

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ВХОД В ОБЩЕСТВЕННОЕ ЗДАНИЕ: ИЗ ОПЫТА ОДНОГО КУРСОВОГО ПРОЕКТА

Данилов Иван Анатольевич

старший преподаватель кафедры архитектуры и урбанистики.
ФГБОУ ВО «Тихоокеанский государственный университет».
Россия, Хабаровск, e-mail: iadanilov@mail.ru

УДК: 721.052.2

ББК: 38.711

DOI: 10.47055/1990-4126-2020-4(72)-9

Аннотация

Исследование нацелено на устройство входа, соответствующего требованиям создания безбарьерной среды и эстетически приемлемого. Были проанализированы два способа устройства входной группы здания: с крыльцом и без него. Первый культивировался в историческом времени, второй – современный, обусловленный массовым применением колесных портативных транспортных средств для перемещения покупок и личных вещей, движимого силой одного человека. Выявлены два основных противоречия в профессиональном сознании проектировщиков при выборе способа входа для колясочников. Первое связано с привычкой применять крыльцо как исторически традиционную, не вызывающую сомнения пространственную форму. Второе обусловлено привычным нежеланием более тщательно разрабатывать вертикальную планировку участка, чтобы обеспечить бескрыльцовый вход в здание. Решение в студенческом проекте показывает творческое преодоление данных противоречий. Результат рассматривается как типологическое обновление в современной архитектуре.

Ключевые слова:

входная группа здания, пандус для инвалидов колясок, колесное портативное транспортное средство, архетип «крыльцо»

Введение

Впервые такой вопрос для меня и моего подопечного студента (А. Волкодав, 2-й курс, 1916 г.) встал при разработке курсового проекта «Общественное здание с культурно-развлекательной функцией». Причиной стало несоответствие сложного крыльца (с лестницей и пандусом для инвалидов-колясочников) требуемой простой лаконичной парадной форме входной группы. Это было воспринято как эстетический диссонанс, что созвучно мнению другого исследователя: «...города покрыты пандусами, которые, будучи непригодными к использованию людьми с ограниченными возможностями, попросту уродуют образ города» [1, с. 207]. Как правило, устройство пандуса приводит к визуальному загромождению (в сравнении с вариантом без него) входного пространства, особенно если крыльцо высокое. Загромождающие элементы – это части пандуса, как то: наклонные поверхности, промежуточные и разворотные площадки, высокие перила с двух сторон пандуса, а также поддерживающая их конструкция. В совокупности данных элементов при достаточно большой высоте крыльца эта сложная пространственная форма активно заполняет значительную часть визуального поля входной группы здания. С другой стороны, профессиональное решение этой проблемы не должно приводить к нарушению современной общественной этики – окружающая среда, в данном случае – входная

группа здания, однозначно должна быть благоприятной для граждан маломобильной группы населения (далее – МГН). К решению этой проблемы мы решили подойти с творческим переосмыслением всей сложившейся ситуации (об этом см. в шестом разделе).

1. Способы устройства входной группы здания. Вместе с принятием нормативных документов, обязывающих обеспечивать безбарьерную пространственную среду для граждан МГН, привычная до этого пространственная среда стала обогащаться различными элементами безбарьерной среды. В частности, к ним относятся пандусы входных групп зданий. Всякое обновление искусственной среды влечет за собой его эстетическое освоение, включение выявленных элементов среды в арсенал выразительных средств и их ассимиляцию с известными элементами проектируемых архитектурно-пространственных моделей. Соответственно, представители проектной корпорации также стали корректировать свое профессиональное сознание и вырабатывать отношение к данной инновации. По существу, это творческая историческая ситуация.

На сегодня известны два радикально различных подхода:

- 1) устройство пандусов для инвалидных колясок к высокому крыльцу входной группы здания;
- 2) вход в здание без крыльца и, соответственно, без пандуса.

1.1. Вход с крыльцом. Для зданий, построенных до принятия указанных нормативов, устройство пандусов стало вмешательством в сложившийся стилистический строй. Данное социальное благо стало необходимым эстетическим злом, которое разные архитекторы по мере творческих способностей и таланта могли каким-нибудь способом нейтрализовать. Соответственно, и степень эстетического диссонанса при восприятии может колебаться от чувства безобразия до приемлемого компромисса.

В новых зданиях нередко пандусы становились активными элементами стиля согласно творческому замыслу проектировщиков. Степень уместности также может быть различной. Но и здесь нелегко угодить взыскательному эстету.

