

**К.И. Курганова**

## **ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ ДОСТУПНОЙ СРЕДЫ ДЛЯ ИНВАЛИДОВ И МАЛОМОБИЛЬНЫХ ГРУПП НАСЕЛЕНИЯ**

**Карина Игоревна Курганова** – инструктор-методист по физкультурно-спортивной организации, ГБУ «Спортивная школа Центрального района Санкт-Петербурга», г. Санкт-Петербург; аспирант кафедры национальной экономики и организации производства, Государственный институт экономики, финансов, права и технологий, г. Гатчина; **e-mail: ok.u@mail.ru**.

*В статье рассматривается проблема формирования доступной среды для инвалидов и маломобильных групп населения. Рассмотрено, как в рамках государственной программы «Доступная среда» повышается качество жизни инвалидов в современном российском обществе. С учетом проблемы неравных возможностей при использовании объектов социальной инфраструктуры в регионах для маломобильных групп населения, рассматривается предложение по обеспечению возможности равного доступа к учреждениям социальной и иной инфраструктуры для пользования общественными услугами. Перечислены проблемы, с которыми сталкиваются инвалиды в разных регионах. Предложено решение проблемы социального проектирования формирования доступной среды.*

**Ключевые слова:** безбарьерная среда; доступная среда для инвалидов; маломобильные группы населения; социальная инфраструктура; формирование доступной среды; социальное проектирование.

**K.I. Kurganova**

## **PROBLEMATIC ISSUES OF CREATING ACCESSIBLE ENVIRONMENT FOR DISABLED PERSONS AND LOW-MOBILITY GROUPS OF POPULATION**

**Karina Kurganova** – instructor-methodologist for physicals culture and sports organization, GBU Sport School of the Central District of Saint-Petersburg, St. Petersburg; PhD student, the Department of National Economy and Production Management, State Institute of Economics, Finance, Law and Technology, Gatchina; **e-mail: ok.u@mail.ru**.

*The article deals with a problematic issue of creating an accessible environment for disabled persons and low-mobility groups of population. It examines how the state supported programme «Accessible Environment» promotes for improving quality life for disabled people in today's Russian society. Given the issue of unequal opportunities with regard to the use of social infrastructure facilities in the regions for people with limited mobility a proposal is being considered as to ensuring equal access to social and other related infrastructure institutions to enjoy public services. Key problems disable people face in different regions are enumerated. The author concludes with proposing a way of solving the challenge of social design for an accessible environment.*

**Keywords:** barrier-free environment; accessible environment for disabled persons; low-mobility groups of population; social infrastructure; creating an accessible environment; social design.

При проектировании и строительстве объектов социальной инфраструктуры должна учитываться беспрепятственная доступность для инвалидов в использовании общественными объектами и услугами. В рамках государственной программы «Доступная среда» реализуется комплекс мероприятий, позволяющих обеспечить совершенствование механизма предоставления услуг в сфере реабилитации, а также реализация социального проектирования безбарьерной среды. Сегодня в центре внимания должны быть задачи, направленные на комплексные решения проблем инвалидов. Составление проектной документации социальных объектов, которая учитывает безбарьерную среду для маломобильных граждан, является приоритетной задачей для реализации социальной политики любого региона [7].

Документом, регламентирующим права людей с ограниченными возможностями в России, является Федеральный закон «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» от 24.11.1995 г. № 181-ФЗ. Он регулирует соблюдение беспрепятственного доступа инвалидов к объектам социальной, инженерной и транспортной инфраструктур. В течение жизни каждый из нас может стать маломобильным гражданином. К маломобиль-

ному населению относятся инвалиды, люди с малолетними детьми, травмированные люди, пожилые. Иными словами, люди испытывающие затруднения при самостоятельном передвижении.

По оценкам ООН, к 2050 г. количество городских жителей с инвалидностью составит 940 млн чел. В среднем от общего количества населения это составляет 15% городского населения. По данным Росстата, в России в 2021 г. 11,631 млн чел. с инвалидностью (см. рисунок).

Именно поэтому так важно, чтобы города развивались в сторону всеобщей доступности социальной инфраструктуры. В противном случае все больше человек будут лишаться возможность жить полноценной жизнью: свободно и беспрепятственно передвигаться по улицам, иметь доступ к магазинам, подземным и наземным пешеходным дорогам, объектам социального досуга и т.д. [6].

Отсутствие грамотного плана по градостроительству и обеспечения нормального уровня доступной среды ведет к социально-психологической изолированности инвалидов и маломобильных граждан. Это снижает социальную, экономическую, культурную активность граждан, что способствует ухудшению социально-экономического развития региона.

