

УДК 656.13

ПРОБЛЕМЫ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ МАЛОМОБИЛЬНЫХ ГРУПП НАСЕЛЕНИЯ

PROBLEMS OF THE ORGANIZATION OF MOVEMENT OF THE DISABLED POPULATION

Коновалова Т.В.

кандидат экономических наук, доцент

Коломийцева Д.В., студентка

Лазарев А.А., студент.

Кубанский государственный
технологический университет, Краснодар, Россия
Тел.: 8(918) 465-09-31
set@id-yug.com

Аннотация. В статье рассмотрена проблема безопасного движения и организации доступной среды жизнедеятельности в обществе маломобильных групп населения (МГН). Параметры улично-дорожной сети (УДС) должны обеспечивать равные условия жизнедеятельности для всех граждан.

Ключевые слова: транспорт, маломобильных групп населения, улично-дорожная сеть, подъемные механизмы, звуковые сигналы.

Konovalova T.V.

candidate of economic sciences,
associate professor

Kolomiytseva D.V., student

Lazarev A.A., student

Tel.: 8(918) 465-09-31
set@id-yug.com

Annotation. The article considers the problem of safe movement and the organization of accessible environment in the society of the disabled population. Parameters of the road network should ensure equal conditions of life for all citizens.

Keywords: Keywords: transport, mobility, road network, lifting mechanisms, sound signals.

В настоящее время стоит острая проблема безопасного движения и организации доступной среды жизнедеятельности, адаптации и интеграции в общество маломобильных групп населения (МГН). Параметры улично-дорожной сети (УДС) должны обеспечивать равные условия жизнедеятельности для всех граждан. Проведя наблюдения в любом городе России, мы обнаружим неприспособленность УДС для передвижения МГН, поэтому они не могут свободно и без каких-либо препятствий передвигаться по городу, для них зачастую невозможен проезд в общественном транспорте.

По данным Министерства труда и социальной защиты (Минтруд), на сегодняшний день инвалиды составляют почти 10 % от населения России (12,9 млн человек).

На улицах крупных городов России не часто встретишь людей с ограниченными возможностями здоровья. Однако причина не в том, что наша медицина справляется с недугами граждан и вследствие этого их мало. К сожалению, в отличие от многих развитых государств, общественные места в России в большинстве случаев не приспособлены для посещения их МГН. Значительное количество необорудованных для нужд инвалидов в креслах-колясках и инвалидов по зрению подземных переходов, отсутствие подъемных механизмов и звуковых сигналов светофоров – всего лишь ничтожно малая часть перечня препятствий, с которыми им приходится сталкиваться ежедневно.

Например, людей с ограниченными возможностями в Испании, равно как и в других странах Европы, инвалидами давно не называют. Само это слово, активно употребляемое в России, там под запретом. За рубежом к МГН относятся, как к обычным гражданам. В Швеции люди с инвалидностью имеют такие же возможности вести независимую жизнь, как и все остальные.

Мадрид, Барселона и другие испанские города, прекрасно адаптированы для полноценной жизни инвалидов. Общественный транспорт в Мадриде полностью при-

способен для нужд людей на протезах, в инвалидной коляске. Большинство станций столичного метрополитена оборудованы лифтами для спуска и подъема, а пандусы здесь в порядке вещей. Лифт доставляет пассажиров прямо на платформу – к началу или хвосту поезда. Специальные места для инвалидов колясок предусмотрены во всех метropоездах в первом и последнем вагонах. Трамваев и троллейбусов в Мадриде нет. Их заменили на автобусы с кондиционерами и обязательными выдвижными пандусами, дающими возможность МГН попасть в общественный транспорт.

Почти два миллиона людей в Швеции имеют степень инвалидности. В Швеции главная цель политики в отношении МГН – дать возможность им управлять своей жизнью. Они считают, что все граждане страны должны иметь возможность работать, учиться и принимать участие в жизни общества на равных условиях. В Стокгольме около 5 200 пешеходных переходов были перестроены в соответствии с установленной стокгольмской моделью – тикающий звук во время зеленого сигнала светофора, контрастные отметки и специально выделенная обочина, показывающая начало проезжей части, а также пандус, облегчающий подъезд к дороге людям в инвалидных колясках. Около 10 300 глубоких дренажных канав на асфальте были заменены новыми – мелкими и округленными. Около 360 автобусных остановок были перестроены – высота обочины поднята для облегчения входа и выхода из транспорта. Дизайн остановочных пунктов по возможности должен быть одинаковым (четко выделяющиеся из своего окружения, яркие и контрастные), чтобы инвалидам по зрению легче было их распознать. Остановочная площадка оборудована тактильной плиткой для инвалидов по зрению. Большинство зданий (библиотек, галерей, торговых центров) оборудованы автоматическими дверями.

