текст – 88 сторінок, бібліографія, що включає 31 найменування – 4 сторінки, 26 рисунок, 1 таблиця.

Слід відзначити, що актуальністю роботи є створення належних умов для доступу людей з інвалідністю до об'єктів залізничної інфраструктури. Проведена робота з дослідження роботи із забезпечення вільного доступу людей з особливими потребами до залізничної інфраструктури. Об'єктом наведених досліджень є станція Скала – Подільська.

У роботі проаналізовано наукові праці, нормативну та методичну літературу, присвячені питанням розробки заходів з надання вільного доступу до об'єктів станційно-вокзального комплексу залізничної інфраструктури людям з обмеженими можливостями.

Встановлено, що розвиток Скала-Подільської об'єднаної територіальної громади передбачає взаємодію між різними рівнями органів влади та громадянами на основі впровадження принципів належного врядування. Стратегія визначає такі напрями розвитку громади, які мають сприяти економічному зростанню, підвищенню зайнятості населення, зменшенню екологічного навантаження на навколишнє середовище, а також поліпшенню якості життя мешканців громади. Визначено основні кроки реалізації стратегії розвитку Скала-Подільської ОТГ щодо людей з обмеженими можливостями, а саме: забезпечення доступності; створення нових робочих місць; руйнування стереотипів, пов'язаних з інвалідністю; відновлення залізничного пасажирського руху; забезпечення можливості оздоровлення та реабілітації людей з інвалідністю.

Для завершення активної фази реалізації проекту заплановано задіяти рейковий автобус. Введення цього виду транспорту у транспортну систему, зєднає важливі соціальні об'єкти, Тернопіль та Скала-Подільська.

Ключові слова: люди з інвалідністю, залізнична інфраструктура, залізнична станція, станційно-вокзальний комплекс, інтероперабельність, нормативні документи.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						91
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		

ABSTRACT AND KEYWORDS

The master's thesis consists of an introduction, 4 chapters of the main parts and conclusions. The total volume of the text is 92 pages: the main text is 88 pages, the bibliography includes 31 titles - 4 pages, 26 figures, 1 tables.

It should be noted that the urgency of the work is to create appropriate conditions for access of people with disabilities to the railway infrastructure. The work on research of work on ensuring equal access of people with special needs to the railway infrastructure is carried out. The object of such research is the station Skala - Podilska.

The paper analyzes scientific works, normative and methodological literature on the development of measures to provide access to the railway station infrastructure complex to people with disabilities.

It is established that the development of Skala-Podilska united territorial community involves interaction between different levels of government and citizens based on the implementation of the principles of good governance. It is established that the development of Skala-Podilska united territorial community involves interaction between different levels of government and citizens based on the implementation of the principles of good governance. The strategy identifies areas of community development that should promote economic growth, increase employment, reduce the environmental impact on the environment, and improve the quality of life of community residents. The main steps of the Skala-Podilska OTG development strategy for people with disabilities have been identified, namely: ensuring accessibility; creation of new jobs; breaking down stereotypes related to disability; resumption of railway passenger traffic; rehabilitation and rehabilitation of people with disabilities.

To complete the active phase of the project, it is planned to use a rail bus. The introduction of this type of transport in the transport system has significantly improved the social facilities, Ternopil and Skala-Podilska.

Key words: people with disabilities, railway infrastructure, railway station, station-station complex, interoperability, normative documents.

					0042.206529.ДМР.2021.001	Арк.
						92
Зм	Аркуш	№ докум	Підпис	Дата		