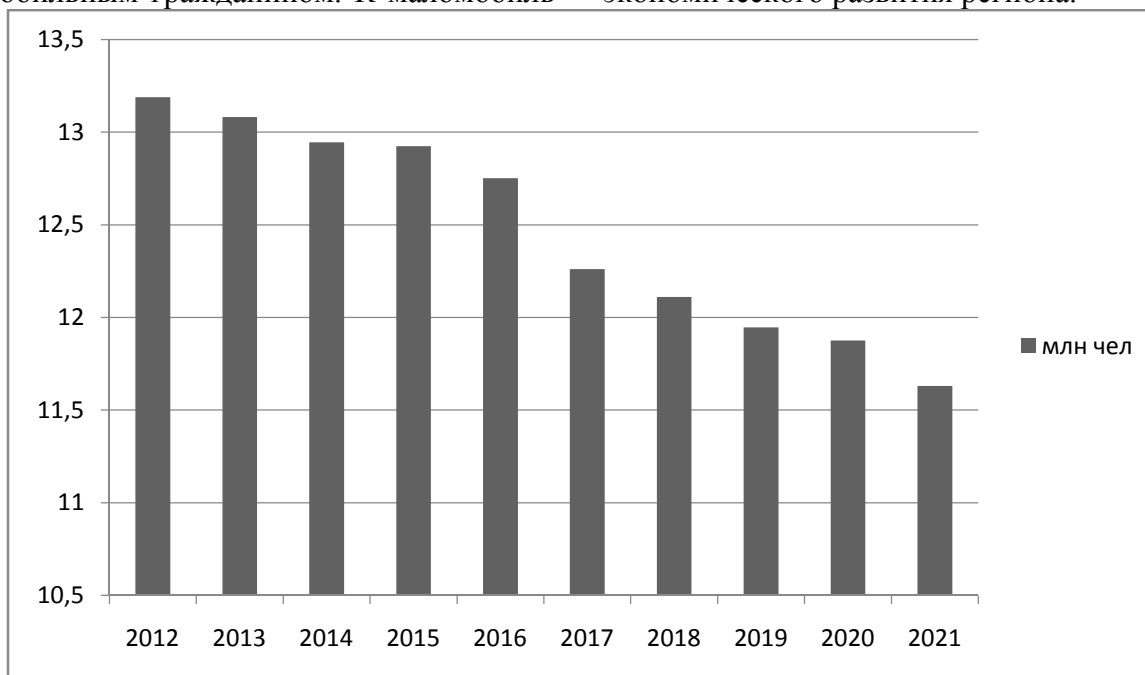


Рис. 1. Общая численность инвалидов в Российской Федерации

Источник: [8].

Доступная среда в городах должна создаваться по принципу универсального дизайна, который одинаково должен быть приспособлен для разных людей: молодых и пожилых, здоровых и больных. С экономической точки зрения, городам крайне выгодно, чтобы среда была доступна для всех. В таком случае все больше людей могут социализироваться в обществе, работать, платить налоги, путешествовать, потреблять различные товары и услуги.

В рамках государственной программы «Доступная среда» разработана специальная карта доступности социальных объектов. Интерактивная карта доступности помогает сориентироваться в сервисах и услугах для маломобильных людей гражданам с ограниченными возможностями слуха и зрения.

В рамках этой программы специальные карты должны отображать информацию о доступной среде на территории городов, всех железнодорожных и вокальных станциях, объектах социальной инфраструктуры. С ее помощью люди с инвалидностью будут чувствовать себя увереннее и смогут выбрать на карте конкретный объект или просмотреть все доступные услуги для инвалидов, предоставляемые в учреждениях. Карта должны показывать, оборудован ли тот или иной объект пандусами или лифтами, оснащено ли необходимым оборудованием учреждение для входа людей с ограниченными возможностями слуха и зрения, предусмотрены ли туалетные комнаты для инвалидов и зоны отдыха [4].

Создание доступной среды подразумевает под собой создание возможности исключить все препятствия на пути движения пешеходов. Это касается бордюров с перепадами высоты, неудобных переходов через перекрестки, физических препятствий (фонари, столбы, ограждения, клубы и т.д.).

«Поверхность, через которую передвигаются пешеходы, должна быть ровной, однородной и одноуровневой на протяжении всего пути. Если пешеходный поток движется в обе стороны, то ширина

прохода должна составлять хотя бы два метра, чтобы на нем спокойно могли разехаться два человека на инвалидных колясках. Перепады высот на пути пешеходов должны располагаться на линии пешеходного движения, а уклон должен составлять не больше 10%. В местах пересечения пешеходных и транспортных путей, имеющих перепад высот до 0,2 метра, пешеходные пути должны обустривать пандусами или искусственными неровностями» [2, с. 13].

Например, в Ставропольском крае в г. Пятигорске уклоны составляют до 60% [3]. Такие спуски между уровнями делают недоступным передвижение на инвалидных колясках. В г. Ессентуки тоже наблюдаются нарушения по всем параметрам благоустройства территории для маломобильных людей: несоответствие длины и ширины тротуаров и дорог, высоты пандусов и бордюров. Такое благоустройство территории может привести к травмам и затруднению передвижения инвалидов-колясочников [5].

