

Санкт-Петербургский государственный университет

ГАВРИЛЕНКО Анастасия Николаевна

Выпускная квалификационная работа

Территориальные особенности реализации программы «Доступная среда» в Санкт-Петербурге

Уровень образования: магистратура

Направление 05.04.02 "География"

Основная образовательная программа ВМ.5840 «Экономическая география и цифровая пространственная аналитика»

Научный руководитель:
доцент кафедры экономической и
социальной географии СПбГУ,
кандидат географических наук,
Шелест Ксения Дмитриевна

Рецензент:
руководитель структурного подразделения
Реабилитационное (коррекционное) отделение для
лиц с ограниченными возможностями здоровья
СПб ГБПОУ «Невский колледж
имени А.Г. Неболсина»
Римский Владимир Анатольевич

Санкт-Петербург

2023

Содержание

Введение	3
Глава 1. Теоретические и правовые основы формирования доступной городской среды для МГН	5
1.1 Научные подходы к адаптации городской среды для МГН.	5
1.2 Нормативно-правовые документы по формированию доступной городской среды.....	9
1.3 Методы исследования городской среды и оценки её доступности	12
Глава 2. Анализ реализации программы Доступная среда в городе Санкт-Петербурге	16
2.1 Место программы «Доступная среда» в социальной политике города	16
2.2 Механизмы внедрения программы «Доступная среда» в городе Санкт-Петербург.....	21
2.3 Проблемы реализации программы «Доступная среда»	36
Глава 3. Результаты анализа районов Санкт-Петербурга на доступность социальной инфраструктуры.....	40
3.1. Анализ доступности для маломобильной группы населения районов города Санкт-Петербурга.....	40
3.2 SWOT-анализ реализации программы «Доступная Среда» в Санкт-Петербурге.....	53
3.3 Рекомендации по совершенствованию механизмов развития программы «Доступная среда» в Санкт-Петербурге.....	55
Заключение.....	58
Список литературы.....	61
Приложение А. Анализ доступности объектов инфраструктуры по районам Санкт-Петербурга.....	67

Введение

Социальная политика государств направлена на создание комфортных и доступных условий среды для каждого гражданина. Это обусловлено не только международными договорённостями, но и национальным законодательством, которое ставит сложные задачи перед архитектурно-градостроительной сферой – создавать новые объекты с учётом требований по формированию универсального доступа, а также адаптировать уже построенные с целью создания гармоничного городского пространства.

Большая работа в данном направлении ведётся для обеспечения полного развития возможностей граждан, имеющих инвалидность или ограничения, препятствующие их комфортному пребыванию в сложившихся условиях городской застройки. Недоступная среда – главный барьер на пути интеграции в общество людей с ограниченными возможностями. Каждый человек имеет право на доступность физической среды с возможностью использования её благ (транспорт, работа, жильё, культурно-досуговые мероприятия, образование и т. д.). Раньше приоритетом конструирования городских пространств являлось максимально эффективное обслуживание стратегически важных для страны предприятий, например, связанных с экономикой, обороной, производством. Идея приспособления городских условий среды для лиц с ограниченными возможностями не имела достаточной поддержки для её дальнейшей реализации. Во многом это является одной из основных трудностей при адаптации того, что изначально было создано без учёта перспективы на будущие перемены в государственной социальной политике.

В последние годы градостроители уделяют больше внимания ландшафтной архитектуре. С целью социальной интеграции лиц с ограниченными возможностями появились требования к созданию безбарьерной среды, которые необходимо учесть для достижения травмобезопасного перемещения. При упоминании лиц с ограниченными возможностями люди зачастую сперва думают о человеке в инвалидной коляске, но помимо этого к группе маломобильного населения также относятся пожилые люди, беременные женщины и граждане, временно потерявшие возможность полноценно использовать городскую среду. Важно понимать – возможности обычного человека кардинально отличаются от возможностей инвалидов и других лиц с ограниченными возможностями (далее – МГН).

Особенно сложно провести меры по адаптации для городов, в которых сохраняется культурное наследие – памятники архитектуры и истории, целые кварталы, сохранившиеся спустя многие столетия. Одним из таких городов является Санкт-Петербург. Для реализации требований к обеспечению доступа в равных правах для каждого человека, была создана и запущена программа «Доступная среда». Её основной целью является создание условий

доступности всех социальных объектов города для инвалидов и других МГН. Однако возникший конфликт восприятия нормативных требований с реальностью, с которой каждый день сталкиваются представители МГН, а также недооцененность вовлечения лиц с ограниченными возможностями в процессы разработки Программы стали основными препятствиями на пути к достижению этой цели в полной мере. Необходимость совершенствования городской среды Санкт-Петербурга для свободного доступа делает данную проблему актуальной.

Объектом исследования является городская инфраструктура Санкт-Петербурга и принимаемые меры по её адаптации для людей с ограниченными возможностями.

Предмет исследования – вопросы, связанные с реализацией программы «Доступная среда» в г. Санкт-Петербурге, анализ территориальных особенностей улучшения качества городской среды для МГН в районах города.

Цель исследования заключается в выявлении основных проблем при адаптации городской среды для нужд маломобильных групп населения (далее МГН) и возможных перспектив развития городской инфраструктуры.

Для достижения поставленной цели определены и выполнены следующие задачи:

- 1) Изучить и обобщить теоретические и методологические вопросы изучения адаптации городской среды для МГН;
- 2) Проанализировать и оценить развитие государственной программы изменения качества городской среды для МГН в г. Санкт-Петербурге;
- 3) Выявить территориальные особенности реализации программы «Доступная среда» в Санкт-Петербурге.
- 4) Определить негативные факторы, влияющие на ход реализации программы адаптации городской среды для МГН в различных районах города, и причины их появления;
- 5) Разработать рекомендации по совершенствованию городской среды Санкт-Петербурга для нужд маломобильных групп населения.

В работе использовались такие научные методы исследования, как аналитический, сравнительно-географический, статистический, метод географического районирования.

Выпускная квалификационная работа состоит из введения, 3 глав, 9 параграфов, заключения, списка литературы, приложения. Список литературы включает 55 источников: научные работы, нормативно-правовые акты РФ и Санкт-Петербурга, статистические данные, электронные ресурсы сети Интернет, неопубликованные материалы.

Глава 1. Теоретические и правовые основы формирования доступной городской среды для МГН

1.1 Научные подходы к адаптации городской среды для МГН.

Одной из основных целей реализации социальной политики в Российской Федерации является повышение качества жизни населения путём создания комфортной безбарьерной среды для граждан, в том числе лиц с ограниченными возможностями. Несмотря на множественные усилия при попытках адаптации городской среды под нужды МГН, проблема обеспечения доступности только усугубляется.

Прежде чем разбирать научные подходы к адаптации городской среды для МГН, необходимо дать определения основным терминам: «инвалид», «маломобильные группы населения», «разумное приспособление», «универсальный дизайн».

Согласно ФЗ № 181 от 24.11.1995 [3] понятие «инвалид» определяется как «лицо, которое имеет нарушение здоровья со стойким расстройством функций организма, обусловленное заболеваниями, последствиями травм или дефектами, приводящее к ограничению жизнедеятельности и вызывающее необходимость его социальной защиты». В редакции от 01.12.2014 года федеральным законодательством предусматривается обязанность федеральных органов власти, органов местного самоуправления, организаций обеспечения беспрепятственного доступа инвалидов к объектам городской инфраструктуры.

К маломобильным группам населения (МГН) относятся инвалиды, а также люди испытывающие затруднения при самостоятельном передвижении: люди с временным нарушением здоровья, беременные женщины, люди преклонного возраста, люди с детскими колясками. По данным федеральной службы статистики [37] на 1 января 2023 года, на территории РФ проживает 11875 тысяч человек с инвалидностью, что составляет 8,21 % от общей численности населения и более 40 млн. маломобильных граждан - 27,4 процента населения. Таким образом, более 35% граждан Российской Федерации нуждаются в создании безбарьерной среды. В своем исследовании Е.А. Белова отмечает, что основная доля МГН в России приходится на две категории лиц: Людей преклонного возраста (9,5 %) и инвалидов (8,8%). (Е.А. Белова, С.А. Чернявская 2020)

Согласно Конвенции по правам инвалидов [1] существует два подхода к созданию доступной городской среды для людей с ограниченными возможностями: «разумное приспособление» и «универсальный дизайн». Под «разумным приспособлением» понимается приспособление городской среды жизнедеятельности, зданий и сооружений с учетом потребностей маломобильных групп населения.

Следующим эффективным методом изменения городской среды для нужд, как отмечает Курбатов Н. В. (Курбатов Н.В. 2016) МГН является «универсальный дизайн» - это разработка на этапе проекта предметов, обстановок или услуг, максимально пригодных к использованию для всех людей без необходимости специальной адаптации. Ранее под «универсальным дизайном» подразумевалась разработка решений только для людей с ограниченными возможностями, однако в современном проектировании терминология была скорректирована, гораздо удобнее не разделять разработку проекта и создание универсальной среды.

Е. Steinfeld, J. Maisel предложили ввести следующий вариант определения: универсальный дизайн – процесс, учитывающий разнообразные потребности населения, нацеленный на улучшение условий жизнедеятельности людей и их социальное участие. (Е. Steinfeld, J. Maisel 2012)

Согласно существующим принципам универсального дизайна, применение специальных элементов допускается в крайне необходимых случаях и таким образом, чтобы не вызывать сложностей у остальных МГН. Например, чрезмерное использование тактильных указателей может создать препятствия на пути движения инвалидов колясок, иногда и для потока людей. В связи с этим, универсальность проектных решений определяется рациональным использованием специального оборудования, с учётом потребностей всех категорий граждан.

С 2016 года в Российской Федерации все вновь вводимые в эксплуатацию, либо прошедшие капитальный ремонт здания должны быть адаптированы для людей с ограниченными возможностями [6], однако, исследования Е. Леонтьевой показывают, что такое жильё становится "резервацией" для инвалидов благодаря тактильной плитке на тротуаре, которая не имеет смысла в зимнее время из-за снега и льда, а также из-за того, что пандусы редко оборудуются отапливаемой поверхностью или навесом, что делает их скользкими и небезопасными в непогоду. Кроме того, соответствующей ширины тротуары часто перекрываются припаркованными автомобилями и т.д. (Короткова С.Г. 2020)

На основании вышеизложенного, универсальный дизайн характеризуется:

- Доступностью всех городских пространств, путей движения, входных зон и общественных зданий в местах получения необходимых услуг предполагает их доступность для МГН;
- Предусматривает использование специального оборудования и устройств в тех случаях, когда это необходимо, при этом не ограничивая в возможности передвижения других лиц с ограниченными возможностями;

– Создаёт условия для дальнейшей реконструкции зданий и сооружений с минимизацией финансовых и временных затрат.

Универсальный дизайн обеспечивает безбарьерность пространства следующим образом:

– использование неменяющихся элементов (т.е. подходящих для всех граждан с учётом индивидуальных особенностей каждого);

– учёт развития строительных технологий, экономических условий и прироста населения;

– внедрение приспособлений с учётом исторической застройки, сохраняя информативность и комфортность городской среды.

В работе Архиповой (Архипова О.В., Зелезинский А.Л. 2021) были выделены факторы, определяющие доступность среды для людей с ограниченными возможностями, представлены на рисунке 1

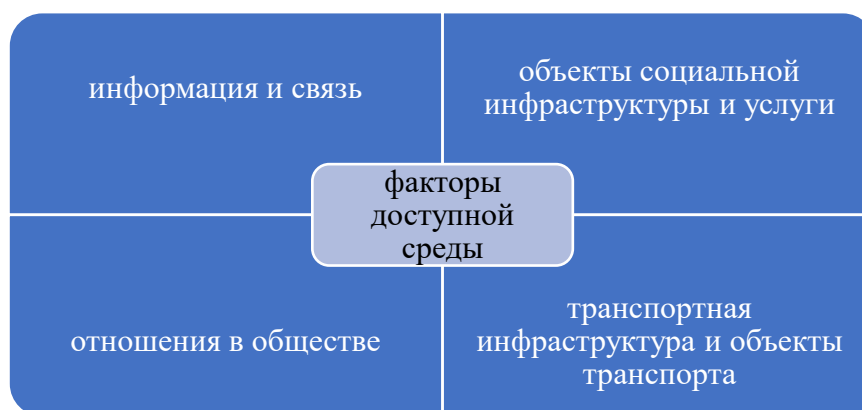


Рисунок 1: Факторы доступной среды для людей с ограниченными возможностями. Составлен автором по данным источника [17].

При создании комфортных условий передвижения маломобильных групп населения, необходимо учесть доступность на каждом этапе: от места, где проживает инвалид, доступность около домовый территории, путей следования и адаптированность места назначения.

Однако, остаётся актуальным вопрос создания условий для доступности для МГН городского пространства современном мегаполисе. В городах по всему миру происходят изменения в архитектурном облике. Например, в центре Санкт-Петербурга большинство пешеходных переходов имеют звуковое оповещение, а входы в общественные здания оснащены пандусами и поручнями. Однако понятие безбарьерной среды гораздо шире и включает в себя не только инфраструктуру для маломобильных групп населения, но и безопасные условия, которые позволяют им вести независимый образ жизни.

В работе Борисенко А. С. (Борисенко А.С. 2016) выделены следующие основные направления, которые необходимо учитывать при разработке мероприятий по адаптации городской среды: дизайнерское, архитектурное, социально-психологическое, ландшафтно-градостроительное, инженерно-транспортное. Это показывает сложность поставленной задачи перед всеми, кто ответственен за формирование безбарьерного доступа, а также обуславливает необходимость задействования различных научных сфер в ходе разработки.

Рассмотрим 3 основных подхода к адаптации городской среды для потребностей маломобильных групп населения, выделенные в исследовании Архиповой О. В. (Архипова О.В, Зелезинский А.Л. 2021):

- 1) Локальный;
- 2) Тотально инфраструктурный;
- 3) Зональный.

Локальный подход подразумевает фрагментированные преобразования городской среды под нужды МГН, но при этом не обеспечивает масштабного универсального доступа, что сводит его эффективность к минимуму.

Применение зонального подхода основывается на разграничении территориальных зон, каждая из которых имеет свою уникальную структуру и градостроительные особенности. Отличается от локального подхода большей масштабностью и возможностью рассмотреть адаптацию городской среды с учётом исторически сложившихся районов. Основные недостатки – отсутствие единых решений по универсальному доступу в рамках города, наличие большого количества человек, работающих над разными районами города (риск принятия противоречащих друг другу проектных решений).

В исследовании Маилян В.Д (Маилян В.Д. 2022) охарактеризованы основные способы адаптации городской среды в селитебной зоне путем создания удобных транспортных и пешеходных связей внутри элементов планировочной структуры.

Разработка универсального дизайна невозможна без учёта целостной оценки существующих решений, поэтому применение тотально-инфраструктурного подхода будет наиболее эффективным. «Инфраструктурное проектирование» - термин, который подразумевает формирование взаимосвязей между объектами, исключая создание отдельных объектов с различной функциональной специализацией. Тотально-инфраструктурный подход обеспечивает единство принятия решений с учётом общегородской застройки, позволяя разрабатывать отдельные решения для каждой территориальной зоны, обеспечивая единообразие в инженерно-транспортной, социальной и архитектурной инфраструктурах.

