

Левицкая Любовь Владимировна

ФГБОУ ВПО «Пензенский государственный университет архитектуры и строительства»
Россия, Пенза
Кафедра «Эксплуатация автомобильного транспорта»
Кандидат технических наук
E-Mail: levickaya.lyu@yandex.ru

Миненко Екатерина Юрьевна

ФГБОУ ВПО «Пензенский государственный университет архитектуры и строительства»
Россия, Пенза
Доцент кафедры «Организация и безопасность движения»
Кандидат технических наук
E-Mail: cat.minenko@yandex.ru

**Обеспечение доступной среды
маломобильных групп населения Пензенской области**

Аннотация. В статье авторами рассматривается доступная среда и ее обеспечение для маломобильных групп населения Пензенской области, к которым на сегодняшний день относятся люди испытывающие затруднения при самостоятельном передвижении, получении услуги, необходимой информации или при ориентировании в пространстве.

Ключевые слова: маломобильные группы населения; инвалиды; доступная среда.

Актуальной проблемой в России в настоящее время является обеспечение доступной среды маломобильным группам населения, заключающейся в свободном передвижении и доступе к объектам инфраструктуры населенного пункта не только здорового населения, но и людям с ограниченными возможностями, временными или постоянным ухудшением состояния здоровья.

С проблемами временного или постоянного нарушения здоровья на протяжении жизни встречается каждый. Сейчас в Российской Федерации насчитывается 12,8 млн. инвалидов. Уровень инвалидизации составляет 9,2%. Это означает, что из 11 человек, один имеет инвалидность. Около 545 тысяч детей и подростков до 18 лет имеют статус детей-инвалидов.

Ежегодно количество инвалидов увеличивается, к 2015 году может превысить по прогнозам специалистов 15 миллионов человек. Наблюдается устойчивая тенденция увеличения доли лиц пожилого возраста в общей численности населения.

Из 2,57 млн. инвалидов, которые находятся в трудоспособном возрасте, численность неработающих инвалидов составляет 1,75 млн. человек или 68,1% от численности инвалидов в трудоспособном возрасте, 77% от численности инвалидов выражают свою потребность в трудоустройстве или смене работы.

В Пензенской области количество инвалидов составляет 101,7 тысяч человек, что составляет 8 % численности населения, детей-инвалидов – 3,5 тыс. человек, иные маломобильные группы населения – около 217 тысяч человек.

Большие трудности в поиске работы, получении медицинской помощи, образования, проблемы в доступе к объектам социальной защиты населения, культуры и спорта, по сравнению с другими категориями граждан, во многом связаны с трудностями в передвижении и недостаточной доступности общественных и жилых зданий, транспортной инфраструктуры города для маломобильных групп населения.

Но очевидная необходимость оптимизации пространства в Пензенской области до настоящего времени не привлекла должного внимания. Можно выделить следующие основные проблемы. Если бы они были решены, социальное пространство Пензы (и области) было бы действительно доступно для всех категорий граждан:

- оборудование тротуаров, пешеходных переходов, пандусов в соответствии с действующими нормативами. В настоящее время даже на вновь сданных объектах не всегда предусмотрена возможность передвижения, например, на инвалидной коляске;
- проведение практических испытаний специальных устройств для спуска/подъема на транспорте, лифтовых устройств, пандусов, тротуаров на предмет их безопасности и доступности;
- освоение технологий и создание универсальной среды, которая была бы удобна для маломобильных групп населения;
- повышение доступности объектов социального назначения за счет преодоления формального подхода к их оборудованию;
- реализация на практике принципа «Ничего для нас – без нас!» при принятии решений в области создания доступной среды для маломобильных групп населения;

- обеспечение доступных и грамотно оборудованных парковочных мест за счет контроля нарушения правил парковки в местах, отведенных для инвалидов, размещения на автотранспорте «знака инвалида», наличия на парковках соответствующей дорожной разметки и знаков;
- организация и повышение доступности системы оплаты службы социального такси.