1.2. Вход без крыльца. Из современных зданий нам известны супер- и гипермаркеты, многофункциональные торговые центры, отели (гостиницы), терминалы аэропортов, вокзалов. Вход в эти здания максимально комфортен, так как не требует физической нагрузки для преодоления препятствия, каким обычно является крыльцо со ступенями. Но тут важнее всего комфорт для движения посетителей (клиентов), имеющих при себе колесные багажные тележки, сумки и кофры (далее КПТС – колесные портативные транспортные средства). Активное использование КПТС для ручного багажа (покупки и личные вещи) покупателей, постояльцев и пассажиров стало главным условием избавления от крылец, ставших для них пространственным барьером.

Также известны и исторические примеры входов без крылец. Это входы в конюшни, въезды на загрузочные площадки для телег и машин, в гаражи. История первых из них насчитывает тысячелетия. Первые гаражи появляются в конце XIX в.

Каким бы ни было назначение здания или историческое время его появления, важнейшим условием отсутствия крыльца является то или иное транспортное средство (рис. 1), проникающее в здание или покидающее его через соответствующий проем въезда-выезда.

2. Исторический пример пандусов на парадном крыльце здания. С исторической точки зрения также парадные входные группы с высоким крыльцом и пандусом не были исключением для прошлого искусственной среды. «В особняках пандус служит для въезда экипажей или автомобилей к расположенному над цоколем парадному входу...» [2]. К ним же отнесем и дворцы светской знати (рис. 2).



Рис. 1. Транспортные средства, для которых создавались специальные въезды в здания: 1) телега, 2) лошадь, 3) карета, 4) легковой автомобиль, 5) грузовой автомобиль, 6) колёсная тележка для супермаркета, 7) колёсный кофр, 8) инвалидная коляска; 1–6 – с тягой в лошадиных силах; 6–8 – с человеческой тягой, КПТС. Историческое время изобретения: 1–3 – до XIX в.; 4–5 – XIX в.; 6–8 – XX в. Схема И.А. Данилова



Рис. 2. Главный вход дворца усадьбы Кусково. Москва, вторая пол. XVIII в.
Виды парадного входа с выразительными пандусами въезда для конных экипажей:
1) на главном фасаде, Источник: <http://fotokto.ru/photo/view/2060803.html>;
2) вид сверху, Источник: <https://yandex.ru/collections/card/59abe83dbe1d77d890c7aaa4/>;
3) по оси въездного пандуса, Источник: <https://glavguide.com/msk/ecscursions/yekskursiya-moskovskie-dinastii-sherem/>

В данном случае широкие длинные пандусы становились украшением главного фасада, обрамляя изогнутыми в плане крыльями высокое парадное крыльцо с многоколонным портиком. Этот образ сообщал всему зданию высокую социальную статусность, престиж и респектабельность его владельцев. Здесь пандусы были ассимилированы в ансамбль стилеобразующих архитектурных элементов, заняв среди них значительное эксклюзивное место.

3. Современное противоречие в вопросе выбора способа устройства входной группы.
Итак, с одной стороны, пандус является давно известным и постоянно применяемым эле-

ментом входной группы, с другой – есть примеры удачного вовлечения его в набор активных стилеобразующих элементов. Как бы то ни было, для величины пандуса и его активности в визуальном поле существенным является разница вертикальных отметок чистого пола (пола первого этажа) и поверхности покрытия на грунте, откуда производится подход-подъезд к входу-въезду в здание. Согласно российским нормам «Отметка площадки перед входом в здание должна быть, как правило, выше отметки тротуара перед входом не менее чем на 0,15 м»¹

В таком случае есть ли вообще необходимость применения высокого крыльца (выше 15 см), если можно обойтись без него? Отсутствие крыльца удобно не только тем, кто перемещает КПТС, но и тем, у кого их нет. Такой вход физически комфортен, демократичен, универсален и даже становится знаком респектабельности (для аэротерминалов, супер- и гипермаркетов, многофункциональных торговых центров, отелей). Здесь в равных условиях оказываются физически сильные и слабые, из социальных низов и верхов, представители МГН и остальные.

Появление КПТС привело к трансформации традиционного крылечного входа, поставив под сомнение целесообразность устройства крыльца в целом, по крайней мере, в общественных и жилых зданиях массового использования.