1.2 Нормативно-правовые документы по формированию доступной городской среды

На территории Российской Федерации существуют и функционируют следующие документы, определяющие формирование доступной городской среды:

Конвенция о правах инвалидов. Принята резолюцией 61/106 Генеральной Ассамблеи ООН от 13.12.2006; [1]

Права людей с ограниченными возможностями были закреплены в Международной Конвенции ООН, принятой резолюцией 61/106 от 13.12.2006 и вступившей в силу 03.05.2008. В ней обозначены современные проблемы, с которыми сталкиваются МГН:

- Социальные барьеры;
- Информационные барьеры;
- Отсутствие экономической безопасности;
- Дискриминация условиями среды;
- Медицинские барьеры;
- Физические барьеры;
- Коммуникационные барьеры.

В Конвенции подчеркивается, что МГН имеют долгосрочные физические, умственные или сенсорные нарушения. Были заложены первые предпосылки для отказа от индивидуальных, специальных мероприятий по обеспечению доступа. Люди с ограниченными возможностями представлены правообладателями и лицами, принимающими решения, с неиспользованным в значительной степени потенциалом. Конвенция выходит за рамки вопроса о доступе к физической среде и затрагивает более широкие проблемы неравенства, барьеров для полноценного участия МГН в жизни общества.

Конвенция ООН о правах лиц с ограниченными возможностями стала первым международным договором 21 века, в котором подробно излагаются права инвалидов и кодекс осуществления мероприятий по их обеспечению. Цель Конвенции состоит в поощрении, защите и обеспечении полного и равного осуществления всех прав человека и основных свобод всеми МГН, а также содействию уважению их неотъемлемого достоинства. Государства, которые становятся участниками Конвенции:

- Обязуются разрабатывать и осуществлять политику, законы и административные меры для обеспечения прав, признанных в соответствии с Конвенцией, и отмены законов, положений, обычаев и практики, которые представляют собой дискриминацию;

- Подтверждают неделимость, взаимозависимость всех основных прав и свобод человека;
- Подчёркивают важность актуализации проблем инвалидности и необходимость гарантирования лицам с ограниченными возможностями их прав и свобод;
- Признают необходимость личной самостоятельности и независимости (в т.ч. свобода выбора и участия в жизни общества на всех его уровнях) для МГН;
- Принимают во внимание все возможные факторы дискриминации лиц с ограниченными возможностями (гендерные различия, возраст, расовый признак, языковые различия, этническое происхождение, политические, религиозные и другие убеждения и т.д.);
- Признают важность обеспечения доступной среды по всем факторам (социальный, физический, информационный, экономический, культурный, жилищный и т.д.).

Помимо Декларации, существует ряд других положений и стандартов международного уровня. Российская Федерация ратифицировала Конвенцию в 2012 году федеральным законом. [2]

Федеральный закон N181 «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» от 24.11.1995 [3]

Федеральный закон «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» гласит, что государство гарантирует соблюдение прав на беспрепятственное получение необходимой информации (статья 14), а также обеспечивает доступ к объектам социальной, инженерной и транспортной инфраструктур (статья 15). Органы государственной власти различных уровней (от местного самоуправления до федеральных) обеспечивают инвалидам в рамках доступной среды следующее:

- Свободный доступ к жилым, производственным, общественным зданиям, спортивным объектам, местам отдыха и услугам, предоставляемым в них;
- Беспрепятственное использование всех видов общественного транспорта.
- Безбарьерное передвижение по территории, непосредственно прилегающей к объектам социальной, инженерной и транспортной инфраструктуры, а также возможность самостоятельного входа и выхода в эти объекты при помощи кресла-коляски.

На объектах социальной, инженерной и транспортной инфраструктуры необходимо оказывать сопровождение и помощь инвалидам, которые имеют стойкие расстройства функции зрения и самостоятельного передвижения. Также важно дублировать необходимую информацию об объектах для лиц с ограниченными возможностями, включая текстовую и

графическую информацию знаками, выполненными рельефно-точечным шрифтом Брайля. Сотрудники организаций должны помогать людям с инвалидностью преодолевать барьеры, мешающие получать услуги наравне с остальными гражданами.

В случаях, если невозможно полностью обеспечить доступ с учётом потребностей МГН в объекты социальной инфраструктуры, собственники этих объектов должны принимать согласованные с одним из общественных объединений инвалидов меры для обеспечения доступа, либо обеспечить предоставление услуг по месту жительства инвалида или в дистанционном режиме (если это возможно).

Согласно ФЗ [3], планировка и застройка городов, а также разработка проектных решений без приспособления объектов для беспрепятственного доступа к ним инвалидов не допускаются.

Так же необходимо упомянуть следующие ФЗ регламентирующие вопросы доступности городской среды:

- Федеральный закон от 01.12.2014 г. № 419-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам социальной защиты инвалидов в связи с ратификацией Конвенции о правах инвалидов";
- Федеральный закон от 28.12.2013 г. № 442-ФЗ (ред. от 11.06.2021) "Об основах социального обслуживания граждан в Российской Федерации";
- Федеральный закон от 30.12.2009 г. № 384-ФЗ "Технический регламент о безопасности зданий и сооружений";
- Закон Российской Федерации 29.12.2004 № 190-ФЗ "Градостроительный кодекс" (п. 3 ст. 2);
- Федеральный закон от 27.07.2010 № 210-ФЗ (ред. от 02.07.2021) "Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг";
- Федеральный закон от 04.06.2011 № 123 "О внесении изменений в Жилищный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации";
- Федеральный закон от 02.05.2006 года № 59 "О порядке рассмотрения обращений граждан Российской Федерации";
- Закон Российской Федерации 19.04.1991 № 1032–1 (ред. от 19.11.2021) "О занятости населения в Российской Федерации".

С целью обеспечения равного доступа к приоритетным объектам и соблюдения правовых условий, способствующих повышению уровня жизни МГН, Правительство РФ утвердило государственную программу «Доступная среда». Согласно ПП РФ от 29.03.2019 г. № 363 "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Доступная среда" [5]; Приоритетным направлением программы является обеспечение

беспрепятственного доступа к объектам и услугам в различных сферах жизнедеятельности МГН. Для этого предусмотрен комплекс мероприятий.

1.3 Методы исследования городской среды и оценки её доступности

В наши дни комфортная городская среда обеспечивает возможность равного доступа к различным потребностям для всех категорий граждан, а также создаёт конкурентную борьбу за привлечение финансов, новых технологий и квалифицированных кадров. Для её успешного формирования создаются различные методы по оценке доступности на предварительном (стадия проектирования) и финальном этапах. Существуют методические рекомендации, содержащие результаты исследований нормативных баз, регламентирующих деятельность всех организаций, предоставляющих услуги для населения страны.

В настоящий момент не существует унифицированной методики анализа доступности городской среды, однако, в ходе подготовки исследования, автором были выделены несколько подходов.

1. Метод "полевого исследования".

Метод "полевого исследования" – это один из методов анализа доступности городской среды для инвалидов. Он заключается в том, что на определенных маршрутах в городе измеряются и анализируются различные параметры, такие как ширина тротуаров, наличие переходов, качество покрытия дорог, наличие пандусов, наличие пересечений с другими дорогами и т.д.

Для этого выбирается репрезентативный набор маршрутов, который охватывает различные типы дорог, районы города и т.д. Затем, на каждом маршруте проводится замеры параметров доступности, например, ширины тротуаров, наличия пандусов и т.д.

После сбора данных проводится анализ результатов, который может включать в себя расчеты доступности маршрутов, выделение наиболее доступных и наименее доступных участков, а также выявление проблемных мест. Эта информация может использоваться городскими властями для определения приоритетов в реализации программ по улучшению доступности городской среды для инвалидов. Данный метод лежит в основе создания индивидуальных маршрутов инвалидов.

Подробно метод «полевого исследования» изучен в работе Авериной Е.А (Аверина Е.А., Попова А. В. 2016) в ходе анализа доступности восьми организаций, дорожно-транспортной инфраструктуры, общественного транспорта и нескольких пешеходных маршрутов в городе Новосибирск.

2. Метод "анкетирования".

Метод анкетирования для анализа доступности городской среды для инвалидов используется для получения мнения непосредственных пользователей городской среды - людей с ограниченными возможностями. Цель этого метода - определить, насколько инвалиды удовлетворены уровнем доступности городской среды и выявить конкретные проблемы, с которыми они сталкиваются. Данный метод наиболее часто используется при проведении современных исследований в области анализа доступности городской среды. Например, в исследовании доступности среды Моисеевой К.Е. (Моисеева К.Е. 2017), Ярская-Смирновой В.Н (Ярская-Смирнова В.Н. 2018).

Для анкетирования могут использоваться различные методы: онлайн-опросы, бумажные анкеты, интервью в режиме реального времени и т.д. В анкете можно задать вопросы о различных аспектах доступности городской среды, например:

- Есть ли на улицах тротуары, асфальтированные дорожки или пандусы?
- Есть ли лифты в общественном транспорте и многоэтажных зданиях?
- Как удобно и безопасно пользоваться общественным транспортом для инвалидов?
- Есть ли в городе достаточное количество парковок для инвалидов?
- Существуют ли проблемы с общественными туалетами, входом в здания и т.д.?

На основе ответов на анкету можно выявить общие тенденции и проблемы, которые могут быть использованы для улучшения доступности городской среды для инвалидов. Однако необходимо учитывать, что этот метод имеет некоторые ограничения, так как некоторые инвалиды могут иметь различные потребности и требования в зависимости от своих индивидуальных особенностей.

3. Метод "индекса доступности", бальный метод.

Этот метод позволяет оценить общую доступность городской среды для инвалидов путем сравнения фактического состояния городской инфраструктуры с определенными стандартами и требованиями. На основе этого можно составить индекс доступности, который поможет определить, какие районы города наиболее доступны для инвалидов.

Метод "индекса доступности" города для инвалидов — это один из методов оценки доступности городской среды для инвалидов. Он основывается на различных показателях, таких как наличие и состояние тротуаров, наличие пандусов, наличие инвалидных парковочных мест, доступность общественного транспорта и других факторов, которые влияют на жизнь и передвижение людей с ограниченными возможностями. Метод индекса доступности рассмотрен в работе Поповой, Останиной при анализе доступности г. Архангельск. (О. Попова, А. Ostanina 2019)

Для расчета индекса доступности города для инвалидов сначала необходимо определить список показателей, которые влияют на доступность городской среды для

инвалидов. Затем каждый показатель оценивается по шкале от 0 до 1, где 0 – показатель полного отсутствия доступности, 1 – показатель максимальной доступности. Далее, показатели суммируются и делятся на количество показателей, чтобы получить среднюю оценку доступности города.

Индекс доступности города для инвалидов может быть использован для сравнения доступности разных городов или для оценки изменений доступности города во времени. Однако, он имеет и некоторые недостатки, такие как то, что не учитывается качество доступности (например, ширина тротуаров), а также то, что не учитываются индивидуальные потребности каждого инвалида. Поэтому, для более точной оценки доступности городской среды, могут использоваться и другие методы оценки. Стоит отметить помимо индекса доступности бальный метод, разработанный Сафроновым К.Э., в основе которого лежит пятибалльная система оценки всех паспортизированных объектов, позволяющий контролировать уровень доступности объекта и средств направленных на его адаптацию.

4. Метод "экспертной оценки". В этом методе участвуют эксперты в области доступности городской среды. Они проводят оценку доступности с учетом различных факторов, например наличия пандусов, высоты бордюров, ширины тротуаров и т.д. Экспертная оценка может быть полезна при планировании новых проектов или реконструкции уже существующих объектов, если использовать бальную систему при оценке, то путем вычисления средних групповых значений, можно вычислить показатель доступности каждой обследованной зоны. (Сафронов К.Э. 2014)

5. Метод картографирования

Данный метод был подробно рассмотрен в работе Наберушкиной Э.К., (Неберушкина Э.К., Сорокина Н.В. 2012) картографирование города позволяет проанализировать степень доступности физического пространства городской среды. С 2011 года в России появились виртуальные карты, которые позволяют ознакомиться онлайн с информацией о состоянии входных групп, возможностью передвижения внутри здания для людей с различной формой инвалидности. В статье Э.К. Неберушкиной выделено наличие пяти сторон-участников картографирования городской среды:

- Маломобильные люди, для которых карта должна стать электронной услугой, информирующей о возможностях и способах оптимального передвижения;
- Государственные органы и специалисты, вовлеченные в процесс конструирования города и реализации федеральных программ;
- Горожане, то есть жители, постоянно проживающие на территории данного города;

- Туристы и гости города;
- Инвесторы.

При помощи картографирования можно отобразить степень комфортности городской среды для людей с разными возможностями мобильности.

Используя картографирование, можно создать карту, на которой отражена степень комфортности городской среды для людей с разной подвижностью. Этот метод является важным инструментом для проведения исследований доступности городской среды и может быть применен для запуска общественных инициатив по созданию доступного и удобного для всех членов общества города.

Глава 2. Анализ реализации программы Доступная среда в городе Санкт-Петербурге

2.1 Место программы «Доступная среда» в социальной политике города

Санкт-Петербург- важнейший образовательный, научный, культурный, экономический центр России, является одним из крупнейших транспортных узлов страны. Исторический центр города и связанные с ним комплексы памятников входят в список объектов всемирного наследия ЮНЕСКО [46]. Поэтому изменение городской среды для нужд маломобильных групп населения происходит поэтапно и имеет длительную историю.

Санкт-Петербург является вторым по численности населения мегаполисом России, а также плотности населения и площади городской агломерации. В соответствии с законом от 25.07.2005 N 411–68 Санкт-Петербург включает 18 районов, которые делятся на 111 муниципальных образований, среди которых 81 муниципальный округ, 9 городов, 21 посёлок. [10]

Формирование доступной среды жизнедеятельности является основным средством и условием обеспечения прав инвалидов на равные возможности для участия в жизни общества. В Санкт-Петербурге проблема обеспечения комфортной и доступной среды жизнедеятельности вызывает особое внимание со стороны органов государственной власти, общества в целом, средств массовой информации и граждан города. Процесс изменения городской среды Санкт-Петербурга для нужд людей с ограниченными возможностями ведется с начала нулевых годов

Изменения в формировании доступной городской среды в Санкт-Петербурге были подробно изучен в работе Орлова С. В (Орлов С. В., 2012), кратко охарактеризуем основные этапы. В 2001 году начались изменения города, для повышения его доступности для людей с инвалидностью. Для этого органами власти был принят целый ряд документов, создано специальное государственное учреждение организационно-методического обеспечения формирования доступной среды, было обследовано порядка 2 тысяч инфраструктурных объектов с участием администраций районов города, частично выполнены работы по приспособлению ОСИ для нужд маломобильной группы населения (МГН). Администрации районов разработали отделы социальной защиты, занимающиеся мониторингом уровня доступности ОСИ в районе, по его результатам разрабатывались программы обустройства среды для инвалидов.

