

Дорогу «здоровым» и «богатым»?

«Чувствовать себя здоровым и быть здоровым - совершенно разные вещи»

доктор Джарвик.

Транспортные трудности, дорожные развязки на магистралях, пешеходные переходы – всё это проблемы городов-миллионников, таких как Нижний. Сегодня хочется немножечко порассуждать на эту тему.

О том, что четыре новых перехода планируется построить до 2018 года, заявил недавно на заседании комиссии Городской думы Н.Новгорода Виктор Дельфинов, начальник отдела организации дорожного движения департамента транспорта и связи администрации города. Надземные переходы, как заявил чиновник, должны появиться на проспекте Гагарина около остановок «пл. Жукова» и «ул. Сурикова», на улице Родионова возле остановки «Маяк» и на Казанском шоссе у остановки «Технический университет». Стоимость каждого перехода чиновник оценил в пределах 50-60 млн. рублей. Сооружение на площади Жукова обойдется дороже — 110 млн., так как будет крупнее остальных. Дельфинов объяснил высокую цену объектов обязательной установкой лифтов для инвалидов-колясочников. В то же время он отметил, что пока не найдены ещё источники финансирования надземных переходов. По его словам, в этом году из федеральной программы по совершенствованию дорожной инфраструктуры исключён пункт, касающийся надземных переходов.

Для справки: Федеральная целевая программа «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах» утверждена в 2013 г.

Надо сказать, бурные дискуссии в интернете вызывают эти планы. Мнения участников - полярны. Так, люди обеспеченные – водители легковушек – требуют огородить все дороги двухметровыми заборами, и на каждом переходе, ко всему ещё, построить надземные переходы. Эта категория граждан считает себя здоровыми и богатыми, гробит своё здоровье на оплату кредитных авто, парковок и страховок. Зачастую, горожан, возникающих перед лобовыми стёклами, они считают «неудачниками, не достойными места на дороге». Думают они примерно так: «Пусть мамашки с колясками и бабушки с сумками бегают над дорогой, лихо взлетая на высоту третьего этажа на каждом переходе».

Пешеходы же, как правило, пользуются пешим ходом, либо общественным транспортом. Их точка зрения наиболее ярко выражается в салоне трамвая, особенно перед «задницей» очередного легкового автомобиля на рельсах...

Что в корне отличает этих людей? Думаю, прежде всего, отношение к городу. Пешеходы, как правило, живут и отдыхают в центре района или города, пользуются общественным транспортом или идут пешком и ждут от городской власти эффективных действий по нормализации работы социального транспорта. Автомобилисты не ждут от власти ничего. Берут кредит, берут авто, садятся в тёплый салон и настойчиво «стоят в пробках». Живут и отдыхают они обычно за городом или на его окраинах. Для них город – это всё равно, что дорога от дома до работы. Дорога, а не место жизни. Кто вершит судьбы и тех и других? Конечно же, наши чиновники. Не самые бедные горожане на служебном легковом транспорте. На общественном они не ездят, пешком не ходят, т.е. налаживать работу социального транспорта не заинтересованы. Позиция автомобилистов им ближе.

Для справки: 25 декабря прошлого года Суд обязал администрацию Нижнего Новгорода создать условия для беспрепятственного перемещения инвалидов по построенному несколько лет назад надземному переходу на Московском шоссе.

А что же пешеходы? То есть, мы с вами? Вы лично готовы к олимпийским забегам по 8-ми метровым лестницам от поликлиники до булочной, нет? Поэтому, пока грандиозные планы по сооружению дорогих и неэффективных надземных переходов ещё не воплотились, вы можете что-то изменить и повлиять на ситуацию. Напишите нам ВАШЕ мнение: Город для пешеходов или для автомобилей?

А пока несколько цитат с городского форума Нижнего Новгорода:

алекс@ндер: задолбали со своими над-



земными и подземными переходами, думают о машинах, а должны думать о людях... попробуйте на костылях по этим переходам перейти, не говорю уже о колясочниках и гипертониках...

пim o: чем меньше поток пешеходов соприкасается с автомобильным - тем лучше.

» a : Город для горожан, а не автомобилистов. Большой приоритет должен иметь общественный транспорт и пешеходы. Скользкие трассы, пересекающие город, не нужны - транзит должен идти мимо. Структура городских маршрутов должна быть сетчатая, а не радиальная, тогда будет равномерная загрузка всех направлений.

Жизнелюб: На Московском шоссе переход реально НИ ОДНОГО ДНЯ не был доступен для мам с колясками, пенсионеров, инвалидов. На бумаге всё есть, и пандус и подъёмник... Но чиновники не ходят пешком, их возят на машинах. Поэтому приоритет людям в машинах...