4. О современной судьбе символики архетипа «Крыльцо». Очевидность преимущества бескрыльцового входа заставляет задать вопрос, зачем нужно было ПЕРВОКРЫЛЬЦО, как оно появилось. Кроме случаев использования цокольных этажей, хозяйственных подклетов и др., в иных случаях (их – большинство), как оказывается, крыльцо являлось знаком более высокого статуса. Прежде всего – духовного. Храм как особое место встречи Земного и Небесного должен возвышаться над мирским. Затем тема возвышения перешла в социальную сферу, где высокородные (благородные, аристократия) отделились от подлого (подольного, низкородного в прямом и переносном значении слова) люда.

На сегодня эти символы практически потеряли актуальность. В эпоху господствующего религиозного мышления и классового расслоения они были частью картины мира, ее олицетворения и популяризации. Современный наукообразный мир с развитой системой образования фактически уравнивал разные вертикальные позиции пирамиды социальных статусов. Экономический рынок стремится к повышению платежеспособности всех людей, а значит, и их социально-экономическому равенству. Происхождение человека все меньше влияет на его положение в обществе. Этот тренд подтверждает поведение некоторых политических «аристократов». Например, дебаты кандидатов на пост руководителя какой-нибудь респектабельной страны иногда олицетворяют собой невежество малообразованных низов. Религии теряют свою популярность. Поддерживая значимость духовной сферы, согласимся с призывом Спасителя каждому построить Храм в своем сердце. Внутренний Храм важнее каменного или деревянного. Под высотой здесь понимается высота духа, а не крыльца, духовного портала в божественный мир, а не дверного проема на главном входе в здание. Вместе с этим глубже понимаем символизм архитектурных форм и элементов, а также условность унаследованных из прошлого представлений.

На волне внимания к нуждам МГН появляется международное движение универсального дизайна. Применительно к нашему случаю одно из его требований, в частности, предусматривает «гладкие, отшлифованные поверхности у входов в здания, без лестниц или ступенек...» [3, с. 191]. В вербализации нового правила происходит десакрализация исторического архетипа «крыльцо», чем ставится под сомнение обязательность его массового применения. Коллективное сознание проектно-строительного сообщества, учитывая дальнейшую практику экспансии прагматичного универсального входа в развитие архитектурно-пространственной среды, еще более уточнит случаи целесообразного применения старого и нового архетипов.

5. Преткновения профессионального сознания проектировщика в выборе способа входного подъема. Надо признать, что сложившийся веками и тысячелетиями стереотип заставляет проектировщиков до сих пор тотально создавать крыльца с лестницами и ступенями. Переломить такое состояние профессионального сознания позволит, с одной стороны, популяризация истории этого стереотипа и идей универсального дизайна, с другой – творческое переосмысление архитектурных форм и элементов в проектировании входных групп.

Из всего сказанного уточним предмет осмысления данной темы. Архитектурный вход в любом случае является подъемом – или на нормативный минимум (15 см, пологая площадка или ступень), или на традиционное «престижное» крыльцо (многоступенчатая лестница с пандусом или без него). Архитектурный опыт предлагает на сегодня три основных варианта осуществления подъёма на главном входе:

- 1) крыльцо с лестницей (поднимающийся на своих ногах человек),
- 2) крыльцо с лестницей и пандусом (человек, конный экипаж, инвалидная коляска),
- 3) пологая площадка без крыльца (КПТС, человек).

Лестница служит самоподъему человека. Пандус предназначен, прежде всего, для транспортного средства. Третий вариант на парадном входе появляется благодаря массовому применению колесных тележек, сумок и кофров, но служит одновременно людям как с КПТС, так и без него. Оказывается, что людям без КПТС так же удобней пользоваться таким входом по сравнению с традиционным, ступенчатым. В этом случае даже инвалиды не выделяются в особую группу и не нуждаются, соответственно, в особом способе подъема – он универсален в самом широком социальном смысле.

