

УДК 656.1

Анализ адаптивной среды в Российских мегаполисах и Европейских городах.

Меинов А.С. (Университет ИТМО),

Дедовец М.В. (Университет ИТМО)

Способы адаптивной среды в общественном транспорте, рассмотренные на примеры России и Европы. Краткий анализ существующих решений на данный момент.

Введение. В данной научной работе проводится анализ адаптивной и доступной окружающей среды для людей с ограниченными возможностями здоровья. Создание условий для адаптации в городской среде лиц с ограниченными возможностями здоровья в настоящее время является актуальной проблемой в нашей стране, а главная задача - обеспечение их беспрепятственного передвижения, доступа к объектам социальной инфраструктуры. В работе учитывались как объекты среды, которые уже были спроектированы с учетом интеграции людей с инвалидностью или маломобильных. Так и существующие здания, постройки и общественные пространства, которые было необходимо хотя бы минимально приспособить для людей с разными потребностями. В ходе работы были взяты для исследования и сравнения такие Европейский города, как Инсбрук (Австрия), Мюнхен (Германия) и Российские мегаполисы: Санкт-Петербург и Москва.

Основная часть. Все чаще мы слышим, об адаптивной среде и даже замечаем некоторые элементы, такие как специальный пандус или кнопки для вызова помощи, ведь каждый человек хочет передвигаться по городу из одной точки в другую, не задумываясь о препятствиях, которые необходимо ему преодолеть на пути, иногда даже элементарный спуск со своего этажа может сопровождаться затруднениями и превращаться в “полосу препятствий”. Доступность социального пространства, возможность использования городской инфраструктуры инвалидами являются условиями обеспечения самостоятельности и независимости инвалидов.

Рассмотрим, для начала, Российские города. Общественный транспорт в Москве и Петербурге - это, в первую очередь, автобусы, троллейбусы, маршрутные такси и, конечно, метро. Ситуация в двух крупнейших городах России довольно схожая. Как правило, поездка на общественном транспорте для людей на коляске, с костылями и т.п. становится настоящей полосой препятствий. Очень высоко расположены поручни, высокие ступени и узкие двери, а также разделительные поручни посередине дверного проема. Наземный общественный транспорт не оснащен подъемниками для колясок, что делает этот транспорт для колясочников недоступным. В последнее время начинают появляться автобусы с низкой приступкой и широкими дверьми, которые приемлемы для инвалидов в том случае, если водитель подгоняет машину вплотную к достаточно высокому бордюру. В большинстве случаев, справиться без посторонней помощи становится невозможно. Частая проблема — даже если в метро, например, есть оснащение для колясочников, то часто оно не работает. При входах и выходах из

метро, на переходах между станциями некоторые лестницы оборудованы швеллерами (двумя рельсами с П-образным профилем), однако пользоваться ими очень неудобно. Ширина «рельсов», не подходит под все стандарты существующих колясок: инвалидных (разных типов), детских, сумок-колясок (расстояние между колесами может быть больше или меньше ширины швеллеров. Но даже при наличии швеллеров, нет поручней с обеих сторон, чтобы человек передвигающийся в инвалидном кресле, мог самостоятельно с их помощью подняться.

В маленьких городах Европы в основном передвигаются на трамваях или автобусах, а в уже крупных есть метрополитен.

Передвигаться в общественном транспорте удобно, так как каждый транспорт, независимо от типа (трамвай, автобус) оборудованы для людей которым нужны специальные условия для перевозки.

Когда автобус подъезжает к остановке, то старается как можно ближе подъехать к тротуару, чтобы можно было удобно зайти в транспортное средство, в социальной рекламе транспортной компании этот момент показывается, что не стоит стоять близко к проезжей части, чтобы не мешать маневрам автобуса при остановке. Водитель зачастую сам не открывает двери, а пассажир должен подойти к двери и сам нажать на соответствующую кнопку. На двери есть две кнопки, одна повыше стандартная, другая расположена ниже и иного цвета, чем первая. Данная кнопка предназначена, кто передвигается в инвалидных креслах. Если это автобус, то он на пневмоподушке опускается вниз, для удобного заезда (посадки) и можно с тротуара без труда зайти в автобус. Если это трамвай и человек нажимает специальную кнопку, то водитель выходит из кабины и помогает заехать в трамвай при этом вручную опускает пологий пандус и человек спокойно заезжает в трамвай. В транспорте есть специальные места, где можно встать на коляске при этом, пристегнув себя специальными ремнями безопасности, которые удерживают пассажира на месте в случае экстренного торможения.

Выводы. Рассматривая и изучая какие технологии есть в Европейских странах, для людей с ограниченными возможностями здоровья. Хочется верить, что в ближайшем будущем весь общественный транспорт будет оборудован и не только муниципальный здания, но и обычные парадные, где живут люди, которым очень тяжело, а иногда, даже, нереально выходить на улицу, чтобы просто погулять и посмотреть, как прекрасен город, в котором они живут.

Меинов А.С. (автор)

Подпись

Дедовец М.В. (соавтор)

Подпись