Целевыми показателями долгосрочной целевой программы «Доступная среда в Пензенской области на 2012- 2015 годы» Пензенской области, разработанные в соответствии с [8, 6-10] являются: принятие нормативного правового акта о порядке обеспечения доступной среды жизнедеятельности МГН в Пензенской области; доля приоритетных объектов и услуг в приоритетных сферах жизнедеятельности инвалидов, нанесенных на карту доступности Пензенской области по результатам их паспортизации, среди всех приоритетных объектов и услуг; доля доступных для инвалидов и других МГН приоритетных объектов социальной, транспортной, инженерной инфраструктуры в общем количестве приоритетных объектов в Пензенской области; доля объектов социальной инфраструктуры, на которые сформированы паспорта доступности, среди общего количества объектов социальной инфраструктуры в приоритетных сферах жизнедеятельности инвалидов и других МГН в Пензенской области; доля инвалидов, занимающихся спортом, в общей численности инвалидов Пензенской области; доля парка подвижного состава автомобильного и городского наземного электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки МГН, в парке этого подвижного состава в Пензенской области; доля учреждений профессионального образования, в которых сформирована универсальная безбарьерная среда, позволяющая обеспечить совместное обучение инвалидов и лиц, не имеющих нарушений развития, в общем количестве учреждений профессионального образования в Пензенской области [7, 10].

Доля парка подвижного состава городского автомобильного и электрического транспорта общего пользования, оборудованного для перевозки маломобильных групп населения, в общем парке этого транспорта Пензенской области составляет 0,9 %.

Состояние доступности зданий учреждений здравоохранения в Пензенской области для инвалидов и других маломобильных групп населения – 56,3% (в целом по РФ – 40 %), учреждений социальной защиты населения – 92,7% (РФ – 63,8%), зданий аптек и аптечных пунктов – 61,7% (РФ – 45,6%), доступность зданий органов управления – 50,6% (РФ – 34,6%).

Решая проблему создания безбарьерной среды, архитектурные решения общественных зданий и сооружений рекомендуется ориентировать одновременно на компенсацию нарушений здоровья в области опорно-двигательного аппарата, слуха, зрения, сердечно-сосудистой системы, психики [1,2,3] Основной принцип формирования среды жизнедеятельности с учетом инвалидов, – максимально возможная интеграция инвалидов во все сферы жизни общества – труд, быт, образование, досуг, проживание, реабилитация [9, 29-64].

Необходимо учитывать потребности маломобильных групп населения при проектировании зданий и помещений, в том числе учебных, учреждений образования, все виды и типы зданий и помещений учреждений и организаций, связанных с приемом и обслуживанием населения и размещаемых в зданиях с кабинетно-офисной структурой, к которым относятся административные организации - комитеты, управления, департаменты и их подразделения, в том числе органы социальной защиты населения, управления защиты прав потребителя, а также префектуры, муниципалитеты [4,5].

Доступными маломобильным посетителям должны быть судебные учреждения - юридические бюро и консультации, адвокатские коллегии, нотариальные конторы, страховые фирмы и фонды; коммунальные службы; налоговые инспекции и управления и отделы

федеральной миграционной службы; организации по трудоустройству - федеральные службы, управления и центры занятости, агентства по трудоустройству.

Проектировать доступными здания лечебно-профилактических учреждений, в которых непосредственно оказывается медицинская помощь, – амбулаторно-поликлинические учреждения, поликлиники, диспансеры и медицинские центры; физкультурно-спортивные сооружения, здания культурно-просветительных и зрелищных учреждений – библиотек, музеев и выставок, театров, цирков, кинотеатров, киноконцертных залов; предприятия торговли, общественного питания и бытового обслуживания.

В предприятиях питания (ресторанах, кафе, столовых, барах), предприятиях бытового обслуживания (приемные пункты, парикмахерские, предприятия химчистки и др.) рекомендуется обеспечивать доступность для всех, в том числе маломобильных, групп пользователей.

Безбарьерный доступ должен быть обеспечен к зданиям и сооружениям культового назначения – зданиям и сооружениям для совершения богослужений; монастырям, мемориального назначения – памятники, монументы; и обрядового назначения – ЗАГСы, Дворцы бракосочетаний. А также к зданиям банковских (кредитно-финансовых) учреждений и предприятий почтовой связи.