Лифты для инвалидов не работают практически нигде по стране. Отключены или сломаны. Пользоваться ими имеют права ТОЛЬКО инвалиды на колясках. И только предварительно вызвав лифтера. Ни велосипед, ни детскую коляску, ни бабушку с тростью или ходунками на них не поднимут. НЕ ПОЛОЖЕНО!!!

natoly . tu a ov: А лифты для колясочников всё равно будут работать только один раз: при «торжественном открытии», а потом будут также простаивать, как напротив Лобача...

natoly . tu a ov: Переход у Лобача поставили далековато... И ещё же в переходе у универа есть штука, называемая чинушками «пандусы». Только вот инвалиды и

мамочки с колясками писали, что пользоваться тамошними пандусами невозможно - очень крутой подъём, нереально обычному человеку затолкать тяжесть до поверхности с таким углом наклона.

Мир давно смотрит на великолепные примеры мегаполисов с приоритетом общественного транспорта. В то же время, чиновники Н.Новгорода предпочитают ничего не замечать из-за тонированных стёкол тёплых персональных кабинетов на колёсах, отгородившись от жителей высоким дорожным ограждением. Конечно, ради безопасности бедных пешеходов...

Для справки:

«На прошедшем в декабре 2013 г. Третьем московском урбанистическом форуме экс-мэр Боготы Энрике Пеньялоса вступил в публичную полемику с мэром Москвы Сергеем Собяниным. Кажется, впервые московского градоначальника критиковали за то, что он слишком мягок по отношению к автомобилистам.

— Власти вашего города принимают много прогрессивных решений. Но мне кажется, полезней говорить о том, что нужно улучшить. Есть общие принципы решения транспортных проблем в мегаполисе. Ваш город пока что отдан автомобилистам. Даже в самом центре Москвы я вижу подземные пешеходные переходы под дорогами. Вы заставляете людей, как крыс, бегать под дорогами, чтобы они не беспокоили машины. Это неправильная политика.»

пешеход Андрей Анисимов.

Мнение автора может не совпадать с мнением редакции.

Опыт Сочи необходим Нижнему

За несколько дней до проведения первых в истории России Паралимпийских игр более тысячи объектов городской инфраструктуры Сочи были признаны доступными. И вот уже порядка двухсот российских городов переняли этот опыт в создании безбарьерной среды, что способствует интеграции людей с инвалидностью в активную жизнь общества. Число занимающихся спортом среди людей с инвалидностью увеличилось в 3 раза.

Начиная с этапа проектирования всех спортивных объектов и до момента их сдачи в эксплуатацию, Оргкомитет «Сочи-2014» постоянно отслеживал вопросы создания доступности для людей с инвалидностью, привлекая международных и российских экспертов по безбарьерной среде. Так что все сооружения Горного и Прибрежного кластеров, где прошли соревнования Паралимпийских зимних игр в Сочи, были построены с учётом требований доступности и полностью приспособлены не только для выступления паралимпийцев, но и для зрителей с инвалидностью.

Более того, Игры задали новые стандарты городского планирования в строительстве, поскольку объекты и инфраструктура созданы с учётом нужд людей с инвалидностью. Впервые в стране стала реализовываться программа создания доступного города, в котором удобно и жителям, и гостям, независимо от наличия инвалидности. Все, что было создано в столице Зимних Игр: транспорт, дороги, объекты спортивной и общественной инфраструктуры – всё было построено с учётом потребностей людей с инвалидностью.

Объекты имеют доступные парковки, горизонтальные и вертикальные пути передвижения. Предусмотрены зрительские места для людей с инвалидностью, зоны сервисов и оборудованные места общего пользования. Например, на комплексе для проведения соревнований по лыжным гонкам и биатлону «Лаура» работают 152 доступные кабинки канатных дорог, 15 комфортных микроавтобусов, раздевалки и зритель-

ские места для колясочников.

На ледовой арене «Шайба» доступны около 100 мест, отвечающих самым строгим требованиям безбарьерной среды. Для свободного перемещения спортсменов не только по арене, но и вокруг неё, в коридорах, к раздевалкам создано искусственное ледовое покрытие. Доступная среда создана на всех уровнях и во всех клиентских зонах, начиная с парадного входа и заканчивая эвакуационными выходами.

Церемонии открытия и закрытия Игр стали доступны для слабовидящих зрителей благодаря тифлокомментированию с помощью радиосредств. Тифлоперевод (комментирование с учётом специфики восприятия событий слабовидящими людьми) осуществлялся волонтерами, прошедшими обучение по курсу «Спортивное комментирование» и «Тифлокомментирование».