В городе был выполнен утвержденный постановлением Правительства Санкт-Петербурга «План мероприятий по созданию условий для беспрепятственного доступа инвалидов к государственным объектам социальной инфраструктуры на 2008–2010 годы», положено начало процесса преодоления межведомственной разобщенности. Был разработан

новый механизм организации работы и взаимодействия участников системы обеспечения доступности объектов социальной инфраструктуры. Комиссия по координации деятельности исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга в сфере формирования доступной среды жизнедеятельности для инвалидов и других маломобильных групп населения была создана при Правительстве Санкт-Петербурга. Комитет по социальной политике Санкт-Петербурга разработал проект постановления Правительства города о плане мероприятий на 2011–2012 годы, направленных на создание доступной среды жизнедеятельности для инвалидов. В период с 2016 по 2020 год работа по повышению значений показателей доступности городской среды в Санкт-Петербурге осуществлялась в рамках Плана мероприятий «Дорожной карты» утвержденного Правительством Санкт-Петербурга от 28.12.2015 №84-рп. [12] В сравнении с предыдущей версией программы для её более успешной реализации, а так же с учетом выявленных проблем, были добавлены следующие механизмы: повышение профессионального уровня специалистов, работающих с инвалидами, по связанным с обеспечением доступности для инвалидов объектов социальной, инженерной и транспортной инфраструктур и услуг в установленных сферах деятельности законодательством Российской Федерации, актуализация информации, контроль за вводом с 01.07.2016 объектов нового строительства обеспечивается государственными органами, предоставлена возможность общественным объединениям инвалидов активно участвовать в решении проблем инвалидов, формирование реестра приоритетных объектов инфраструктуры.

В настоящий момент в городе в рамках реализации постановления Правительства РФ от 29.03.2019 №363 [5] продолжается изменение городской среды для нужд людей с ограниченными возможностями. Главной отличительной особенностью «Дорожной карты 2021–2025» является разработка индивидуальных маршрутов (на основании обращений граждан) инвалидов, создание реестра приоритетных объектов с учетом коммерческих объектов, активное информирование о проводимой работе по обеспечению доступной среды жизнедеятельности для инвалидов в Санкт-Петербурге.

По статистике на 1 января 2023 В Санкт-Петербурге проживает 5 600 044 человека, среди которых 582 320 имеют статус инвалида [40]. Таблица 1 с соотношением численности населения с горожанами, имеющими инвалидность по районам города представлена ниже.

Таблица 1. Соотношение числа жителей с инвалидностью, к общей численности населения по районам города Санкт-Петербурга. Составлено автором по данным источник [40, 51].

№ п/п	Район Санкт-Петербурга	Население, чел.	Количество инвалидов, чел.	Плотность населения в районе, чел./км ²	Соотношение числа инвалидов к населению в районе в %
1	Адмиралтейский	155 981	14 574	11 715,7	9,01
2	Василеостровский	206 680	23 233	9721,1	11,01
3	Выборгский	541 590	53 665	4490,2	10.34
4	Калининский	536 794	59 366	13 280,2	11.12
5	Кировский	335 774	41 680	7084,9	12.4
6	Колпинский	186 169	23656	1876,3	12.33
7	Красногвардейский	366 971	42 238	6344,2	11.81
8	Красносельский	431 546	47 093	4394	11.84
9	Кронштадтский	44 414	4 119	2269,4	9.29
10	Курортный	83 491	9 497	291,3	12.15
11	Московский	335 221	36 033	4851,9	10.16
12	Невский	547 896	57 577	8702	10.91
13	Петроградский	115 757	11 128	6722,4	8.47
14	Петродворцовый	134 148	14 134	1336,9	9.87
15	Приморский	699 243	54 434	5173	9.57
16	Пушкинский	263 732	20 952	907,9	9.61
17	Фрунзенский	413 983	49 414	10 527	12.51
18	Центральный	200 654	19 527	12 208,2	9
Всего		5 600 044	582 320	3767, 11	10.79

Согласно таблице, наибольшей процент инвалидов проживает во Фрунзенском, Колпинском и Кировском районах, меньше всего лиц с инвалидностью в Петроградском, Адмиралтейском и Центральном районах города. В среднем в городе почти 11% жителей-инвалидов, которые нуждаются в создании особых условий доступности городской среды. На рисунке 2 наглядно отображены различия в соотношении количества людей с инвалидностью к общей численности населения в городе Санкт-Петербург.

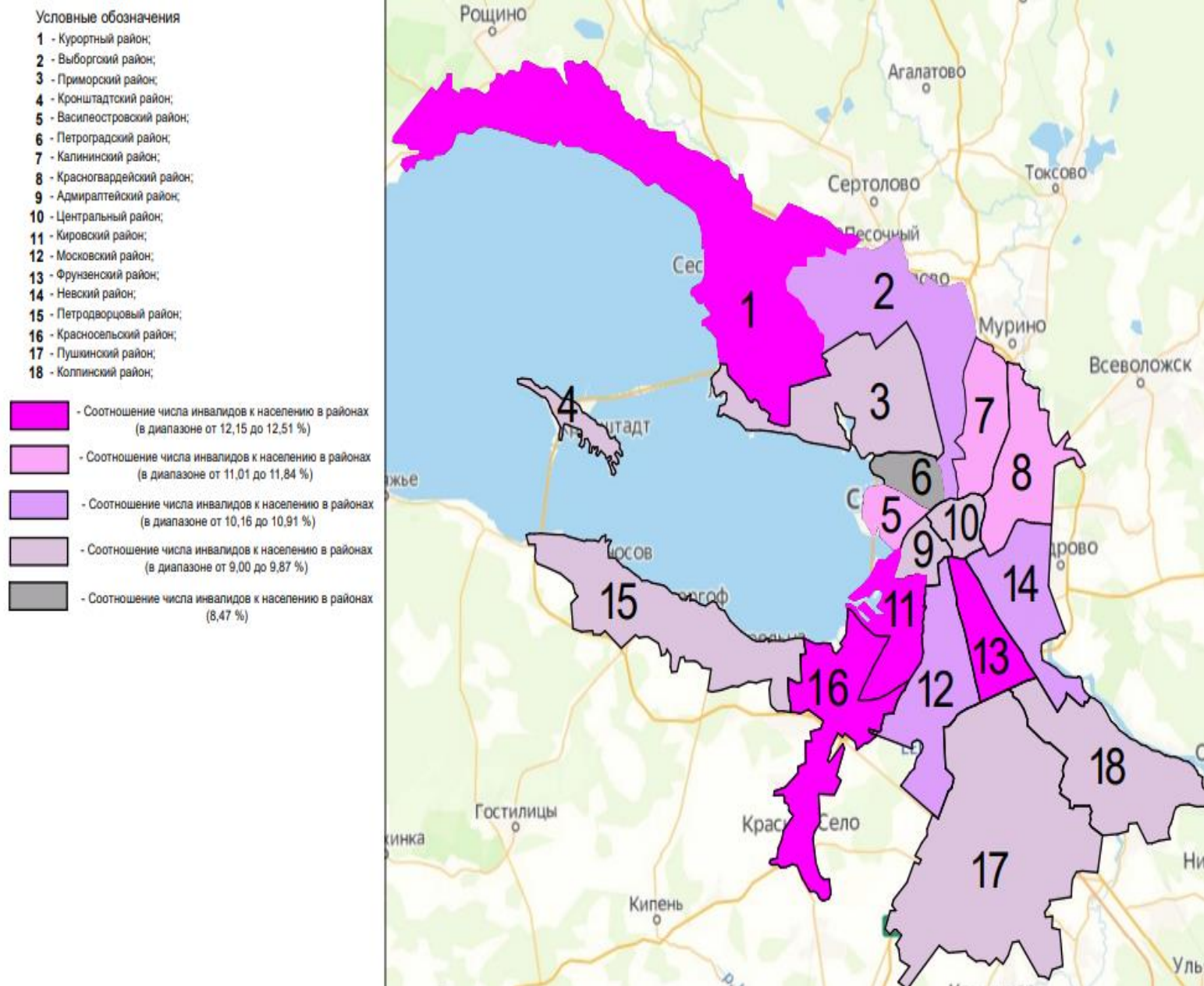


Рисунок 2: Соотношение количества людей с инвалидностью к общему количеству жителей в районах Санкт-Петербурга. Составлена автором на основе источника [40,51].

«Дорожная карта» [12] предусматривает поэтапное обеспечение для инвалидов условий доступности приоритетных объектов и услуг, установленных нормами Российского законодательства в следующих сферах деятельности: образование, здравоохранение, физической культуры и спорта, труда и занятости, жилищно-коммунальное хозяйство, социальная защита населения, туризм, транспорт и дорожно-транспортная инфраструктура, информация и связь, градостроительная политика. За обеспечение реализации ответственны 19 комитетов Санкт-Петербурга и 18 администраций районов города. Координатором деятельности исполнительных органов государственной власти является Комитет по социальной политике Санкт-Петербурга (далее Комитет) мониторинг реализации мероприятий по обеспечению доступности городской среды осуществляется Комитетом ежеквартально на основании данных, предоставляемых ведомствами. В соответствии с

распоряжением Правительства Санкт-Петербурга от 27.04.2021 Комитет ежегодно информирует Правительство города и ходе реализации «Дорожной карты».

В соответствии с требованиями федерального законодательства, администрации районов Санкт-Петербурга по отраслевому принципу представляют информацию о достижении запланированных значений показателей доступности для инвалидов объектов и услуг Дорожной карты в государственных учреждениях, находящихся в их ведении. Ежегодные отчеты ведомств, ответственных за реализацию «Дорожной карты», размещены на официальном сайте Санкт-Петербургского государственного бюджетного учреждения «Городской информационно-методический центр «Доступная среда», который находится в ведении Комитета.

Для контроля за реализацией «Дорожной карты» был учрежден Санкт-Петербургский государственный бюджетный центр «Городской информационно-методический центр «Доступная среда» (далее-Центр) [49]. Основными целями Центра являются:

- Разработка методических материалов по вопросам создания беспрепятственного доступа инвалидов к объектам социальной инфраструктуры, средствам связи, всем видам транспорта.
- Координация деятельности ведомств города по вопросам создания доступной городской среды
- Учет и мониторинг доступности различных объектов инфраструктуры.
- Хранение, учёт и использование архивных документов Комитета по социальной политике Санкт-Петербурга.

Для реализации мероприятий по обеспечению доступности объектов и услуг был сформулирован реестр приоритетных объектов города по различным отраслям [13]. Реестр ОСИ структурирован по разделам в соответствии с ведомственной (отраслевой) принадлежностью объектов социальной инфраструктуры.

Помимо ведомственной принадлежности объекта, в реестре отражена следующая информация: полное наименование учреждения по уставу, адрес, номер паспорта доступности и дата его составления, форма собственности, вышестоящая организация, виды оказываемых услуг, характеристика деятельности по обслуживанию населения, состояние доступности, виды работ по адаптации, сроки исполнения работ, даты контроля. В зависимости от состояния объекта у него определяется степень доступности. В реестре указывается вариант организации доступности объекта:

- «А» – Доступность всех зон и помещений – универсальная;
- «Б» – Доступны специально выделенные участки и помещения;

- «ДУ» – Доступность условная: дополнительная помощь сотрудника, услуги на дому, дистанционно;
- «ВНД» – Не организована доступность.

2.2 Механизмы внедрения программы «Доступная среда» в городе Санкт-Петербург

В Санкт-Петербурге сформирован системный подход по созданию доступной среды и улучшению качества жизни маломобильных групп населения. Поскольку основная застройка города имеет исторический характер, большинство условий доступности городской среды разрабатываются на стадии проектирования. Для оперативного решения проблем с доступностью существующих и эксплуатируемых объектов были внедрены следующие механизмы:

1. *Обследование объектов инфраструктуры, паспортизация.*

Данный механизм позволяет оценить сложившуюся архитектурную среду с учётом прилегающей территории на соответствие требованиям обеспечения беспрепятственного доступа для людей с инвалидностью и МГН. Разработка паспорта доступности объекта ведется на основании действующих строительных правил [15]. С помощью обследования становится возможным выявление потенциальных или существующих барьеров архитектурной среды.

Результаты обследования оформляются соответствующим документом (анкетой) и являются основой для формирования:

- условий для беспрепятственного доступа инвалидов и МГН к объектам социальной инфраструктуры (далее – ОСИ);
- мероприятий по приведению ОСИ в соответствие с установленными в НД требованиями;
- электронных паспортов ОСИ и карт доступности районов.

Паспорт доступности объектов инфраструктуры для инвалидов — это документ, который содержит информацию об уровне доступности объектов инфраструктуры для людей с ограниченными возможностями.

В Санкт-Петербурге такой паспорт разрабатывается с 2012 года и предполагает включение в него информации об объектах социальной, медицинской, культурной и другой инфраструктуры, таких как парки, музеи, спортивные объекты, магазины и т. д.

В паспорте указывается, соответствует ли объект требованиям законодательства в области доступности для людей с ограниченными возможностями. Также предусмотрены данные о наличии инвалидных парковочных мест, подъездах, лифтах и других удобствах для

людей с ограниченными возможностями. Обследование ОСИ на предмет доступности может проводиться как силами собственников, так и с помощью независимой оценки. [13]

На основе информации, содержащейся в отчёте о реализации «Дорожной карты» за 2022 год [47], была сформирована таблица 2 о степени доступности приоритетных объектов социальной инфраструктуры имеющих паспорта доступности в соответствующих отраслях, в таблице указано количество учреждений с разработанными паспортами доступности.

Таблица 2: Объекты с разработанными паспортами доступности. Составлено автором на основе источника [49].

Отрасль	Учреждения	Общее число объектов (учитываются объекты учреждений, на которых предоставляются услуги населению)
Здравоохранение	253	694
образование	1857	2593
молодежная политика	31	362
социальная защита	107	407
физическая культура и спорт	86	180
культура	181	448
туризм	1	10
В сфере труда и занятости	2	24
В сфере связи и информации	1	61
всего	2518	4779

Цель разработки паспорта доступности – обеспечить доступность объектов инфраструктуры для всех групп населения, включая людей с ограниченными возможностями, и повысить их качество обслуживания.

Однако, на практике реализация программы паспорта доступности в Санкт-Петербурге сталкивается с проблемами, связанными с недостаточной осведомленностью представителей организаций и учреждений об этой программе, необходимостью проведения регулярного мониторинга доступности объектов инфраструктуры и обеспечения своевременной обновления данных в паспортах.

Контроль за обеспечением доступности для МГН объектов социальной, инженерной и транспортной инфраструктур и предоставляемых услуг осуществляется органами исполнительной власти.

2. Разработка городских сервисов, повышающих качество жизни МГН.

В соответствии с приказом Минстроя России №397 от 11.07.2019 [9], для реализации программы по формированию доступной городской среды и формирования индекса качества

городской среды, администрация Санкт-Петербурга должна при формировании индикатора «Количество сервисов в городе, способствующих повышению комфортности жизни маломобильных групп населения» для расчета индекса качества городской среды учитывать информацию о наличии сервисов, способствующих повышению комфортности жизни МГН в городе.