В России в последние годы много внимания уделяется интеграции в общество МГН, созданию для них доступной среды жизнедеятельности. В связи с этим, элементы транспортной инфраструктуры должны соответствовать [1, 2, 3, 4]. Одной из особенностей организации движения МГН в российских городах является то, что маршруты движения привязаны в основном к учреждениям здравоохранения и имеют как правило локальный характер.

Вместе с тем, в настоящее время в стране практически отсутствует должная нормативная правовая база, регламентирующая систему организационно-планировочных и иных инженерных мер, направленных на совершенствование организации движения транспорта и пешеходов в городах, включая вопросы организации движения МГН (регламентация скоростных режимов, введение одностороннего движения и т.д.). Регулируемые вопросы во многих случаях носят фактически эпизодический характер. Не определены полномочия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов РФ, органов местного самоуправления, связанные с проведением подобных организационно-планировочных и иных инженерных мероприятий. Это обстоятельство является одной из причин того, что в городах постоянно возникают заторы, затруднено и значительно ограничено дорожное движение.

Существенно улучшить сложившуюся ситуацию может закон «О дорожном движении», который должен иметь комплексный характер. Принятие Закона устранил пробелы и противоречия в законодательстве в сфере дорожного движения, обеспечив единый подход к регулированию общественных отношений, возникающих в процессе дорожного движения. Кроме того, закон создаст условия для последующего повышения эффективности и безопасности дорожного движения. Действие закона должно распространяться на органы государственной власти, органы местного самоуправления, юридических лиц, индивидуальных предпринимателей и граждан, занятых в сфере дорожного движения.

Наряду с такими положениями, как: государственное регулирование и управление в области дорожного движения; организация дорожного движения; организация и управление комплексом хранения транспортных средств; требования к охране окружающей среды, – предлагается детально проработать вопрос обеспечения движения людей с ограниченными возможностями здоровья. Данный раздел должен определять специальные права водителей с ограниченными возможностями здоровья или водителей транспортных средств, обслуживающих людей с ограниченными возможностями

здоровья, а также регламентировать организацию движения людей с ограниченными возможностями здоровья и парковку обслуживающих их транспортных средств.

В целом закон должен представлять собой систему законодательных и подзаконных актов, основанных на едином терминологическом подходе. Анализ нормативных правовых актов, регулирующих дорожное движение МГН, показывает, что в них используется различный понятийный аппарат, который не всегда согласуется с понятиями, установленными международными нормами. Необходимо устранить эти различия и ввести развернутый перечень терминов подлежащих толкованию.

Литература:

1. МДС 35-1.2000. Рекомендации по проектированию окружающей среды, зданий и сооружений с учетом потребностей инвалидов и других маломобильных групп населения. Выпуск 1. "Общие положения".

2. ГОСТ Р 1.0-2004 «Стандартизация в Российской Федерации. Основные положения» утв. и введен в действие Приказом Федерального агентства по техническому регулированию и метрологии от 30 декабря 2004 г. № 152-ст.

3. Лифты пассажирские. Технические требования доступности, включая доступность для инвалидов и других маломобильных групп населения. ГОСТ Р 51631-2008 (ЕН 81-70:2003)" (утв. Приказом Ростехрегулирования от 21.07.2008 № 143-ст).

4. "ГОСТ Р 51630-2000. Платформы подъемные с вертикальным и наклонным перемещением для инвалидов. Технические требования доступности" (принят и введен в действие Постановлением Госстандарта РФ от 21.07.2000 № 195-ст).

References:

1. MDS 35-1 .2000. Recommendations on designing of the environment, buildings and constructions taking into account the needs of disabled persons and other low-mobile groups of population. Issue 1. "General provisions".

2. GOST R 1.0-2004 «Standardization in the Russian Federation. The main provisions of the» appr. and put into effect by the Federal Agency for technical regulation and Metrology dated December 30, 2004, № 152-St.

3. Passenger elevators. Technical accessibility requirements, including accessibility for the disabled and people with limited mobility. GOST R 51631-2008 (EN 81-70:2003)" (appr. By the order of Rostekhsregulirovanie from 21.07.2008 № 143-St).

4. GOST R 51630-2000. Lifting platform with vertical tilting movement for persons with disabilities. Technical accessibility requirements" (enacted by the Resolution of RF Gosstandart from 21.07.2000 N 195-St).