Если Ставрополь еще можно назвать относительно доступным, то остальные города в Ставропольском крае не соответствуют к требованиям доступной среды. В Ставрополе действительно есть много пандусов, но большинство из них просто не соответствуют государственным стандартам. Идентичная ситуация наблюдается и с транспортом: города региона оснащены низкопольными автобусами, но на деле – специальные площадки для людей на колясках практически никогда не опускаются. Если рассматривать Кавказские Минеральные Воды, то в г. Пятигорске специальное дорожное покрытие только в центральной части города, если же пройти дальше, то можно видеть на дорогах слишком высокие пандусы и непроходимое для людей с ограниченными возможностями покрытие [3].

Социальный опрос среди инвалидов, проведенный в 2020 г. в г. Санкт-Петербурге показал, что использование объектов социальной инфраструктуры среди инвалидов-колясочников по приоритетности выстроены следующим образом [1]: «Пер-

вое место – медицинские учреждения (66,7%), второе место занимают торговые комплексы и магазины (49,6%), третье место – учреждения социальной защиты и многофункциональные центры (44,2%); представительства государственных и региональных органов власти составляют 18,0%, спортивные учреждения – 10,0%, библиотеки – 5,8%. Объекты транспортной инфраструктуры не посещали 27,6% обследованных. Услугами социального такси пользовались 58,7% инвалидов, передвигающихся на кресле-коляске» [1, с. 12].

Для того чтобы маломобильные люди могли безопасно пересекать дороги, им нужны обычные наземные переходы с доступным преодолением перепада высот. В зонах уличного ожидания и отдыха (остановки, скамейки) должно быть предусмотрено место, чтобы в них могла свободно расположиться коляска. «Указатели с названием улиц должны располагаться на высоте не более 2,5 метров, а номера домов – на высоте не более 2 метров [2]. Не допускается на дорогах применения пандуса с продольным уклоном более 80%.

Особое внимание необходимо уделить стойкам информации и кассам. Их часто проектируют очень высокими, что делает их абсолютно не приспособленными для людей в инвалидных колясках. Эта проблема решается очень просто – небольшой отрезок стойки информации необходимо спускать до уровня обычного стола, чтобы администратор был на одинаковом уровне с посетителями» [2, с. 16]. Длину же одного марша (максимальная высота одного подъема) пандуса с учетом продольного уклона принимают по ниже следующей таблице (см. табл. 1).

Большинство взаимодействий с государственными учреждениями требуют

слуха или голоса. Например, чтобы вызвать врача на дом по телефону в г. Санкт-Петербурге по номеру 122, необходимо использовать голос и слух, иначе голосовой помощник просто не оформит заявку вызова врача на дом. Здесь возникает проблема использования современных информационных технологий, обеспечения цифрового контента и текущего информирования инвалидов по зрению и слуху.

Также у инвалидов Санкт-Петербурга есть острая проблема с обеспечением выхода на улицу. ТСЖ или управляющая компания зачастую отказываются обеспечивать доступным входом и выходом из жилого помещения, переключая решение на жильцов. Только сейчас новые дома начинают строить с концепцией безбарьерной среды: где подъезды в домах будут расположены на уровне земли, без ступеней и пандусов. Соответственно, от входа в подъезд до лифта и квартиры можно добраться гораздо легче. По нашему мнению, такие стандарты необходимо сделать обязательными для всех застройщиков при строительстве новых многоквартирных домов.

Если говорить об учреждениях, то можно сказать, что работа ведется, но не всегда верно и по нормативам. Местами устанавливают узенькие аппарели и кнопки вызова персонала, решив, что таких полуметр будет достаточно для галочки.

Если говорить о положительных сторонах по обеспечению инвалидов доступной средой в городах, то можно отметить, что в г. Москве и г. Санкт-Петербурге очень хорошо развивается социальное такси. Также в Москве разработана маршрутная сеть наземного транспорта, получившая название «Магистраль». Новые

*Таблица 1*

**Длина одного марша пандуса с учетом продольного уклона**

Продольный уклон марша пандуса	Длина одного марша пандуса (в метрах), не более	Суммарная длина наклонных поверхностей пандуса (в метрах), не более
От 30 до 40 %	15	110
От 40 до 50 %	12	
От 50 до 60 %	9	
От 61 до 80 %	6	36

Источник: [2].

маршруты автобусов, троллейбусов и трамваев проходят по центру столицы и основным транспортным путям. Социальные маршруты помогают жителям Москвы доехать до центров «Мои документы», поликлиник, паспортных столов и других социально значимых мест. На всех станциях присутствуют специальные устройства для транспортировки инвалидов на креслах-колясках.