Для слабовидящих людей в Олимпийском парке и на других объектах Игр проложены направляющие и предупреждающие тактильные или визуально-контрастные дорожки, на ступенях лестниц и прозрачных поверхностях нанесены предупреждающие контрастные полосы.

Во время соревнований для комфортного перемещения многочисленных гостей Игр были предусмотрены доступные маршруты движения как между городом и спортивными объектами, так и внутри территории соревновательных объектов и Олимпийского парка. К транспортной городской системе добавилось более 800 автобусов для перевозки различных пассажи-



ров, из которых 327 автобусов доступны для людей на инвалидных колясках. В Олимпийском парке во время Игр предоставлялись инвалидные коляски для людей, нуждающихся в помощи при передвижении, а для маломобильных групп курсировали доступные шаттлы от входа ко всем спортивным объектам.

В ходе подготовки к Играм основные и запасные транспортные узлы – а это железнодорожные вокзалы и транзитные международные аэропорты Сочи, Москвы, Санкт-Петербурга, Краснодар и Анапы – были полностью приведены в соответствие с требованиями безбарьерной среды.

Кроме того, Международный аэропорт Сочи адаптировали к перевозке инвалидов. На стеклянных поверхностях нанесена маркировка для слабовидящих и установлены тактильные предупреждающие плиты и пандусы, дублирующие лестницы. Стойки регистрации для обслуживания пассажиров с инвалидностью модифицированы в соответствии с действующим стандартом, а часть из них оборудована системой индукционных петель для слабослышащих.

Надо сказать, что во всех гостиницах, санаториях и других объектах размещения оборудованы номера, доступные для людей с инвалидностью.

В зонах международного гостеприимства в Центральном, Хостинском и Адлерском районах обустроено более 40 км маршрутов для маломобильных граждан. Всё это позволило обеспечить беспрепятственное перемещение участников и гостей Игр 2014 года в городе Сочи и на спортивных сооружениях.

В настоящее время на городских и пригородных маршрутах Сочи работает 108 пассажирских автобусов с механическими аппаратами, рампы для людей с инвалидностью у средней двери автобуса и местами для крепления инвалидных колясок.

Создана электронная карта «Сочи безбарьеров» (www.sochi-barrierfree.ru), на которую нанесены социальные значимые объекты городской инфраструктуры с обозначением уровня доступности объекта, его описанием и фотоснимками. Эта база данных регулярно обновляется, существует обратная связь с пользователями сайта.

В Сочи появились новые банкоматы, специально оборудованные для людей с инвалидностью: «говорящие» банкоматы для слабовидящих людей, банкоматы с понятным текстовым сопровождением и картинкой для слабослышащих, а также банкоматы определенной высоты для колясочников. Летом 2013 года был установлен 21 подобный терминал.

Пляжи парка «Ривьера» и сана-

тория «Южное взморье» приобрели плавающие коляски фирмы «Вальд», позволяющие людям с инвалидностью купаться в море. Сам парк «Ривьера» полностью адаптирован к требованиям безбарьерной среды.

В рамках создания безбарьерной среды в образовательных учреждениях Сочи – в четырех сочинских школах – были адаптированы помещения и проходы для доступа детей с инвалидностью. Здесь переделали входные группы, установили пандусы, тактильную и цветовую разметку. На первых этажах расширили дверные проемы. Также в этих образовательных учреждениях появились специальные комнаты для пребывания детей и родителей с инвалидностью.

Всего же за счёт разных программ и привлеченных средств будет приведено к доступности 21 учреждение образования, многие из которых уже имеют соответствующие паспорта.

Безбарьерная среда, созданная в Сочи к Олимпийским и Паралимпийским играм 2014 года, позволит людям с инвалидностью без посторонней помощи передвигаться по городу, пользоваться транспортом, посещать учреждения и организации, места работы и учёбы, досуга и отдыха, а также заниматься спортом.

Позитивное влияние этого грандиозного мероприятия ощущается не только в регионе, но и по всей стране. Неоценимый вклад в этот процесс вносит инновационный проект «Карта доступности», реализуемый Оргкомитетом «Сочи-2014» и Фондом поддержки инвалидов «Единая страна». «Карта доступности» позволяет людям с инвалидностью найти места в «шаговой доступности», где они могут заниматься паралимпийскими видами спорта, а также получить информацию о близлежащих элементах безбарьерной среды. В настоящее время на «Карту доступности» нанесено уже более 14 700 различных объектов.