В Санкт-Петербурге действуют 18 городских сервисов, способствующих повышению комфортности жизни инвалидов и МГН, подробная информация о деятельности сервисов размещена на сайте ГИМЦ «Доступная среда» в разделе информационная справка ко дню инвалида [43], кратко охарактеризуем их:

1) Волонтерская помощь.

В целях оказания помощи людям с инвалидностью и МГН существует добровольческое (волонтерское) движение: волонтеры взаимодействуют с государственными учреждениями и администрациями районов города в процессе оказания помощи людям с инвалидностью и МГН, это достигается путём заключения соглашений либо договоров о сотрудничестве с волонтерскими организациями. По состоянию на 01.11.2021 заключено более 500 договоров о сотрудничестве в целях оказания помощи гражданам, получающим услуги в указанных учреждениях.

Численность волонтеров, сотрудничающих на постоянной основе с организациями, осуществляющими оказание помощи МГН, ежегодно увеличивается и составляет около 4,5 тыс.чел.

2) Социальная сиделка и (или) личный помощник для маломобильных групп населения.

Деятельность по предоставлению услуг сиделок или личных помощников регулируется Законом Санкт-Петербурга от 26.12.2014 № 717-135.[11] По данным за 2021 год услуги были оказаны почти 50 000 гражданам. [43]

3) Услуги по уборке, ремонту жилых помещений для маломобильных групп населения.

Данные услуги предоставляются в соответствии с Законом Санкт-Петербурга от 26.12.2014 № 717-135. [11] Услуги по ремонту жилых помещений включают в себя простые процедуры (замена лампочек, ремонт кранов и т.п.). Услуги по уборке включают все работы, вызывающие значительные затруднения для людей с инвалидностью в зависимости от конкретной ситуации. Данный вид услуг оказывается с учётом индивидуальных потребностей и возможностей клиентов. По состоянию на 01.11.2021, 30 383 чел. предоставлены социально-бытовые услуги по уборке, ремонту жилых помещений.[43]

4) Передвижные (мобильные) клиентские службы.

Специалисты предоставляют информационно-консультационные услуги маломобильным гражданам на дому в рамках социального обслуживания, согласно Перечню

социальных услуг, утвержденному Законом Санкт-Петербурга от 24.12.2014 № 717-135 [11]. Оказываемые консультации включают консультирование по социально-медицинским вопросам и социально-психологическое консультирование, в том числе по вопросам внутрисемейных отношений. Предоставление консультаций по социальной реабилитации получателя услуг и его близких, консультации по социально-средовой реабилитации, консультации по оборудованию жилого помещения специальными средствами и приспособлениями для инвалидов (в том числе детей-инвалидов) с нарушениями опорно-двигательного аппарата, зрения, слуха и умственными отклонениями, а также консультации по самообслуживанию и социально-бытовой адаптации.

Санкт-Петербургское государственное казенное учреждение "Центр организации социального обслуживания" (СПб ГКУ "ЦОСО") с 2019 года занимается социальным обслуживанием и медицинской помощи жителям города, включая тех, кто имеет инвалидность. Структура ЦОСО состоит из 17 районных бюро, среди которых есть межрайонное бюро. В составе "ЦОСО" также функционирует Служба социальных участковых. [43]

5) Прокат технических средств реабилитации.

В Санкт-Петербурге действуют 28 пунктов проката технических средств реабилитации (ТСР), из них 19 пунктов в 18 Комплексных центрах социального обслуживания населения во всех районах Санкт-Петербурга и 9 пунктов в 9 Центрах социальной реабилитации инвалидов и детей-инвалидов. [48]

6) Социальное такси.

Отдельные категории людей с инвалидностью могут получить дополнительную социальную поддержку от бюджета Санкт-Петербурга для оплаты расходов на специальное транспортное обслуживание. Стоимость разового проезда на социальном такси может быть покрыта от 50% до 90% в зависимости от категории и группы инвалидности потребителя услуги, а также от видов объектов, включенных в основной и дополнительный перечни социально значимых объектов, расположенных на территории Санкт-Петербурга. Заявку на предоставление социального такси необходимо оставлять заблаговременно, минимум за два рабочих дня. [48]

7) Учреждения спортивной направленности по адаптивной физической культуре и спорту.

В государственных учреждениях физкультурно-спортивной направленности существуют отделения адаптивных видов спорта. Они созданы в рамках реализации государственных программ развития физической культуры и спорта с целью создания условий по подготовке спортсменов высокого класса по видам спорта людей с

инвалидностью, подготовке спортивного резерва спортивных сборных команд Санкт-Петербурга и по параолимпийским видам спорта.

Подготовка спортсменов на сегодняшний день осуществляется в 17 государственных учреждениях и в 2 государственных учреждениях дополнительного образования детей по 27 спортивным дисциплинам спорта. [43]

8) Обучающие курсы, семинары.

На базе высших учебных заведений проведено обучение более 700 специалистов по повышению квалификации работников организаций социального обслуживания (по состоянию на 2021 год). Эти курсы включают как теоретическую, так и практическую часть (оказание первой помощи, особенности работы с различными категориями людей с инвалидностью). Они помогают развить навыки коммуникации с МГН, научить работе в условиях ограниченной доступности, а также помочь в понимании особенности различных категорий людей с инвалидностью.

9) Городской информационный центр, специализирующийся на маломобильных группах населения.

Создание этого центра позволило повысить эффективность межведомственного взаимодействия для реализации прав маломобильной группы населения на доступность объектов социальной инфраструктуры. Для этого были приняты следующие меры: анализ и сбор информации о работах на объектах социальной инфраструктуры, методическая работа, консультации сотрудников органов исполнительной власти, а также представителей общественных организаций инвалидов по вопросам создания доступной среды.

ГИМЦ «Доступная среда» осуществляет коммуникацию с общественностью в том числе и через социальные сети, что позволяет быстро выявлять актуальные обеспечения доступности городской среды, для этой цели с 2020 года в городе функционирует Общественная приёмная по вопросам формирования доступной среды жизнедеятельности в Санкт-Петербурге [49]

10) Периодические печатные издания для лиц с нарушением зрения.

СПб ГБУК «Государственная специальная центральная библиотека для слепых и слабовидящих», находящимся в ведении Комитета по культуре Санкт-Петербурга, в рамках государственного задания на оказание государственных услуг (выполнение работ). В рамках издательской деятельности библиотека выпускает: «Говорящие книги», издания рельефно-точечного шрифта, крупношрифтовые издания, рельефно-графические пособия, прототипированные художественные иллюстрации, тактильные книги, 3D-модели. [50]

11) Информационный веб-сервис для инвалидов и маломобильных групп населения.

Для информирования граждан, в том числе маломобильных групп населения, о деятельности исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга и о предоставляемых мерах социальной поддержки используется сеть Интернет. На официальном сайте Санкт-Петербургского государственного казенного учреждения «Городской информационно-расчетный центр», который находится в ведении Комитета, действует Информационно-справочная служба, предоставляющая информацию о всех действующих мерах социальной поддержки граждан, проживающих в Санкт-Петербурге. Граждане могут обратиться за интересующей их информацией через «Форму обратной связи» на сайте, по единому социальному номеру, а также через страницу ВКонтакте. Информация о проводимых мероприятиях по повышению уровня доступности объектов социальной и транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга должна быть размещена на официальных сайтах исполнительных органов государственной власти города и их подведомственных учреждений по направлениям деятельности. [49]

12) Мобильные навигационные приложения для инвалидов и маломобильных групп населения.

Для получения информации о трассе следования маршрутов наземного пассажирского транспорта, доступного для МГН, граждане могут посетить портал общественного транспорта Санкт-Петербурга.[45].

Мобильное приложение «Наш Санкт-Петербург» призвано обеспечить доступность для людей с инвалидностью в случае необходимости вызова экстренных служб. Заявитель в ходе обращения может указать информацию о своём статусе. Данное приложение доступно для установки в App Store и Play Маркет.

13) Платформа «Сурдо-онлайн».

Для расширения возможностей информационно-справочной службы ГИРЦ и службы заказа социального такси ГИРЦ, созданной в ведении Комитета по социальной политике Санкт-Петербурга, на базе СПб ГКУ «Городской информационно-расчетный центр» (ГИРЦ), была создана дистанционная диспетчерская служба для глухих и слабослышащих. Эта служба предоставляет консультационные услуги о мерах социальной поддержки людей с инвалидностью и процедурах по их получению, а также способах заказа социального такси сурдопереводчиком для глухих и слабослышащих.

14) Навигация в объектах инфраструктуры города.

По состоянию на конец 2022 года в городе исполнительные органы государственной власти Санкт-Петербурга провели 187 мероприятий для обеспечения навигации на объектах социальной инфраструктуры в сферах деятельности, таких как здравоохранение, образование, социальная защита, физическая культура и спорт, культура Ответственность за

осуществление указанных мероприятий в организациях, подведомственных исполнительным органам государственной власти Санкт-Петербурга, возлагается на следующие комитеты и администрации районов Санкт-Петербурга: Комитет по здравоохранению, Комитет по образованию, Комитет по науке и высшей школе, Комитет по социальной политике Санкт-Петербурга, Комитет физической культуры и спорта, Комитет по культуре Санкт-Петербурга.

15) Навигация в общественном транспорте.

С целью обеспечения доступности транспортных услуг для людей с инвалидностью и МГН были реализованы следующие требования:

- наличие в комплектации автоинформаторов;
- наличие в комплектации внутрисалонного табло «бегущая строка»;
- низкопольность подвижного состава;
- наличие в комплектации аппарели.

На конец 2022 из существующих все транспортные средства оборудованы «Бегущей строкой» [47]

На станциях метрополитена функционирует Дистанция обеспечения мобильности пассажиров. В задачи работников входит: транспортировать, сопровождать и помогать пассажирам с нарушением опорно-двигательной системы (таким, как пассажиры на колясках, ходунках или костылях), пассажирам со слабым зрением (незрячие, слабовидящие) и слухом (глухие, слабослышащие, слепоглухие). Они также оказывают помощь пассажирам, испытывающим затруднения в самостоятельном передвижении (таким, как беременные женщины, люди старшего возраста с багажом, люди с детскими колясками или пассажиры с детьми до 7 лет) при проходе через турникет, спуске/подъеме на эскалаторе и лестничных маршах, а также при посадке/высадке в подвижной состав.

Для того чтобы получить сопровождение в метрополитене, пассажиры должны оформить заявку, позвонив в Информационно-справочный центр метрополитена за 15 минут до планируемой поездки.[51]

В Санкт-Петербурге на железнодорожных вокзалах действует Центр содействия мобильности ОАО «РЖД», который предоставляет информацию об услугах для маломобильной группы населения. Центр содействия мобильности ОАО «РЖД» принимает заявки от пассажиров с инвалидностью, которым требуется ситуационная помощь на вокзалах, включая помощь при посадке и высадке в поезд, сопровождение по вокзалу и посадку в транспортное средство. Заявки на услуги могут быть оставлены маломобильными пассажирами на сайте ОАО «РЖД» или направлены по электронной почте в Центр содействия мобильности ОАО «РЖД». [52]

Система электронного отслеживания заявок о пассажирах-инвалидах была создана в аэропорту Пулково от авиакомпаний. Это позволяет заранее подготовиться к приемке или отправке пассажиров МГН. На сайте аэропорта «Пулково» есть отдельный раздел «Людям ограниченными физическими возможностями». Здесь пассажир может самостоятельно информировать аэропорт о своем приезде, а также получить информацию о порядке предоставления специальной помощи таким пассажирам. [53]

16) Навигация на пешеходных переходах.

Для эффективной реализации мер по обеспечению безбарьерной среды Комитет по транспорту (КТ) и Комитет по развитию транспортной инфраструктуры Санкт-Петербурга (КРТИ) обеспечили доступность 5238 наземных переходов для инвалидов-колясочников, 4615 оборудовано светофорами (из них оборудовано звуковыми сигналами 3233) из 9645 наземных переходов, среди 38 надземных переходов доступно для инвалидов-колясочников только 16, все 32 городские автостоянки доступны для людей с ограниченными возможностями. [47]

17) Доступные туристические маршруты.

В Санкт-Петербурге Комитетом по развитию туризма были разработаны 8 туристических маршрутов, которые учитывают ограничения для инвалидов и других маломобильных групп населения. Среди них два маршрута предназначены для детей-инвалидов. Разработанные маршруты были согласованы и одобрены Санкт-Петербургской общественной правозащитной организацией инвалидов «На коляске без барьеров» и Всероссийским обществом слепых. На сайте «Официальный городской туристический портал Санкт-Петербурга»: <http://www.visit-petersburg.ru/ru/> постоянно обновляется информация об объектах туристской инфраструктуры и туристских маршрутах, которые могут быть доступны для различных категорий инвалидов. В исследовании проведенном в 2021 году Шмелевой И.А были выделены самые доступные для МГН музеи города Санкт-Петербурга: «Государственный Эрмитаж», Государственный Русский музей, Государственный музей истории религии, Государственный музей политической истории России, Музей Анны Ахматовой- один из немногих музеев квартирного типа, в котором реализуются инклюзивные проекты. Также стоит отметить Проект-«Невский 104» - этот проект направлен на создание единого инклюзивного творческого пространства. (Шмелева И.А., Беляев В.А. 2021)

18) Кинотеатры, оснащенные специализированным оборудованием.

Комитет по культуре Санкт-Петербурга сообщает, что в городе действуют 65 организаций, занимающихся публичным показом фильмов. Среди них 13 государственных учреждений, включая три культурно-досуговых центра и один дворец молодежи, которые

обладают своими кинозалами. 43 кинотеатра оборудованы специальными местами для людей с ограниченными возможностями, 26 из них имеют устройства для субтитрирования, а 23 – для тифлокомментирования. [43]

3. Создание координационных советов по делам инвалидов

С целью обеспечения равных возможностей в реализации прав и коммуникации в процессе формирования доступной среды на территориях районов города был создан Координационный совет по делам инвалидов.[49] Основные направления его деятельности:

- Контроль за поддержанием медицинской, профессиональной и социальной реабилитации;
- Обеспечение условий доступности у организаций независимо от организационно-правовых форм и предоставляемых в них услуг;
- Улучшение материального обеспечения, социального и бытового обслуживания людей с инвалидностью;
- Создание условий для реализации права на труд и обеспечение их занятости;
- Помощь в создании людям с инвалидностью условий для полноценного отдыха, активного занятия спортом и посещения учреждений культуры;
- Обеспечение техническими и медицинскими средствами профилактики инвалидности и реабилитации инвалидов;
- Международное и межрегиональное сотрудничество по вопросам инвалидности и инвалидов;
- Прочие вопросы социальной политики, связанные с решением вопросов социальной защиты инвалидов.