5.1. Историческая психология в современном противоречии при выборе способа входного подъема. Почему при этом в большинстве случаев современные архитекторы предпочитают создавать второй вариант? Почему не использовать третий? Разница между ними всего лишь в массовости применения багажных КПТС (колесные тележки, сумки и кофры). Они количественно многократно превосходят в практическом использовании пассажирские КПТС (инвалидные коляски). В вопросах этики количественная разница роли не играет, поэтому пренебрежение к колясочникам в данном случае (приоритет пандуса перед универсальным входом) может быть объявлено социально дискриминационным. Более того, если бескрыльцовый вход для всех удобней, чем с крыльцом, эта количественная разница становится в принципе несущественной, а вопрос начинает выражать недоумение: существующее положение разве не абсурдно? В Своде правил «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения» не оговаривается основная форма входа, а создание пандуса приурочено только к случаю наличия крыльца (лестниц на основных входах)². Как правило, крыльцо проектируется в современных зданиях не потому, что необходим пандус для МГН, а потому, что это распространенная, т. е. привычная, или не подвергаемая сомнению форма пространственной организации входа в здание. В этом смысле пандус для МГН не утверждается как основная форма входа. Здесь, скорее всего, имеет место определенный шаблон, основанный на массовом стереотипе, стихийно переродившемся в миф. Пандус «следует» за ним, с психологической точки зрения, механически, без критического осмысления, как само собой разумеющееся решение.

5.2. Влияние вертикальной планировки на выбор способа входного подъема. Есть еще одно противоречие. Проектировать низкий вход без крыльца (универсальный вход) легче, чем с крыльцом, так как состав элементов крыльца в универсальном входе полностью отсутствует. Почему тогда проектировщик тратит силы и время на разработку более сложной архитектурной формы? В основе данного противоречия лежит отношение к технологии проектирования и строительства. Все дело в разнице вертикальных отметок пространственной модели приземного уровня. Абсолютно ровных земельных участков не бывает. Поэтому между отметками

чистого пола и тротуара чаще всего будет разница более 15 см. Чтобы обеспечить минимальную разницу отметок у входа, необходимо очень тщательно и скрупулезно разрабатывать вертикальную планировку участка, в том числе и по той части периметра здания, где необходимы низкие входы для МГН.

Здесь окажется, что сложное крыльцо сделать и в проекте, и на месте легче и дешевле, чем универсальный вход. Ведь во втором случае вертикальная планировка предполагает более скрупулезную работу с поверхностью земли (грунта) как со сложной архитектурной формой, учитывая при этом более тонкую настройку и возможное удорожание технологии перемещения земляных масс. Вместе с этим необходима координация с внутренней планировкой здания (одна или несколько отметок пола первого этажа). Для закрепощенного стереотипом профессионального воображения эта задача может показаться сложнее. Все дело в обусловленной господствующим стереотипом технологической привычке проектирования и строительства. Без учета внимания к МГН крыльцо для сознания проектировщика, строителя и заказчика проще, рациональнее.

Но с учетом внимания к МГН этот стереотип, основанный на заблуждении и некритическом отношении, а может оказаться и хуже того – на скрытом корпоративном сговоре заинтересованных лиц (в свете вышесказанного в некоторых случаях может создаваться именно такое впечатление, если быть профессионально честным), необходимо преодолевать. Устройство пандуса для инвалидных колясок на высоком крыльце чаще всего будет формальным оправданием для сохранения стереотипного подхода. Это плюс еще и к чисто бюрократическому формализму: «Сложившийся сегодня в российских городах механизм по обеспечению доступности побуждает строить пандусы, чтобы не оштрафовали, а не для того, чтобы стало удобно и доступно для всех» [1, с. 207]. Но в свете сказанного даже этот «нормативный» пандус также является пространственным препятствием (раз уж не барьером) по сравнению с универсальным входом. А инвалид на коляске (пассажир инвалидного КППТС) становится заложником господствующего стереотипа. Здесь методический вопрос перерастает в идеологический.

Проектировщику необходимо ставить перед собой задачу расширения профессионального кругозора, овладевать новыми навыками и компетенциями. Также сложный идейный выбор необходимо делать и заказчику, и подрядчику. Нередко новый подход окажется еще и немного дороже по стоимости. Но это плата за гуманистические достижения современности. Внимание к пространственным условиям бытия клиента-человека-пользователя, безусловно, важнее личных или корпоративных выгод. Общество в лице всего человечества уже обогатило свое коллективное сознание новой идеей (Конвенция о правах инвалидов, Принята резолюцией 61/106 Генеральной Ассамблеи ООН от 13 декабря 2006 года) и в лице многих государств (если не всех) уже узаконило ее. Необходимо транслировать эту идею во все соответствующие институты и подразделения для ее полноценной реализации в профессиональной деятельности. Так, качественно сознание нашей проектной корпорации, преодолевая стереотип прошлого, оптимизируется для более гуманного настоящего и будущего. Самым сложным окажется только первичный этап психологической ломки. Далее выработанный проектно-строительный технологический регламент станет непререкаемой нормой и профессиональной привычкой. ТАК ВСЕГДА ПРОИСХОДИЛО СО ВСЕМИ НОВАЦИЯМИ. Это, действительно, историческая ситуация.