В метрополитене Санкт-Петербурга дела обстоят также неплохо. На всех станциях присутствуют специальные устройства для транспортировки инвалидов на креслах-колясках, а специальный сотрудник метрополитена оказывает помощь для безопасности передвижения маломобильных граждан.

Городская инфраструктура должна учитывать особенные потребности маломобильных людей и инвалидов, чтобы не исключать их из общественной жизни. В обязательном порядке необходимо соблюдать условия для обеспечения доступной среды для всего населения (табл. 2).

С точки зрения экономической ситуации для бизнеса очень важно обеспечить доступ к своим услугам для людей с ограниченными возможностями. Но большинство магазинов, сервисов, фирм и т.д., не оснащены пандусами, что снижает возможность приобретения услуг в данных организациях. Обеспечение доступности финансовых услуг благоприятно влияет

как для бизнеса, так и для экономического роста в целом. Люди с ограниченными возможностями могут управлять своими деньгами, что способствует снижению экономической уязвимости, а также улучшает общее экономическое здоровье бизнеса. Другими словами, у поставщиков финансовых услуг есть все основания для обслуживания людей с ограниченными возможностями.

Последствия плохого плана по градостроительству и ориентированность его на рост автомагистралей привели к тому, что большие города имеют широкие дороги для машин, узкие тротуары и большое количество переходов. Считается, что в надземных и подземных переходах созданы необходимые условия для инвалидов и маломобильных граждан. Но пандусы в подземных переходах к метро или других переходах попросту не годятся для спуска инвалидного кресла (или детской коляски) из-за высокого градуса наклона.

В заключение необходимо отметить, что программа безбарьерной среды должна реализовываться во всех регионах, необходимо обеспечить физическую доступность объектов городской, сельской, транспортной, дорожной инфраструктуры, а также объединить усилия органов государственной власти и общественных объединений при реализации проектов в области безбарьерной среды на федеральном, региональном и местном уровнях.

*Таблица 2*

**Условия для обеспечения доступной среды для населения**

Условия для беспрепятственного пользования транспортом	Транспорт должен быть обеспечен местами для инвалидов и свободным пространством для колясок. Необходимо в общественном транспорте иметь автоматизированное звуковое информирование пассажиров.
Условия для беспрепятственного доступа к объектам социальной, инженерной и транспортной инфраструктур	Объекты должны быть оборудованы пандусами, поручнями, туалетами для инвалидов, должны иметь достаточно широкие проходы для того, чтобы можно было проехать на коляске, при этом не препятствуя движению других людей.
Допуск на объекты социальной, инженерной и транспортной инфраструктур собаки-проводника при наличии документа, подтверждающего ее специальное обучение	В торговых центрах, магазинах, кафе и ресторанах запрещено приходить с животными. Запрет регламентируется санитарными нормами. Но для собак-поводырей обязаны сделать исключение.
Места на парковках	Необходимо обеспечить свободный доступ к специализированным парковкам для инвалидов.

*Источник:* сост. автором.

### ЛИТЕРАТУРА

1. *Владимирова О.Н., Ишутина И.С.* Методология создания безбарьерной среды для инвалидов и иных маломобильных групп населения // Всероссийский экспертно-аналитический журнал «Доступная среда». 2020. № 1. С. 10–15.

2. Доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения. URL: <file:///C:/Users/%D0%9A%D0%B0%D1%80%D0%B8%D0%BD%D0%B0/Downloads/sp59-13330-2020.pdf> (дата обращения: 11.01.2023).

3. Исследование, посвященное доступности в регионах РФ объектов социальной инфраструктуры для лиц с ограниченными возможностями. URL: <https://zhit-vmeste.ru/gosprogramma-dostupnaya-sreda/vnimanuyu-subektov-rf/89036/> (дата обращения: 06.01.2023).

4. Карта доступности социальных объектов по субъектам Российской Федерации. URL: <https://zhit-vmeste.ru/map/>

(дата обращения: 06.01.2023).

5. Недоступная среда – почему на КМВ не могут создать условия для инвалидов. URL: <https://newstracker.ru/news/2020-02-02/nedostupnaya-sreda-pochemu-na-kmv-ne-mogut-sozdat-usloviya-dlya-invalidov-1638965> (дата обращения: 06.01.2023).

6. *Оверчук Д.С.* Моделирование процессов принятия решений в рамках взаимодействия экономических агентов при реализации общественно значимых инфраструктурных проектов: монография. М.: ИНФРА-М, 2019. 126 с.

7. Официальный сайт Правительства Российской Федерации. URL: <http://government.ru/> (дата обращения: 02.01.2023).

8. Официальный сайт Федеральной службы государственной статистики. URL: <https://rosstat.gov.ru/> (дата обращения: 05.01.2023).