Функции Координационного совета:

- Выявление приоритетных вопросов, требующих рассмотрения, в сферах социальной защиты инвалидов, формирования доступной среды жизнедеятельности для инвалидов и других МГН (далее – формирование доступной среды для инвалидов);
- Обеспечение проведения мероприятий по созданию условий доступности для детей-инвалидов и инвалидов государственных унитарных предприятий и подведомственных администрации района государственных учреждений;
- Анализ результатов выполнения мероприятий по решению вопросов социальной защиты инвалидов, выполнения мероприятий по обеспечению условий доступности для инвалидов и других МГН подведомственных администрации района государственных учреждений;

- Взаимодействие в установленном порядке с заинтересованными исполнительными органами государственной власти Санкт-Петербурга, органами местного самоуправления, организациями и общественными объединениями инвалидов в области формирования доступной среды для инвалидов;
- Рассмотрение предложений, в том числе общественных объединений инвалидов, по совершенствованию законодательства в сфере социальной защиты прав инвалидов, предоставления инвалидам мер социальной поддержки и дополнительных мер социальной поддержки, формирования доступной среды для инвалидов;
- Подготовка рекомендаций организациям по созданию условий доступности для инвалидов и других МГН объектов и предоставляемых услуг;
- Рассмотрение обращений граждан и организаций по вопросам формирования доступной среды для инвалидов.

Заседания Координационного совета проводятся не реже 1 раза в квартал.






4. Создание карт доступности.

Для Санкт-Петербурга существует онлайн-карта доступности, позволяющая узнать о расположении доступных ОСИ, уровне их доступности для людей с различной формой инвалидности. Карта предоставляет информацию о наличии и типе подъездов, наличии пандусов и лифтов, ширине дверных проёмов и других параметрах, играющих ключевое значение для людей с инвалидностью и МГН. Разработка карт доступности ведётся в соответствии с действующим с 2012 года приказом № 626 Министерства труда РФ [7].

На карте отмечены такие объекты, как магазины, кафе и рестораны, медицинские учреждения, общественный транспорт, аптеки, банки и другие места, которые могут быть полезны для инвалидов. Пользователь карты может выбрать интересующую его категорию объектов.

Информация на карте предоставляется в удобном и понятном виде, с помощью маркеров, пиктограмм и текстовых описаний. При выборе объекта на карте можно получить подробную информацию о его доступности, а также о том, как добраться до него. Кроме того, карта имеет функцию обратной связи, позволяющую пользователям оставлять отзывы и комментарии о доступности объектов, что помогает улучшить качество информации на карте.

В карте доступности для города Санкт-Петербурга используются следующие варианты графического отображения категорий инвалидов:

-  – для инвалидов, передвигающихся на креслах-колясках;
-  – для инвалидов с нарушением опорно-двигательного аппарата;
-  – для инвалидов с нарушением зрения;
-  – для инвалидов с нарушением слуха, речи;
-  – для инвалидов с умственными нарушениями.

В соответствии с приказом Минтруда России от 25.12.2012 N 626 [7], возможен поиск объектов как в целом по населенному пункту, так и на территории его части, например, по району или микрорайону. Для выбора искомой территории можно ввести ее название в окно поиска "Район" или выбрать его из списка территорий, открывающегося после нажатия на клавишу стрелки справа от поля "Район". На рисунке 3 представлен фрагмент онлайн-карты доступности городской среды в Санкт-Петербурге. [48]

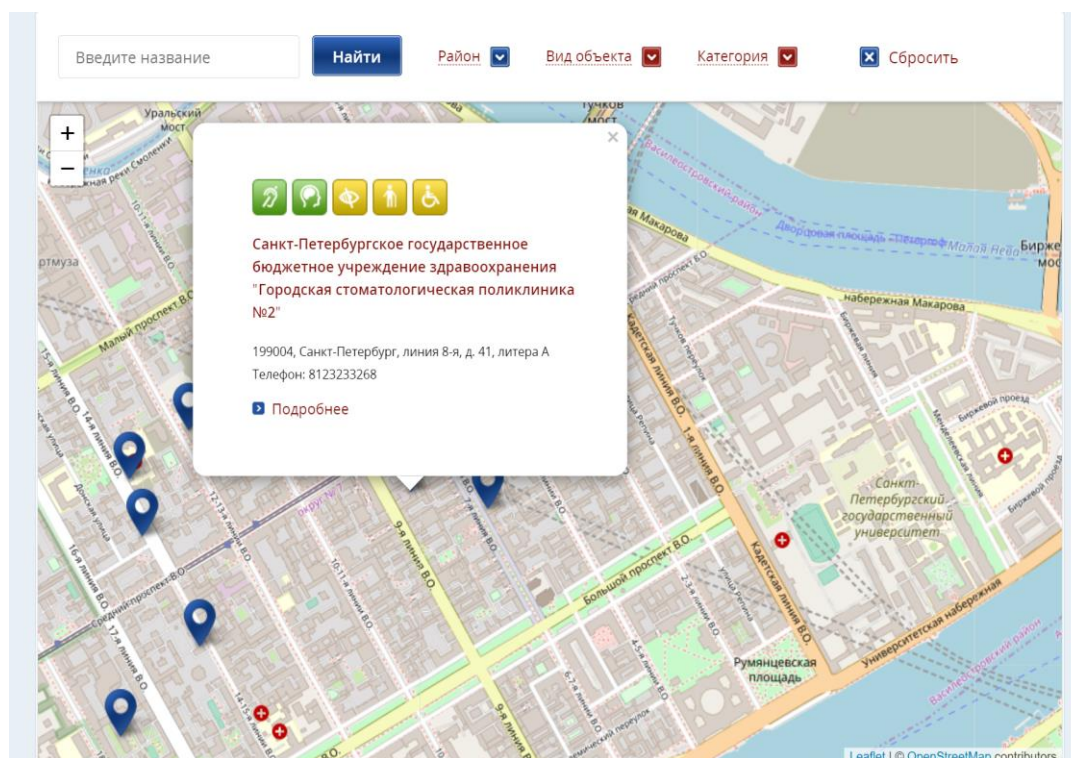


Рисунок 3: Фрагмент онлайн-карты доступности города Санкт-Петербург.

Источник [48]

Существует два способа осуществления поиска объектов: ввод названия или вида объекта в окно поиска и выбор из предложенного списка. После выбора объекта и начала поиска, на карте появится список всех объектов в заданной области, а также графические изображения, которые будут окрашены в соответствии с категорией доступности для всех категорий инвалидов и МГН. Так же существует возможность произвести выборку объектов по их назначению: объекты здравоохранения, предоставления социальных услуг, транспорта

и дорожно-транспортной инфраструктуры, образования, отдыха и развлечений, культуры, спорта, сферы услуг, здания и помещения общественных объединений, государственного управления, места приложения труда. Помимо возможности фильтрации по видам объектов, существует механизм выборки объектов доступных для людей различной формой инвалидности.

Подробная информация при поиске содержит сведения о пути следования к объекту, оказываемых услугах, режимах работы и контактных данных объекта. Если нужно проверить доступность для конкретной категории инвалида, необходимо активировать символ с этой категорией инвалидности. После этого в новом окне появится следующая информация:

1) Степень доступности объекта (с указанием полного или частичного доступа в специально выделенных участках);

2) Состояние доступности основных элементов (на основании данных паспортизации) с описанием основных проблем и несоответствий требованиям нормативных документов (если имеются);

3) Наличие/отсутствие альтернативной формы оказания услуги.

В настоящее время на карте доступности представлено порядка 14000 различных объектов городской среды.

Все вышеописанное представляет собой общие принципы работы сформированной карты доступности Санкт-Петербурга. Результаты поиска могут быть переданы различными способами (электронная почта, бумажный вид), сама карта доступна к использованию на персональном компьютере и мобильном телефоне.

5. Внедрение системы «Говорящий город».

В Санкт-Петербурге разработана система радиоинформирования и звукового ориентирования слепых и слабовидящих людей "Говорящий город" (далее – Система), начало которой было положено тринадцать лет назад. Санкт-Петербург по-прежнему лидирует по числу социальных учреждений, объектов транспортной инфраструктуры, здравоохранения, культуры и других, а также пешеходных переходов, оборудованных этой Системой. В настоящее время ею оборудовано 1914 транспортных средств (400 автобусов, 757 троллейбусов, 757 трамваев), 3900 светофоров, 849 стационарных объектов: 25 банков, 10 магазинов, 84 аптеки, 7 мест досуга, 4 административных учреждения, 28 медицинских учреждений, 5 социальных учреждений, 19 культурных учреждений, 12 образовательных учреждений, 1 жилой дом, 5 вокзалов, 3 станции метрополитена (некоторые объекты имеют несколько стационарных точек установки системы «Говорящий город») [38].

Система «Говорящий город» призвана помочь инвалидам по зрению самостоятельно пользоваться общественным транспортом, обеспечивать беспрепятственный доступ в учреждения здравоохранения, культуры и другие социальные объекты. Она должна обеспечить максимальную доступность транспортной и городской инфраструктуры для незрячих. Главных составляющих две: это инфраструктурное оборудование, устанавливаемое на общественном транспорте, остановках общественного транспорта, регулируемых пешеходных переходах, а также внутри и снаружи общественных зданий, и носимые устройства пользователя - смартфоны с бесплатным приложением или небольшие специальные абонентские устройства. Обмен информацией между носимым устройством и инфраструктурным оборудованием идет по радиоканалам, незаметно для окружающих [39].

5 Индивидуальные маршруты для инвалидов.

Одним из нововведений «Дорожной карты 2021–2025» является разработка индивидуальных маршрутов инвалидов. [12]

Индивидуальные маршруты инвалидов – разработанный маршрут человека с инвалидностью к выбранным им объектам.

Для разработки индивидуального маршрута инвалиду необходимо обратиться в администрацию своего района или в учреждения социального обслуживания, также можно заполнить опросный лист самостоятельно и передать его в указанные учреждения.

Принципы составления индивидуального маршрута (далее ИМ) [41]:

- заявительный принцип: ИМ составляется на основе индивидуального обращения инвалида, либо организации инвалидов.
- комплексный подход
- межведомственное взаимодействие
- обязательное участие и взаимодействие с общественными организациями инвалидов

ИМ формируется на основании предоставленных заявителем анкет, бланки анкет можно найти на сайте ГИМЦ «Доступная среда», либо в учреждениях социального обслуживания. Заполненный опросный лист отправляется по электронной почте или передаётся специалисту учреждений социального обслуживания. ИМ составляется в несколько этапов: проведение визуального осмотра объектов на маршруте (совместно с инвалидом или его представителем), устранение несоответствий требованиям (в случае их выявления) собственниками ОСИ в течение месяца. Для учета сформированных индивидуальных маршрутов ведется реестр ИМ на сайте администраций районов города. На

рисунке 4 представлено количество разработанных индивидуальных маршрутов в районах города.



Рисунок 4: Количество разработанных индивидуальных маршрутов в районах города. Составлено автором по данным источника. [38]

Разработка индивидуального маршрута включает в себя повышение доступности путей движения к выбранным заявителем объектам, а также проведение мероприятий по улучшению условий доступности самих объектов.

5. Создание условий доступности жилых помещений

В рамках исполнения постановления Правительства Российской Федерации №649 от 09.07.2016 [6] утверждено положение о создании и работы региональной межведомственной комиссии Санкт-Петербурга по обследованию жилых помещений и общего имущества в многоквартирных домах, где проживают инвалиды. В каждом районе города были созданы подкомиссии, которые занимаются обследование жилых помещений в общего имущества, также в проведении оценки участвуют представители общественных объединений инвалидов, представители компаний, занимающихся управлением обследуемого дома. Администрацией районов проводится информационно-разъяснительная работа с негосударственными организациями, работающими на территории Санкт-Петербурга, по вопросам обеспечения доступной среды жизнедеятельности для инвалидов, информация размещается в сети интернет. Всего с момента начала реализации постановления №649 (с 2017 по 2022 год включительно) было принято 1202 заявления, из них рассмотрено 1062, мероприятия по улучшению условий проживания инвалидов были выполнены по 132 адресам 10,8% от общего числа заявок, непригодными для проживания признано 770

помещений.[42] В случае признания помещения непригодным, проводится обеспечение помещением взамен непригодного, либо отселение инвалида.

6 Независимая оценка.

Общественный совет, постоянно действующий консультативно-совещательный орган, формирует свой состав из представителей общественных организаций, и именно он производит независимую оценку качества работы организаций, оказывающих социальные услуги в сфере социального обслуживания населения. Членами совета не могут быть представители органов власти. Независимая оценка проводится не чаще одного раза в год и не реже одного раза в три года. Полномочия Общественного совета по проведению независимой оценки определены пунктом 10 статьи 23.1 Федерального закона N 392-ФЗ [4] и включают в себя:

Уполномоченный федеральный орган исполнительной власти и уполномоченные органы субъектов Российской Федерации совместно определяют список организаций социального обслуживания, которые подлежат независимой оценке. Кроме того, они принимают участие в рассмотрении проектов документации о закупках работ, услуг и государственных контрактов, заключаемых с организацией-оператором. Оператор предоставляет информацию для проведения независимой оценки качества. Результаты оценки и предложения по улучшению деятельности организаций направляются в уполномоченные органы субъектов Российской Федерации.

В Санкт-Петербурге за 2022 год была проведена оценка качества 22 организаций, в соответствии с отчетом по результатам мониторинга по устранению недостатков, выявленных в ходе независимой оценки. Среди этих организаций 18 являются государственными, а оставшиеся 4 – негосударственными [14].

7. Создание общественных инспекций инвалидов.

В настоящее время в городе функционирует порядка 50 общественных объединений инвалидов, 12 из них активно занимаются работой по созданию доступной среды. Перечислим основные организации: Всероссийское общество инвалидов (с представительством в каждом районе города), Всероссийское ордена Трудового Красного Знамени общество слепых (ВОС) (представительство: Василеостровская МО ВОС, Выборгская МО ВОС, Гражданская МО ВОС Красносельская МО ВОС, МО «Коломна» ВОС, Московская МО ВОС, Нарвская МО ВОС, Невская МО ВОС, Охтинская МО ВОС, Петроградская МО ВОС, Приморская и Центральная МО ВОС); Санкт-Петербургское региональное отделение «Всероссийское общество глухих», Санкт-Петербургская

Общественно Правозащитная Организация Инвалидов «На коляске без барьеров» и другие организации [49]

Для осуществления общественного контроля за созданием доступной среды жизнедеятельности для инвалидов и других маломобильных групп населения на территории районов Санкт-Петербурга, была создана Общественная инспекция инвалидов. Она взаимодействует с исполнительными органами государственной власти Санкт-Петербурга и другими заинтересованными организациями. Ее главная цель - контроль за созданием доступной среды жизнедеятельности для инвалидов и других маломобильных групп населения на территории районов Санкт-Петербурга.

2.3 Проблемы реализации программы «Доступная среда»

Одной из приоритетных задач современного государства является обеспечение и развитие экономических и социальных прав граждан. В предыдущей подглаве были подробно рассмотрены механизмы изменения городской среды для людей с ограниченными возможностями, однако существует ряд проблем, с которыми сталкиваются МГН в Санкт-Петербурге. Данные проблемы связаны не только с адаптацией людей с инвалидностью и их взаимодействием с обществом, но и созданием безбарьерной среды.