Основными общими требованиями к доступности основных групп помещений, где происходит прием маломобильных посетителей, являются предпочтительное размещение их в уровне входа, соблюдение габаритов дверных проемов входов в помещения, обязательное наличие справочно-информационной службы, организация безбарьерного маршрута.

Большую роль играет решение схем организации передвижения маломобильных групп населения в городской инфраструктуре[6]. Доступность транспортной системы города определяется взаимосвязями всех ее элементов в процессе передвижения между пунктами отправления и назначения[10,11; 92-106, 12-17].

Необходимо использовать все возможные варианты транспортного обслуживания инвалидов в условиях города: обеспечение возможности пользования специально приспособленными для них индивидуальными видами транспорта при невозможности использования обычными видами транспорта; использование специально приспособленных для инвалидов общественных видов транспорта, которые двигаются по определенным маршрутам в соответствии с жестким расписанием; использование подвижного состава, приспособленного для перевозки инвалидов и других маломобильных групп населения, на обычных маршрутах городского пассажирского транспорта, увеличение доли такого транспорта в общей структуре транспорта; развитие специальных транспортных служб, обеспечивающих перевозку инвалидов на оборудованных для этого автомашинах или автобусах по предварительному заказу или вызову.

Пешеходные пути должны проектироваться и реконструироваться с учетом требований доступности для всех групп инвалидов и других маломобильных групп населения: для обеспечения проезда инвалидных колясок уклоны пешеходных дорожек, тротуаров не должны превышать 5 % для продольного, 1 % для поперечного. Большинство пешеходных переходов на пересечениях дорог и других участках улично-дорожной сети, пешеходные пути требуют снижения высоты бордюрного камня по краям пешеходных путей.

С учетом потребностей инвалидов с дефектами зрения необходимо оборудовать размещение специальных ориентирующих устройств – ориентирующие поручни, звуковые маяки, использование специальных выпуклых рельефных покрытий пешеходных дорожек или частей тротуара, светофорная сигнализация со звуковым маяком.

Требованиям безопасности и доступности, полной информационной обеспеченности должны удовлетворять здания и сооружения вокзалов пассажирского транспорта, транспортно-пересадочные узлы, остановки общественного транспорта.

Рассматривая с точки зрения доступности среды и безопасности передвижения участок улично-дорожной сети, расположенный на улице Кирова от пересечения улиц Кирова-Суворова до пересечения улиц Кирова-Славы, улица Славы, улицы Урицкого на участке от пересечения улиц Урицкого-Славы до примыкания Урицкого-Бакунина. Рассматриваемый участок находится в центральной части города с интенсивным движением транспорта и пешеходов.

Центрами притяжения пешеходных потоков на данном участке являются администрация Железнодорожного района г. Пензы, Инспекция Федеральной налоговой службы Железнодорожному району г. Пензы, Пензенский областной драматический театр им. А.В.Луначарского, культовое сооружения соборной мечети на ул. Бакунина, здание Правительства Пензенской области, центральная площадь Ленина, на которой проводятся многочисленные праздничные и торжественные мероприятия, монумент «Росток» на набережной реки Суры, центральный рынок города, центральный универсальный магазин, главная пешеходная улица города – Московская, расположенная в историческом, административном и торговом центре города.

На рассматриваемом участке находятся два остановочных пункта – «Центральный рынок» и «Площадь Ленина», которые необходимо переоборудовать с учетом нужд маломобильных групп населения: пожилых людей, женщин с детскими колясками, инвалидов с нарушениями зрения, слуха, инвалидов-колясочников (рис.1.).

Остановочные пункты общественного транспорта на рассматриваемом участке улично-дорожной сети должны быть оборудованы хорошо различимыми знаками «Место остановки автобуса, троллейбуса», информацией о расписании движения общественного транспорта, местными повышениями тротуара для облегчения посадки для всех категорий маломобильных групп населения, в том числе для возможности посадки в специализированный низкопольный общественный транспорт и специализированный транспорт с откидным пандусом инвалидов на колясках. В зоне ожидания на остановке должны быть обязательно выделены места для детских и инвалидных колясок.