6. Решение входной группы в рассматриваемом студенческом проекте. В результате для вышеуказанного курсового проекта (здесь и далее по абзацу см. рис. 3) было принято решение устроить вход с минимальной разницей отметок площадки перед входом в здание и тротуаром перед входом в 15 см³. Получилось крыльцо с одной ступенью и пологим пандусом (рис. 3). Здесь студент ошибочно применил одну ступень, нарушив норматив⁴. Тем не менее, такое про-

стое решение подразумевает достаточно внимательную подготовительную работу. Часть общей разницы отметок между полом первого этажа (чистый пол) и окружающей территории была преодолена на прилегающей к входу территории в виде пешеходной лестницы и пандуса, вписанных в четверть круга. Оставшаяся разница вертикальных отметок была преодолена во входном вестибюле здания в виде невысокой широкой лестницы в три ступени и лифта-подъемника.



Рис. 3. Устройство универсального входа в курсовом проекте Досугового центра: 1) общий вид здания Досугового центра; 2) общий вид входной группы; 3) разрез по входной группе. Источник: Демонстрационный планшет курсового проекта студ. А. Волкова

Таким образом, процесс подъема был перемещен с улицы внутрь здания. Вместе с этим пространство подъема также было отнято у внешнего пространства и прибавлено к внутреннему. Получилось, что вокруг пространства для подъема были воздвигнуты ограждающие конструкции и получился новый объем, включающий в себя часть вестибюля. Это привело к увеличению площади как вестибюля, так и здания в целом. Так же и со строительным объемом, соответственно. Полученное таким образом удорожание проекта за счет укрупнения технико-экономических показателей (далее ТЭП) можно оправдать более комфортными условиями подъема. При этом между входом и подъемом следует поместить гардероб для верхней одежды. Комфорт достигается не только лучшим микроклиматом («комнатная» температура, отсутствие ветра, осадков), но и отсутствием возможных скользких поверхностей (при дожде или наледи). Это еще и большая безопасность, исключающая возможные падения и физические повреждения. Подъем колясочников можно осуществить не только с помощью пандуса, но и с помощью лифта-подъемника.

Вместе с этим вестибюль становится более просторным и более парадным, а его часть при входе получает высоту в два света. Такое решение стало не только более удобным, но и эстетически предпочтительным (чего и требовалось изначально достичь). При этом была обогащена и входная группа здания в результате появления нового двухсветного стеклянного объема с круглым козырьком. Даже образ здания в целом стал интересней, современной. Вследствие предпринятого эксперимента произошло не только приемлемое, но и привлекательное, с профессиональной точки зрения, типологическое обновление архитектурной среды входной группы здания.

Заключение

Практическая попытка оптимизации эстетического решения входной группы здания с пандусом для инвалидов колясок в рамках студенческого курсового проекта заставила изучить вопрос решения данного вида архитектурной среды. Приемлемым для теоретического осмысления стал опыт организации входов в здания для транспортных средств в историческом времени. Основным элементом такой среды является пандус или пологая площадка. Как правило, это были низкие входы при требуемой минимальной разнице высотных отметок подхода к зданию и чистого пола. Наиболее близким стал опыт использования бескрыльцового входа в современной архитектуре, там, где используются КПТС, перемещаемые силой одного человека. Коляски инвалидов сближает с колесными тележками, кофрами и сумками как общий тип транспортного средства (КПТС), так и время его появления – XX в.

Бескрыльцовый главный вход стал новым – в широком смысле, инновационным – архитектурно-типологическим решением современности, удобным для всех, в том числе и для пассажиров инвалидных колясок, а не только для обладателей багажных КПТС. Новизна заключается не только в создании безбарьерного входного пространства, но и в преодолении исторического стереотипа крыльцового входа, обусловленного идеологическими штампами в обществе господствующего религиозного мировосприятия и классового расслоения. К сожалению, для массового проектировщика это изобретение выражало узкую область применения. Гуманистическая глубина его смыслов и, вместе с тем, широта случаев применения оказались скрытыми, малозаметными.