1. Островная доступность.

Основная проблема города – это так называемая «Островная доступность». Объекты социальной инфраструктуры могут быть приспособленными для МГН, но при отсутствии комплексного подхода – создания целостной доступной структуры – это может стать серьёзным препятствием и обесценить все приложенные усилия. Как отмечает в своём интервью [44] депутат МО «Морской», инвалид-колясочник, Наталья Камолинова: «Практически на всех путях перемещения людей с инвалидностью встречаются сложности. Есть так называемая островная доступность: к примеру, торговый центр будет доступным, но до него еще надо добраться и выйти из дома». В связи с данной проблемой человеку с ограниченными возможностями, даже для простого похода в музей или театр, которые адаптированы под нужды МГН, необходимо продумывать свой маршрут заранее.

2. Инклюзивность и культурное наследие города.

Уникальное культурное наследие города – это объект не только национального, но и международного достояния. Объект «Исторический центр Санкт-Петербурга и связанные с ним группы памятников» стал в 1990 году первым российским объектом, включенным в Список ЮНЕСКО. Он уникален по масштабу не только для России, но и для всего мира. В состав объекта входят 36 компонентов и 86 элементов, расположенных на территории двух

субъектов Российской Федерации – Санкт-Петербурга и Ленинградской области. Исторический центр Санкт-Петербурга является ядром этой номинации, его площадь составляет около 4 тыс. га. Границы всего объекта охватывают территорию свыше 23 тыс. га. [46] Однако, необходимо понимать, что все эти объекты включены в жизнь города, являются неотъемлемой их частью. В памятниках архитектуры расположены магазины, школы, поликлиники и другие составляющие городской инфраструктуры, которой ежедневно пользуются люди с ограниченными возможностями.

Проблема адаптации исторических зданий для жизни в них инвалидов является актуальной во многих городах, включая Санкт-Петербург. Это связано с тем, что многие исторические здания не предусматривали удобства для людей с ограниченными возможностями, такие как лифты, широкие двери и коридоры, ровные поверхности и т.д.

Одной из основных проблем является отсутствие лифтов в многоквартирных домах, что делает невозможным доступ для людей с ограниченной подвижностью на более высокие этажи. Кроме того, часто присутствуют ступени на входе в здание, что усложняет доступ для людей на инвалидных колясках или с костылями.

Еще одной проблемой являются узкие двери и коридоры, которые делают невозможным свободное передвижение людей с ограниченной подвижностью внутри здания.

Кроме того, существуют законы и правила, которые обязывают владельцев зданий предоставлять доступ для людей с ограниченными возможностями, включая инвалидов. В России таким законом является Федеральный закон от 24.11.1995 № 181-ФЗ [3], однако, не всегда он соблюдается, и многие исторические здания до сих пор не имеют удобств для людей с ограниченными возможностями.

Архитектурно сложная историческая застройка города, а также невозможность её кардинального изменения для нужд МГН порождают множество проблем для реализации программы «Доступная среда».

3. Проблемы транспортной инфраструктуры.

В Санкт-Петербурге проблемы доступности общественного транспорта для инвалидов до сих пор остаются актуальными.

Основные проблемы, с которыми сталкиваются инвалиды в городском транспорте, включают в себя:

- Ограниченная доступность транспорта.

Не все виды транспорта оборудованы для перевозки инвалидов. По данным отчета комитета по транспорту г. Санкт-Петербурга за 2022 год о количестве транспортных средств наземного городского транспорта 100% автобусов, 94% троллейбусов и только 48,5% трамваев адаптированы для людей с ограниченными возможностями. [45]

- Низкая доступность остановок.

Многие остановки не имеют специальных устройств, таких как поручни или пандусы, которые облегчают посадку и высадку инвалидов, часть трамвайных остановок расположена непосредственно на полосах движения автомобильного транспорта, которые абсолютно не адаптированы для нужд МГН. Информации о доступности остановок транспорта нет.

- Необорудованные вагоны метро.

В метро Санкт-Петербурга только некоторые вагоны имеют специальные места для инвалидов. Большинство вагонов не имеют устройств для облегчения доступа для инвалидов-колясочников, для того чтобы попасть в вагон метро необходимо воспользоваться услугами специализированного сопровождения, либо помощью окружающих граждан.

- Отсутствие информации.

Информация о доступности транспорта и остановок для инвалидов не всегда доступна или недостаточно ясна, что делает поездки на общественном транспорте более сложными для инвалидов. Безусловно, на сайте метрополитена можно найти маршруты передвижения для инвалидов-колясочников, однако не все могут справиться с этой задачей, такая информация должна быть размещена непосредственно на станциях метрополитена. Похожая ситуация и с городским наземным транспортом, на сайте комитета по транспорту размещена онлайн-карта движения транспорта в городе, но нет данных о степени доступности этого транспорта. В исследовании В. С. Зубаревой (В. С. Зубарёва, 2020) отмечается взаимосвязь городского общественного транспорта и транспортно-пересадочных узлов, включая аэропорты, которые занимают важное место в формировании доступности городской среды. В настоящее время в городе нет комплексного подхода с созданием единого центра управления транспортной системой.

4. Отсутствие унифицированного подхода при цифровизации актуальной информации в картах доступности для МГН.

Несмотря на полезность карты доступности Санкт-Петербурга, у её пользователей возникают проблемы при использовании.

Во-первых, карта может быть не всегда актуальной и полностью обновлённой: например, ОСИ могут менять статус своей доступности для людей с инвалидностью и МГН, в то время как на карте информации об этих изменениях может не быть.

Во-вторых, информация по ОСИ на карте может быть не полной: некоторые объекты могли быть не учтены при составлении карты.

В-третьих, пользователи могут столкнуться с техническими проблемами при использовании карты, например, неудобствами при поиске объектов, использовании

некоторых функций (составление маршрута и пункта «А» в пункт «Б»), неполадками в работе сайта.

Наконец, не все пользователи карты могут обладать достаточной компьютерной грамотностью для работы с ней. В работе Рубановской С.Г. подробно изучены проблемы карт доступности в стране, перечислим основные из них: сложный интерфейс, карта является картографическим отображением информации из паспорта доступности объекта, нет целостного представления о доступности населённого пункта (Рубановская С.Г., 2022)

Рассмотрим более подробно вышеописанные проблемы при попытке составить маршрут на карте доступности. Было выявлено следующее:

- на карте доступности отсутствует информация об остановках общественного транспорта, доступных для людей с инвалидностью и МГН;
- не учитываются различные препятствия на пути следования по маршруту (закрытие проездов, ремонтные работы и т.д.);
- построение маршрута происходит без учёта специальных потребностей пользователя.

В работе Цилинченко А.А предложены методы проектирования маршрутов для людей с ограничениями зрения и инвалидов-колясочников в программе QGIS, были исследованы ширина дороги, уклон, покрытия, препятствия, где программа прокладывает маршрут наиболее удобный при заданных условиях. (Цилинченко А.А., 2021)

Помимо онлайн-карты доступности объектов ОСИ существуют другие карты с объектами, доступными для МГН, не относящиеся напрямую к карте доступности объектов Санкт-Петербурга. [45, 48, 54] Информация, содержащаяся на них, может быть полезной, но в силу отсутствия возможности синхронизировать данные между картами (по причине их параллельной разработки без возможности привязки друг к другу) использование сразу нескольких ресурсов вызывает затруднения у лиц с инвалидностью. Для улучшения карты доступности необходимо проработать вопрос объединения имеющейся в электронном виде информации об ОСИ на картах – это позволит сократить значительное количество времени и отказаться от натурных обследований районов на предмет наличия/отсутствия доступных объектов.

Глава 3. Результаты анализа районов Санкт-Петербурга на доступность социальной инфраструктуры.

3.1. Анализ доступности для маломобильной группы населения районов города Санкт-Петербурга.

Анализ теоретических источников показал, что на сегодняшний день методика, позволяющая оценить доступность среды для людей с инвалидностью и МГН, отсутствует. Это связано с «островным» подходом при сборе данных, на основе которых возможно сформировать перечень существующих преимуществ и недостатков для каждого района города. Единственный существующий метод, который сейчас используется – анкетирование.

По результатам исследования предлагается вариант метода оценки доступности среды позволяющий комплексно сравнить все имеющиеся данные о степени доступности объектов социальной инфраструктуры для различных категорий инвалидов.

В подглаве 2.2 были подробно изучены механизмы реализации программы «Доступная среда» (далее программы). Для оценки исполнения программы по районам города решено проанализировать данные об объектах социальной инфраструктуры (ОСИ) автоматизированной системы "Электронный социальный регистр населения Санкт-Петербурга" [55], реестр приоритетных объектов социальной инфраструктуры [49], данные системы «Говорящий город» [38].

Однако, невозможно одинаково подходить к оценке доступности среды в разных районах города, не учитывая общее число людей с инвалидностью, поэтому данные показателей были приравнены к числу людей с инвалидностью. Автором предложена методика расчета возможности провести сравнительную оценку по следующим показателям: количество приоритетных объектов социальной инфраструктуры относительно населения с инвалидностью; процент доступных объектов инфраструктуры для людей передвигающихся в креслах-колясках, для людей с нарушением опорно-двигательного аппарата, для инвалидов по слуху, зрению, с умственными нарушениями, процент объектов полностью доступных для всех категорий людей с инвалидностью; количество приоритетных объектов социальной инфраструктуры внесённых в электронный социальный регистр относительно общего числа жителей с инвалидностью в районе города. В зависимости от полученных значений, данные были ранжированы от меньшего к большему, затем суммируются все рейтинги, полученное значение делится на количество показателей.

Паспортизация приоритетных ОСИ.

С целью оценки доступности были выбраны следующие категории объектов социальной инфраструктуры: медицинские учреждения, образовательные учреждения, органы социальной защиты населения и культурно-досуговые учреждения. По данным отчета о ходе реализации программы [47] общее количество всех учреждений составило 2163 (3920 объектов), из них имеют паспорта доступности 2163 (3882 объекта) – 99,72%; принадлежащих подведомственным комитетам 376 (939 объектов), из них 355 (897 объектов)- 98,64% с паспортами доступности.

При проведении анализа были изучены и определены адреса всех объектов подведомственных комитетов, далее они были распределены в соответствующие районы города. На рисунке ниже представлена диаграмма общее количество объектов инфраструктуры с ранжированием по сферам в различных районах города Санкт-Петербург.

Для расчета рейтинга доступности района города по критериям паспортизации ОСИ использовалась следующая формула:

$$A = \frac{x_a + x_b \dots + x_n}{y}$$

Где: $x_a, x_b \dots x_n$ – А-индекс доступности района города

x_a, x_b – объекты социальной инфраструктуры

y – количество проживающих в районе людей с инвалидностью.

На рисунке 5 представлена диаграмма, отображающая количество приоритетных ОСИ в различных сферах по районам города Санкт-Петербург.

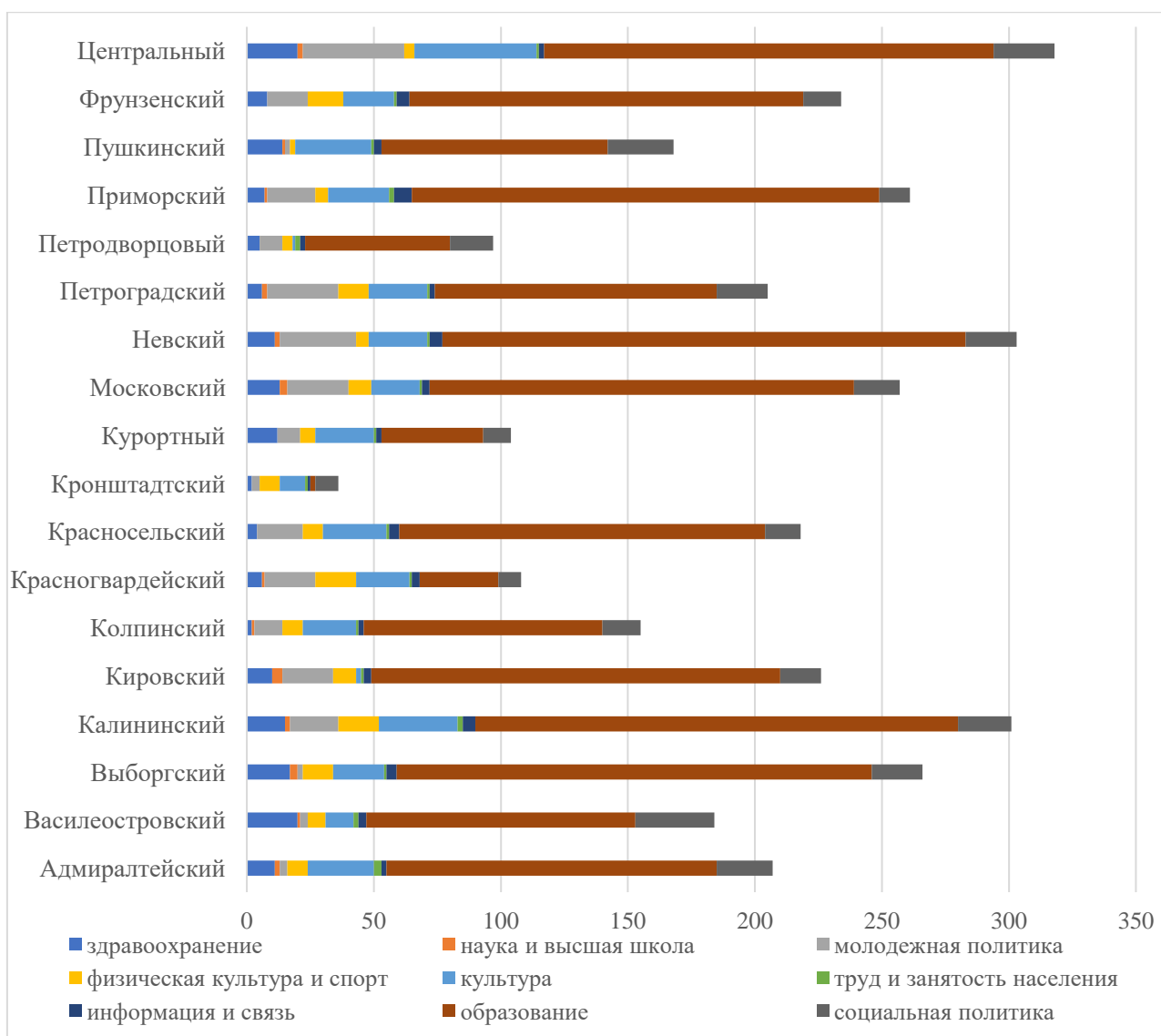


Рисунок 5: Количество объектов социальной инфраструктуры в различных сферах по районам города Санкт-Петербург. Составлена автором по данным источника [48].

В результате проведённого анализа диаграммы выявлено следующее:

1) Общий уровень доступности от всего количества учтенных в анализе ОСИ составил: 54% для медицинских учреждений, 50% для образовательных учреждений, 61% для культурно-досуговых учреждений и 60% для органов социальной защиты населения.