Регулируемые пешеходные переходы на пересечениях улиц Кирова-Суворова, Кирова-Бакунина, Кирова-Славы, Славы-Урицкого, Урицкого-Бакунина должно быть выполнено обязательное снижение высоты бордюрного камня по краям пешеходных путей с обустройством участков рельефной поверхностью для получения осязательной информации. Регулируемые пешеходные переходы на пересечениях улиц Кирова-Суворова, Славы-Урицкого, Урицкого-Бакунина должны быть оборудованы светофорной сигнализацией со звуковым маяком для повышения безопасности передвижения маломобильных групп населения, особенно пешеходов с дефектами зрения.

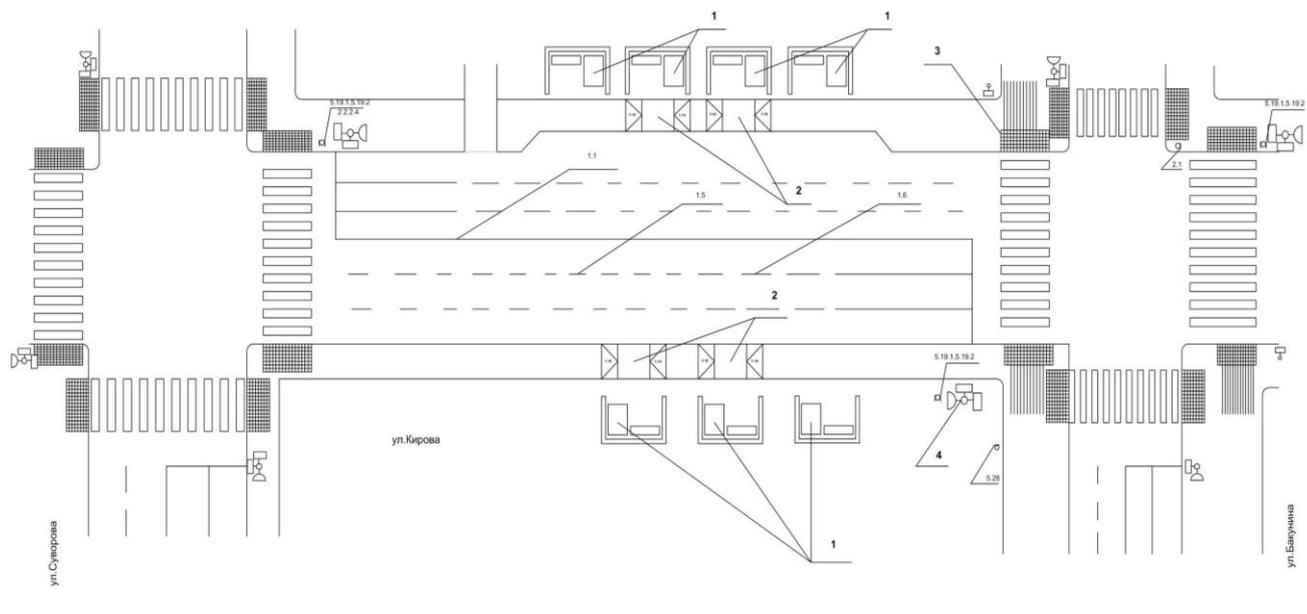


Рис. 1. Предлагаемая схема организации дорожного движения на рассматриваемом участке (1-место для инвалидной коляски на остановочном пункте, 2-повышение уровня тротуара, 3-участки тротуара с рельефным покрытием, 4-светофорный объект со звуковым маяком).

Регулируемые пешеходные переходы на пересечениях улиц Кирова-Суворова, Славы-Урицкого, Урицкого-Бакунина для повышения безопасности движения оснащены табло обратного отсчета времени, индикация оставшегося времени до смены сигнала светофора направлена на предотвращение аварийных ситуаций.

В полной мере использованы на рассматриваемом участке улично-дорожной сети г. Пензы ограничивающие пешеходные ограждения, направленные на предотвращение выхода пешеходов на проезжую часть в неустановленных местах.

