

## ЭЛЕМЕНТЫ ИНКЛЮЗИВНОЙ СРЕДЫ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛАХ САНКТ-ПЕТЕРБУРГА

**Вострикова Д.А.** (Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Национальный исследовательский университет ИТМО»)

**Научный руководитель – к.п.н, доцент Шмелева И.А.**

(Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Национальный исследовательский университет ИТМО»)

Инклюзивный дизайн городской среды может выступать в качестве стратегии по обеспечению ее комфорта и безопасности. Принципы создания инклюзивной среды успешно были реализованы на объектах транспортной инфраструктуры многих стран. В данной работе рассматриваются элементы инклюзивной среды железнодорожных вокзалов Санкт-Петербурга.

Первое впечатление человек, как правило, попадая в транспортно-пересадочный узел посещаемого города. Именно поэтому место прибытия пассажира должно быть простым, комфортным, интуитивно понятным.

Услугами железнодорожных перевозок пользуется большая часть населения России. Это связано со слабым развитием авиационных сообщений в стране, недостаточным количеством аэропортов, их удаленностью от городских территорий. На вокзале почти каждый человек является маломобильным, в силу того, что путешествует вместе с детьми, пожилыми людьми, перемещает с собой багаж, коляску, велосипед или перемещается в инвалидной коляске и т.д. Но несмотря на это, основная часть рельсовых подвижных составов, вокзалов, остановочных пунктов не имеет элементов инклюзивного дизайна и не отвечает критериям доступности.

Согласно СП 59.13330.2016 «Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения», маломобильные группы населения – люди, испытывающие затруднения при самостоятельном передвижении, получении услуги, необходимой информации или при ориентировании в пространстве.

Инклюзивная городская среда – это широкий спектр идей по созданию доступной среды не только для граждан с ограниченными возможностями здоровья и пожилых людей, но и для всех категорий населения. Под созданием среды подразумевается строительство зданий и сооружений с учетом их безопасной и удобной эксплуатации, производство товаров, предоставление услуг, в которых нуждаются люди. (Архитектор Рональд Л. Мейс).

В качестве принципов инклюзивной среды могут быть названы следующие:

- 1) Справедливое использование: инклюзивная среда не ставит в невыгодное положение и не выделяет какую-либо группу пользователей;
- 2) гибкость в использовании: инклюзивная среда учитывает широкий спектр индивидуальных предпочтений и возможностей;
- 3) простое, интуитивно понятное использование, независимо от опыта пользователя, его знаний, языковых навыков;
- 4) эффективное информирование независимо от условий окружающей среды или сенсорных способностей пользователя;
- 5) право на ошибку: конструкция сводит к минимуму опасность и неблагоприятные последствия случайных или непреднамеренных действий;
- 6) применение и использование не требует значительных физических усилий;
- 7) размеры и пространство для доступа и использования удобны независимо от антропометрических данных человека и его мобильности.

В соответствии с данными принципами инклюзии, были определены критерии инклюзивности железнодорожных вокзалов:

- 1) Близость пересадки с выбором средств мобильности;
- 2) благоустройство платформ;
- 3) способы вертикальной мобильности в здании вокзала;

4) наличие интуитивно понятных навигационных систем.

В качестве объектов для анализа железнодорожных вокзалов на соответствие выявленным критериям, были выбраны Московский и Ладожский вокзалы г. Санкт-Петербург. Близость пересадки для Ладожского вокзала обеспечивается станциями метрополитена, автобусными остановками, располагающимися в пешеходной доступности от вокзала. Московский вокзал располагается в центре города, близость пересадки обеспечивают станции метрополитена, автобусные остановки, стоянка такси, прокат автомобилей.

Оснащение перронов было рассмотрено на примере Московского железнодорожного вокзала. Обследование показало, что платформы имеют защитный непрозрачный навес, но не оборудованы элементами благоустройства, такими как: места для сидения, осветительные элементы, урны.

Способы вертикальной мобильности были рассмотрены на примере Ладожского вокзала. Отмечены наличие лестницы, эскалатора, но отсутствие лифта. Лестница оборудована поручнями, но отсутствует маркировка ступеней. Наличие нескольких вариантов вертикальной мобильности дает возможность людям с разными физическими возможностями выбрать подходящий способ передвижения.

Навигация по территории вокзала рассмотрена на примере Ладожского и Московского вокзалов. Звуковая навигация присутствует на обоих объектах. Визуальная навигация на Московском вокзале выполнена в корпоративных цветах ОАО «РЖД», она теряется на фоне большого количества рекламы, недостаточно контрастная, отсутствует подсветка. На Ладожском вокзале визуальные навигационные элементы выполнены в жёлтом цвете на сером фоне. Их восприятие также затруднено, серый фон сливается с окружающей средой, а жёлтые элементы недостаточно большого размера. В соответствии с эргономическими особенностями восприятия шрифта, восприятие глазом букв надписи улучшается, если они четко отличаются от фона. Это достигается применением резко контрастирующих цветов для текста надписи и фона.

В результате анализа можно сделать вывод, что Московский и Ладожский вокзалы соответствуют критерию близости пересадки. Благоустройство платформ, способы вертикальной мобильности и наличие интуитивно понятных навигационных систем отсутствуют. Из вышеперечисленного можно сделать вывод, что данные объекты не удобны для пребывания пассажиров, так как несоответствие критериям инклюзии, делает их некомфортными и небезопасными. В докладе будут рассмотрены возможные пути решения перечисленных проблем с использованием принципов инклюзивного дизайна.

Вострикова Д.А. (автор)

Подпись

Шмелева И.А. (научный руководитель)

Подпись