2) Наибольшее количество приоритетных ОСИ расположено в Центральном, Невском и Калининском районе (количество ОСИ более 300).

3) Наименьшее количество ОСИ расположено в Кронштадтском районе (менее 50).

Для более полной оценки районов города необходимо сопоставить количество приоритетных ОСИ к численности населения с инвалидностью. На рисунке 6 данные представлены в виде картосхемы.

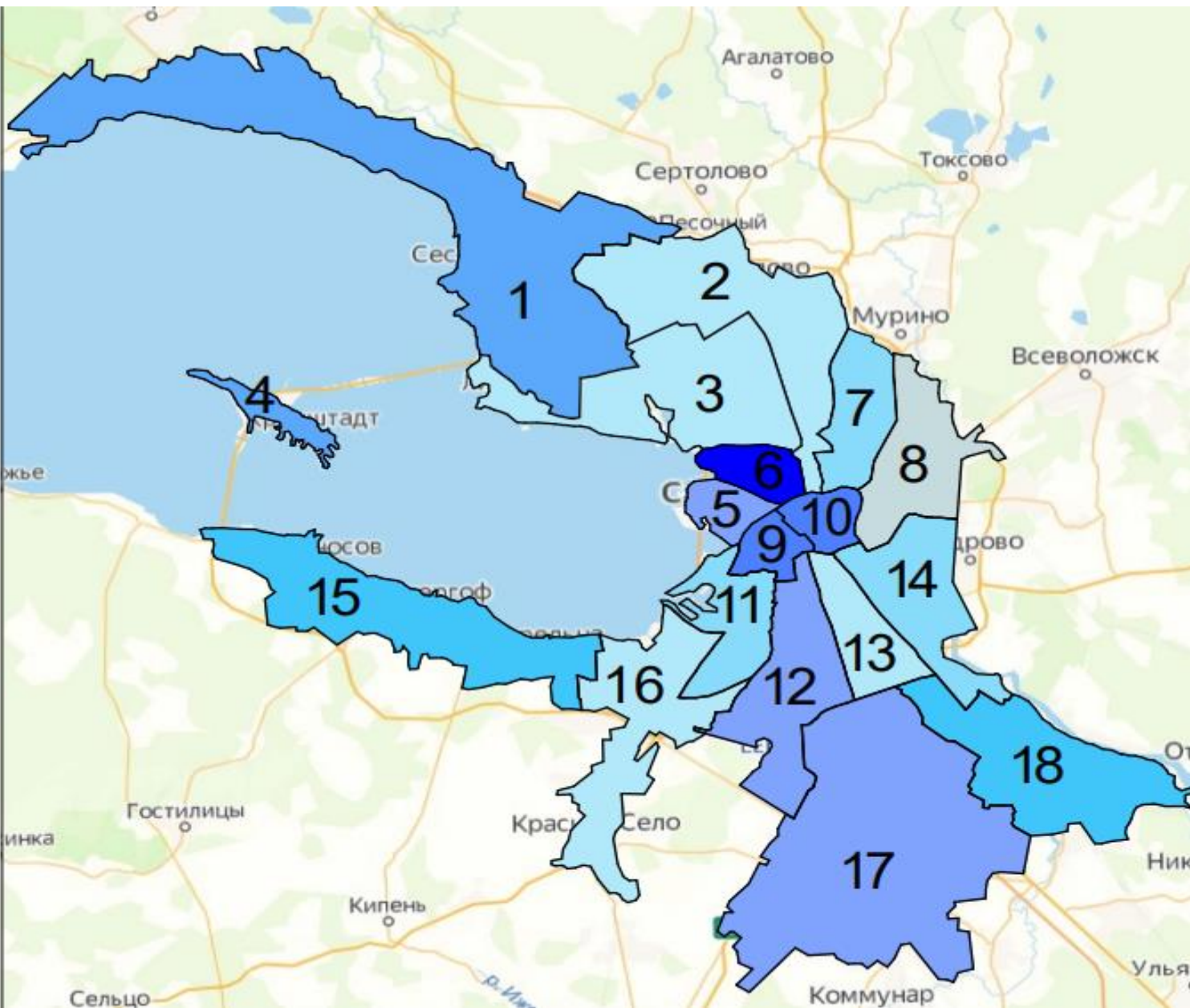


Рисунок 6: Соотношение количества приоритетных ОСИ к численности населения с инвалидностью в районах города Санкт-Петербурга. Составлена автором по данным источника [48].

Наибольшее количество ОСИ расположено в Петроградском районе, далее с небольшим отрывом идут Центральный и Адмиралтейский районы. Достаточно однородное распределение по количеству ОСИ между Выборгским, Приморским, Фрунзенским и Красносельским районами. Наименьшее количество ОСИ зафиксировано в Красногвардейском районе.

Неравномерность распределения согласно диаграмме обусловлена значительными различиями между районами Санкт-Петербурга: особенности каждого из них оказывают существенное влияние на количество доступных ОСИ для инвалидов и МГН.

Основные факторы, влияющие на количество доступных ОСИ в районах Санкт-Петербурга:

- Густонаселённость;
- Возраст застройки;
- Географическое расположение;
- Транспортная доступность;
- Социально-экономическое положение.

На основе проведенного анализа объектов социальной инфраструктуры в разных районах Санкт-Петербурга можно сделать вывод, что в целом уровень паспортизации приоритетных ОСИ для инвалидов и МГН в городе ещё нуждается в улучшении. Несмотря на существующие барьеры (историческая застройка районов, значительная удалённость, социально-экономические различия и т. п.) необходим унифицированный подход в решении существующих проблем с доступностью.

Важно учитывать, что доступность социальной инфраструктуры для инвалидов и МГН не ограничивается только физической доступностью объектов: немаловажной является доступность информации о социальных услугах и их оказании, а также наличие услуг дистанционного обслуживания.

Необходимо продолжать работу по улучшению доступности ОСИ для инвалидов и МГН во всех районах города Санкт-Петербурга. Это может включать в себя следующие решения:

- проведение ремонтов и модернизаций существующих объектов;
- строительство новых объектов с учётом требований действующего законодательства в области обеспечения безбарьерной среды для инвалидов и МГН;
- Улучшение доступности информации о социальных услугах и услугах дистанционного обслуживания.

Оценка информации о введении администрациями районов Санкт-Петербурга в подсистему "Доступная среда" автоматизированной информационной системы

"Электронный социальный регистр населения Санкт-Петербурга" (далее регистр) сведений об объектах социальной инфраструктуры (ОСИ)

В настоящее время администрацией районов города ведется единый электронный регистр данных об объектах инфраструктуры и её степени доступности для людей с инвалидностью, информация о степени доступности ОСИ для людей с инвалидностью отображена на карте доступности Санкт-Петербурга. Для оценки доступности районов города данные карты доступности и регистра подсистемы «Доступная среда» были выгружены в виде отчетов, далее был проведен их анализ. Результаты анализа количества ОСИ в районах города представлены ниже на рисунке 7:

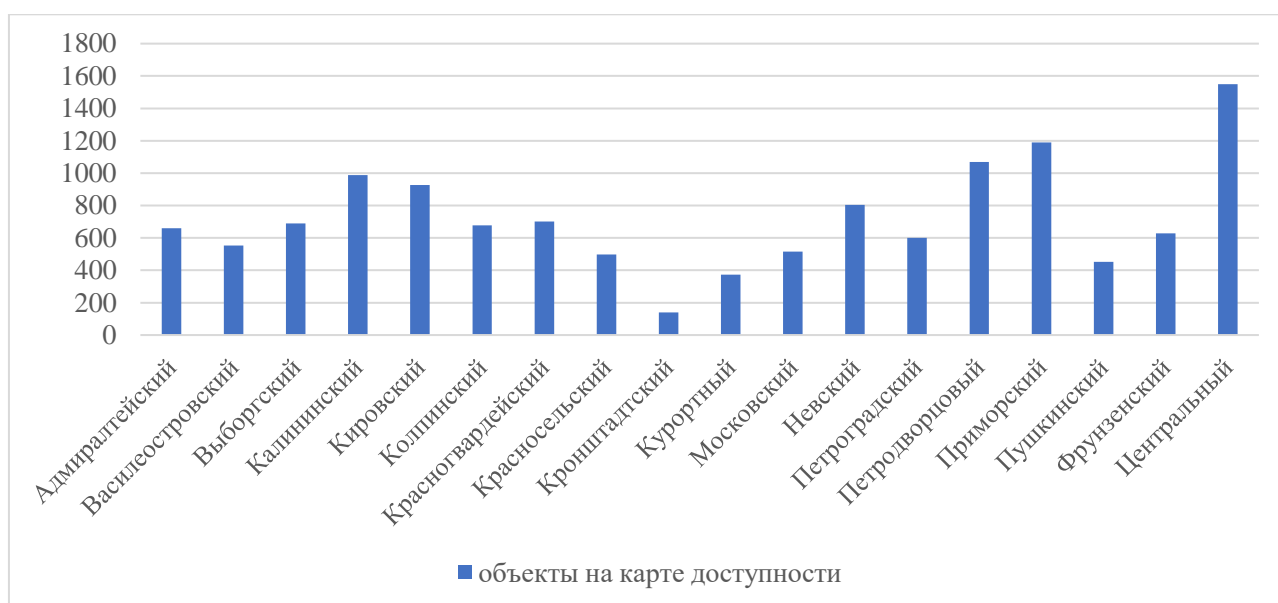


Рисунок 7: Количество объектов, внесенных администрациями района города в электронный регистр системы «Доступная среда, по районам города Санкт-Петербург. Составлена автором по данным источника [55].

Из диаграммы видно, что наибольшее количество объектов расположено в Центральном, Невском, Приморском районах, меньше же всего объектов в Красногвардейском, Кронштадтском районах города. Далее для более комплексной оценки доступности районов был высчитан индекс доступности района.

На следующем этапе было проанализировано количество объектов ОСИ в различных сферах, а также анализ данных о степени их доступности. На рисунке 8 представлена диаграмма, отображающая процент полностью доступных для всех категорий инвалидов объектов, внесенных в регистр.

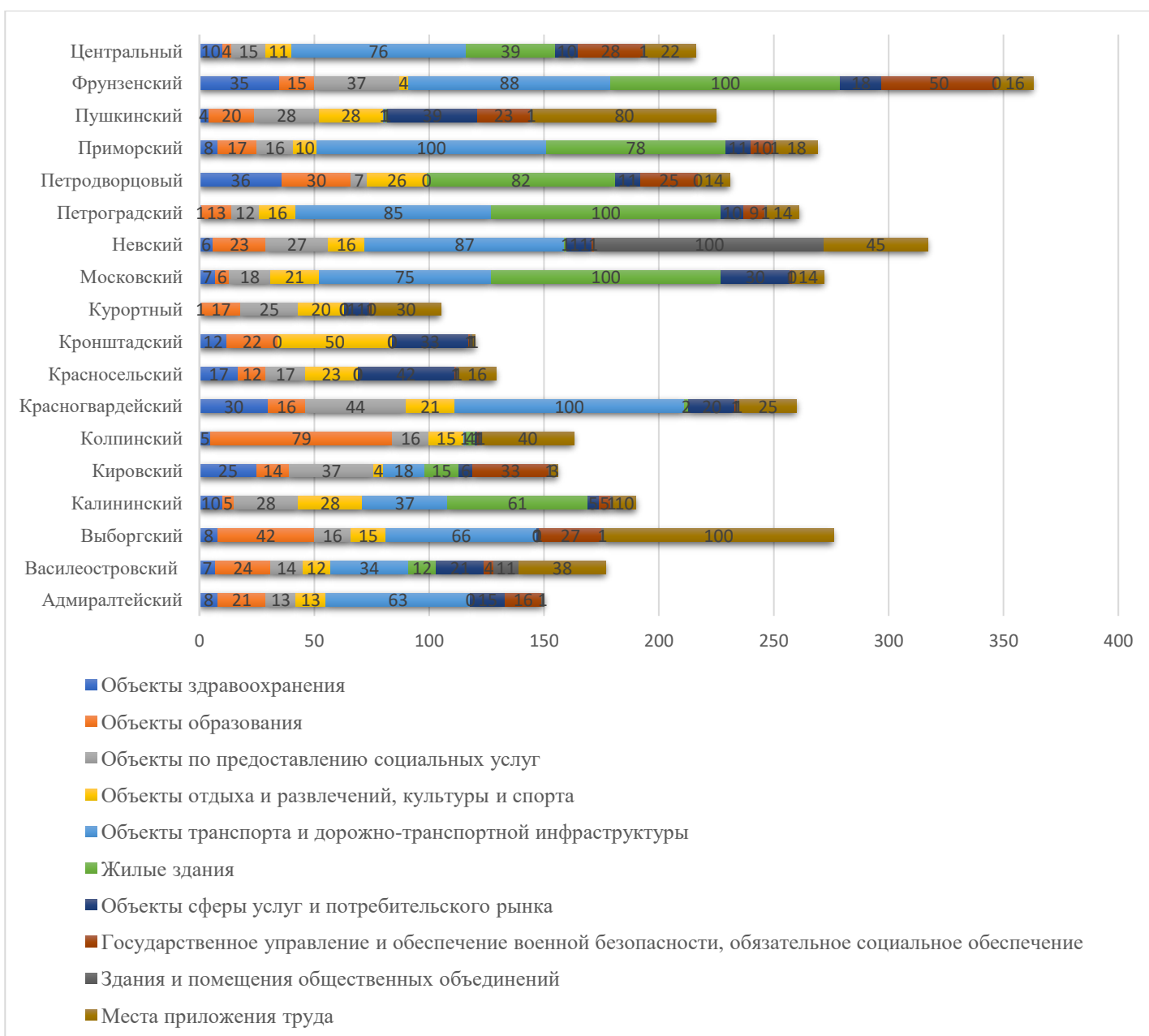


Рисунок 8: Количество объектов по сферам, внесенных администрациями района города в электронный регистр системы «Доступная среда», по районам города Санкт-Петербург. Составлена автором по данным источника [55].

При проведении анализа необходимо учитывать, что, например, все объекты здравоохранения советуют реестру приоритетных ОСИ, а жилые здания, информация о которых отображена в данных отчета, является не полной и нерепрезентативной, поэтому для итоговой оценки доступности был выбран только критерий оценки количества (в%) полностью доступных объектов инфраструктуры для МГН. На рисунке 9 представлена диаграмма, отображающая количество объектов (в %) полностью доступных для лиц с ограниченными возможностями.