Предлагаемый комплекс мероприятий в схеме организации дорожного движения на рассматриваемом участке в центральной части города позволит повысить доступность среды и безопасность передвижения маломобильных групп населения, в том числе инвалидов, в инфраструктуре города.

Решение проблемы формирования безбарьерной среды для маломобильных групп населения имеет приоритетный характер и требует комплексного подхода к ее решению, включающий проектирование и полную реконструкцию сложившейся городской среды, всех ее элементов с учетом потребностей инвалидов и других маломобильных групп населения, жесткий контроль за соблюдением нормативных требований к обеспечению доступности существующих и строящихся жилых и общественных зданий и сооружений, транспортной инфраструктуры города.

ЛИТЕРАТУРА

1. СНиП 35-01-2001 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения»
2. СП 35-101-2001 «Проектирование зданий и сооружений с учетом доступности для маломобильных групп населения. Общие положения»
3. СП 35-102-2001 «Жилая среда с планировочными элементами, доступными инвалидам»
4. СП 35-103-2001 «Общественные здания и сооружения, доступные маломобильным посетителям»
5. СП 35-104-2001 «Здания и помещения с местами труда для инвалидов»
6. СП 35-105-2002 «Реконструкция городской застройки с учетом доступности для инвалидов и других маломобильных групп населения»
7. Постановление Правительства Пензенской области от 17 октября 2011 г. № 726-пП « Об утверждении долгосрочной целевой программы «Доступная среда в Пензенской области на 2012- 2015 годы»».
8. Паспорт Государственной программы « Доступная среда» на 2011-2015 гг.
9. Е. Г. Леонтьева. Доступная среда глазами инвалида [Текст] / Е. Г. Леонтьева. Екатеринбург. «Баско».2001.– 64с.
10. К. К. Хачатрянц. Об архитектурной среде для маломобильных групп населения. [Текст] / К. К. Хачатрянц. // Бюллетень Национального объединения строителей.– 2011. –№ 7– С.92-106.
11. Д.В. Енин. Методологический подход к формированию логистических цепей передвижения маломобильных групп населения. [Текст] / Д.В.Енин. // Транспорт Российской Федерации. –2013.– №4 .– С.12-17.

Leviskya Lubov

Penza state university of architecture and building
k.t.n., a department is "Exploitation of motor transport"
E-Mail: levickaya.lyu@yandex.ru

Minenko Ekaterina

Penza state university of architecture and building
k.t.n., associate professor, a department is "Organization and safety of motion"
E-Mail: cat.minenko@yandex.ru

Providing an accessible environment with limited mobility of the Penza region

Abstract. In this article, the authors considered accessible environment and its provision for the disabled population of the Penza region, which today includes people experiencing difficulties in independent movement, obtaining services necessary information or orientation in space.

Keywords: people with reduced mobility; disabled; accessible environment.

REFERENCES

1. SNIP 35-01-2001 "Accessibility of buildings for people with limited mobility"
2. SP 35-101-2001 "Design of buildings and structures, taking into account accessibility for people with limited mobility. General Provisions "
3. SP 35-102-2001 "Living Environment with planning elements, accessible to disabled"
4. SP 35-103-2001 "Public buildings and facilities available to visitors with limited mobility"
5. SP 35-104-2001 "and buildings with places of work for people with disabilities"
6. SP 35-105-2002 "Reconstruction of urban development, taking into account accessibility for people with disabilities and other people with limited mobility"
7. Resolution of the Government of the Penza region on October 17, 2011 № 726-PP "On approval of the long-term target program" Accessible Environment in the Penza region in 2012- 2015 ' . "
8. Passport State program "Accessible Environment" for 2011-2015.
9. EG Leontiev. Accessible environment through the eyes of a disabled person [Text] / EG Leontiev. Ekaterinburg. "Basco" .2001.- 64с.
10. KK Hachatryants. Of the built environment for people with limited mobility. [Text] / KK Hachatryants. // Bulletin of the National Association stroiteley.- 2011. -№ 7- S.92-106.
11. DV Enin. The methodological approach to the formation of supply chains of movement with limited mobility. [Text] / D.V.Enin. // Transport of the Russian Federation. -2013.- №4 .- S.12-17.