Бескрыльцовый вход может быть решен как без подъема вообще, когда разница вертикальных отметок перед входом и чистого пола составляет минимальное нормативное значение в 15 см, так и с переносом процесса подъема на большую чем 15 см высоту внутрь здания. В рассматриваемом студенческом эксперименте был использован второй случай. Это привело, с одной стороны, к небольшому укрупнению ТЭП здания, а с другой – к повышению комфорта и безопасности процесса подъема и архитектурно-типологическому обновлению всей входной группы здания (вместе с вестибюлем и главным фасадом). Полученный результат не только решил первоначальную проблему эстетики входной группы, но также привел к остросовременному типологическому решению, отражающему международные тренды универсального дизайна и формирования комфортной городской среды.

В ходе исследования стало необходимым и целесообразным для обобщения ввести новый термин – «колесное портативное транспортное средство» (КПТС). Также все виды КПТС классифицированы на багажные и пассажирские.

Думается, полномасштабное осмысление организации входов для людей с КПТС и их практическая реализация в проектно-строительной практике приведет к системному оформлению всего ряда соответствующих типологических решений современной архитектуры.

Примечания

¹ Свод правил СП118.13330.2012 Общественные здания и сооружения : Актуализированная редакция СНиП31-06-2009. – Подготовлено к изданию ФАУ «ФЦС», 2012. – С. 2. – П. 4.7.

² Свод правил СП 59.13330.2012 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения: Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001. – М. : Минстрой России, 2015. – URL: <http://docs.cntd.ru/document/1200089976>

³ Свод правил СП118.13330.2012 Общественные здания и сооружения: Актуализированная редакция СНиП31-06-2009. – Подготовлено к изданию ФАУ «ФЦС», 2012.

⁴ Свод правил СП 59.13330.2012 Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения: Актуализированная редакция СНиП 35-01-2001. – М. : Минстрой России, 2015. – URL: <http://docs.cntd.ru/document/1200089976>

Библиография

1. Наберушкина, Э.К. Перспективы создания доступной среды / Э.К. Наберушкина // Вестник Саратов. гос. тех. ун-та, 2012. – Т. 1. – № 1 (63). – С. 205–208.
2. Партина, А.С. Архитектурные термины: Иллюстрированный словарь / А.С. Партина. – Изд. стереотипное. – М.: Стройиздат, 2001. – 208 с. : ил.
3. Вестон, Р. Идеи, которые изменили архитектуру / Ричард Вестон ; пер. с англ. С.В. Маненкова. – М.: Эксмо, 2019. – 216 с. : ил.



Лицензия Creative Commons

Это произведение доступно по лицензии Creative Commons «Attribution-ShareAlike» («Атрибуция - на тех же условиях»). 4.0 Всемирная

Дата поступления: 07.11.2020

UNIVERSAL ENTRANCE TO A PUBLIC BUILDING: A TERM-PROJECT CASE STUDY

Danilov Ivan A.

Senior Instructor, Architecture and Urbanistics.
Pacific National University.
Russia, Khabarovsk, e-mail: iadanilov@mail.ru

УДК: 721.052.2

ББК: 38.711

DOI: 10.47055/1990-4126-2020-4(72)-9

Abstract

The article deals with the challenge of designing an entrance that meets the requirements of a barrier-free environment and is aesthetically pleasing. Two entrance design options were considered: with a porch and without it. The first one is treated within historical timeframe and the second one is modern, allowing for massive use of wheeled portable vehicles to move purchases and personal belongings, driven by the power of one person. Two main contradictions have been revealed in the professional designer's mindset when choosing entrance design for wheelchair users. The first is associated with the habit of using a porch as a historically traditional, unquestionable spatial form. The second is due to the usual reluctance to more carefully develop the vertical layout of the site in order to provide a porchless entrance to the building. The student design project considered demonstrates a creative solution overcoming these contradictions. The result is considered as a typological novelty in contemporary architecture.

Keywords:

entrance, wheelchair ramp, wheeled portable vehicle, «porch» archetype, designer's stereotype

References

1. Naberushkina, E.K. (2012) Prospects for Creating an Accessible Environment. Bulletin of the Saratov State Technical University, V. 1, No. 1(63), pp. 205–208. (in Russian)
2. Partina, A.S. (2001) Architectural Terms: An Illustrated Dictionary. Moscow: Stroyizdat. (in Russian)
3. Weston, Richard. (2019) 100 Ideas That Changed Architecture. Translated from English by S.V.Manenkov. Moscow: Eksmo. (in Russian)