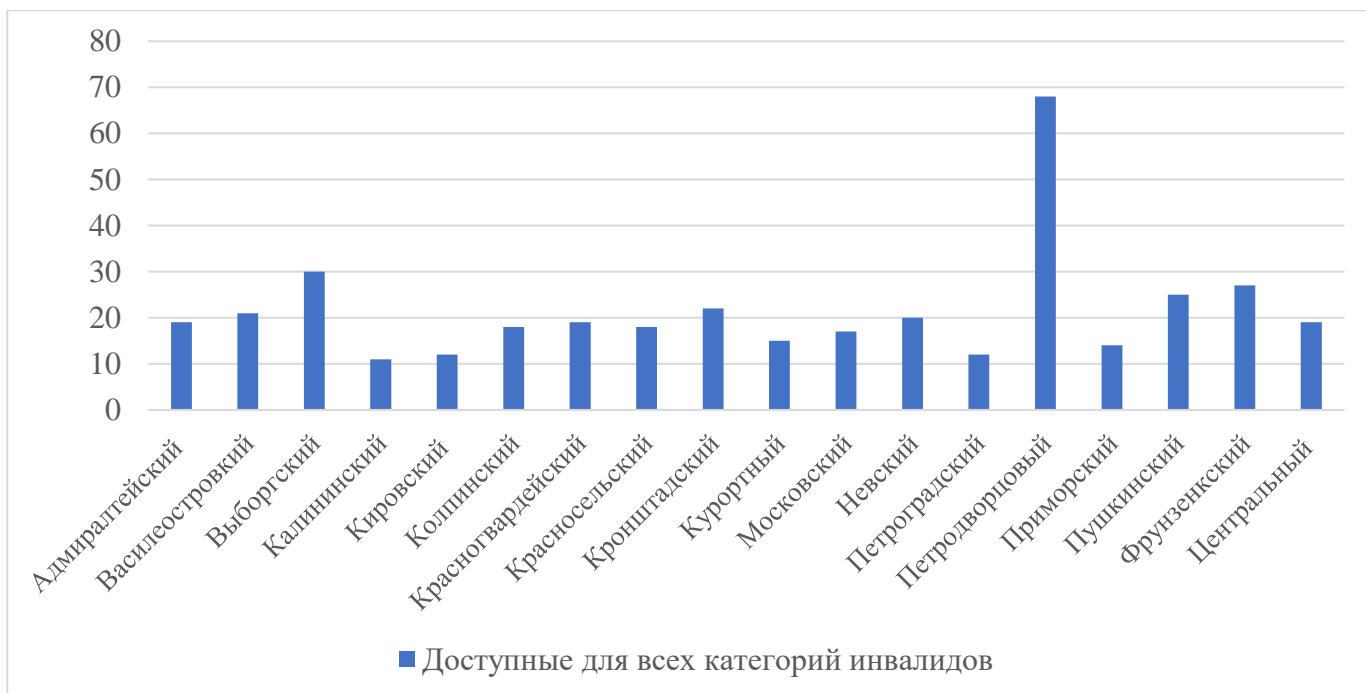


Рисунок 9: Процент полностью доступных объектов для людей с инвалидностью в районах города Санкт-Петербург. Составлено автором по данным источника [55].

Из диаграммы следует, что лидером по количеству полностью доступных объектов для людей с инвалидностью является Петродворцовый район, вторую строчку занимает Выборгский район, худший показатель у Калининского района. Именно эти данные будут ранжированы и использованы в итоговой сводной таблице для определения доступности районов города.

Далее был произведен анализ доступности объектов, внесенных в электронный регистр города Санкт-Петербург в зависимости от категории инвалидности. Результаты анализа представлены на рисунке 10 ниже.

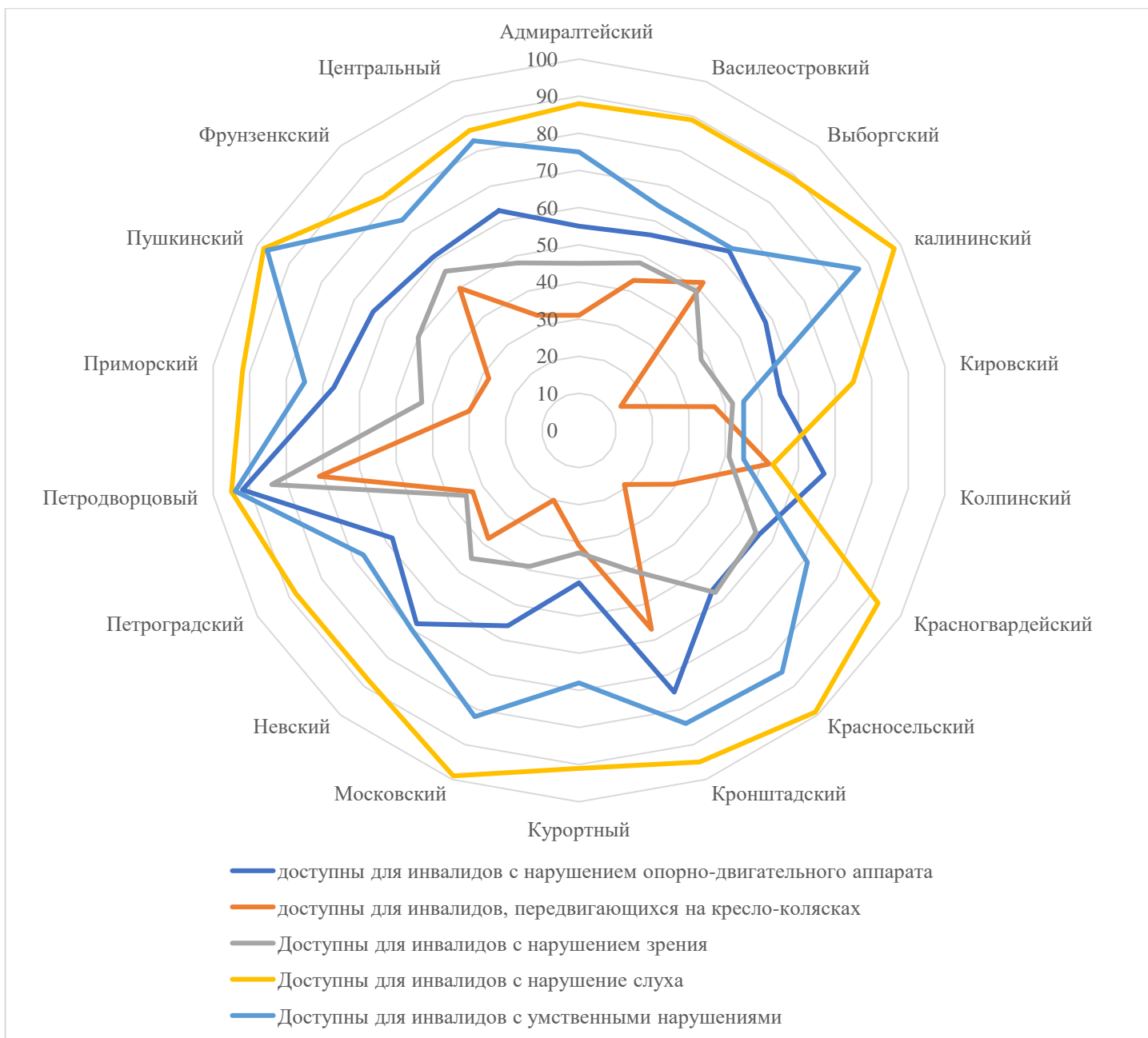


Рисунок 10: Доступность объектов социальной инфраструктуры города Санкт-Петербург в зависимости от формы инвалидности. Составлено автором по данным источника [55].

Изучив диаграмму, можно сделать вывод, что городская инфраструктура менее доступна для инвалидов, передвигающихся в креслах-колясках и инвалидов с нарушением зрения, лучше всего приспособлена для инвалидов по слуху и инвалидов с умственными нарушениями. Лидеров, как и в ранее рассмотренных показателях, является Петродворцовый район.

С Санкт-Петербурге по данным на конец 2022 года проживает около 8,5 тысяч инвалидов по зрению [43], именно поэтому последним критерием для проведения общей

оценки доступности районов города для людей с инвалидностью был выбран: оснащенность системой «Говорящий город».

Проведя анализ адресного перечня объектов, оснащенных системой «Говорящий город», была составлена диаграмма (см. рисунок 11), в которой отображено общее количество сооружений в районах города, оборудованных данной системой.

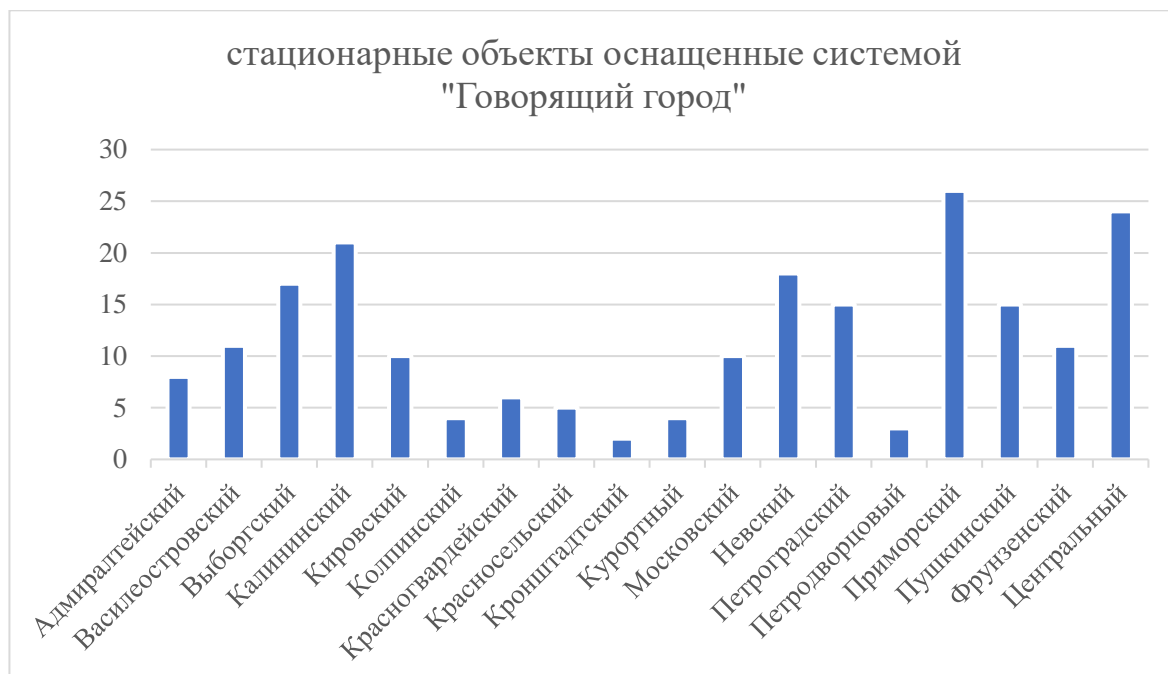


Рисунок 11: Количество стационарных объектов инфраструктуры, оборудованных системой «Говорящий город» в разрезе районов города Санкт-Петербург. Составлена автором по данным источника [38].

Проанализировав данные диаграммы видно, что больше всего система внедрена в Приморском, Центральном, Калининском районах, меньше всего оснащены районы Кронштадтский, Петродворцовый, Колпинский.

Поскольку информации о количестве инвалидов по зрению в районах города нет в свободном доступе, было принято решение сопоставить количество объектов с общим количеством людей с инвалидностью в районе. Данный с ранжирование представлены в итоговой сводной таблице в приложении А.

Итоговая оценка доступности районов города

Для проведения оценки доступности районов города автором предлагается суммировать полученные данные о введении администрациями районов Санкт-Петербурга в подсистему "Доступная среда" автоматизированной информационной системы "Электронный социальный регистр населения Санкт-Петербурга" сведений об объектах социальной инфраструктуры (ОСИ), информацию о количестве приоритетных ОСИ в

районах города, оснащенность стационарных объектов системой «Говорящий город», сводная таблица в Приложении А. На основании полученной информации выводится рейтинг доступности районов города. На рисунке 12 представлена диаграмма итогового рейтинга доступности городской инфраструктуры.

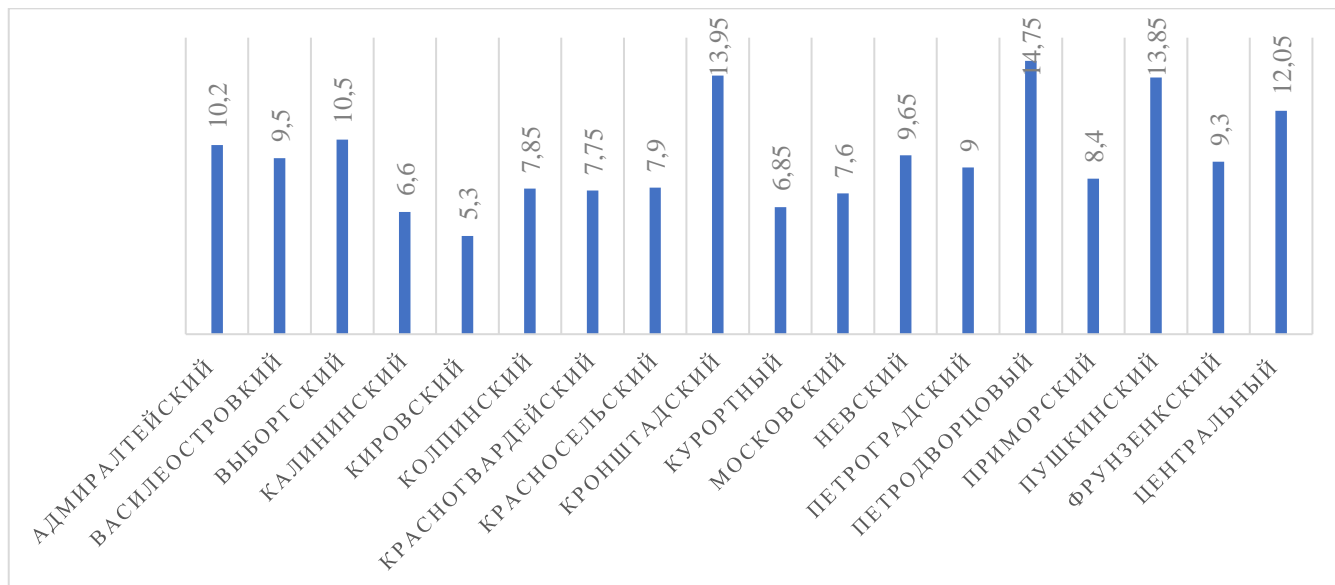


Рисунок 12: Рейтинг доступности инфраструктуры районов города Санкт-Петербург для инвалидов. Составлена автором по данным источников [38,48, 49, 55].

Проанализировав итоговые данные, можно сделать следующие выводы:

Лидером доступности объектов городской инфраструктуры является Петродворцовый район, далее следуют Кронштадтский и Пушкинский район. Анализ отчетов регистра электронной подсистемы «Доступная Среда» показал лучшие результаты именно в этих районах относительно доступности объектов инфраструктуры города для маломобильной группы населения. В Кронштадтском и Петродворцовом районе высокий рейтинг доступности по всем показателям. В Пушкинском районе ниже показатель доступности ОСИ для инвалидов-колясочников и меньше информации о паспортизации объектов.

Для отображения итоговых данных наглядно автором была составлена картосхема доступности городской инфраструктуры для людей с инвалидностью. Картосхема представлен на рисунке 13 ниже.

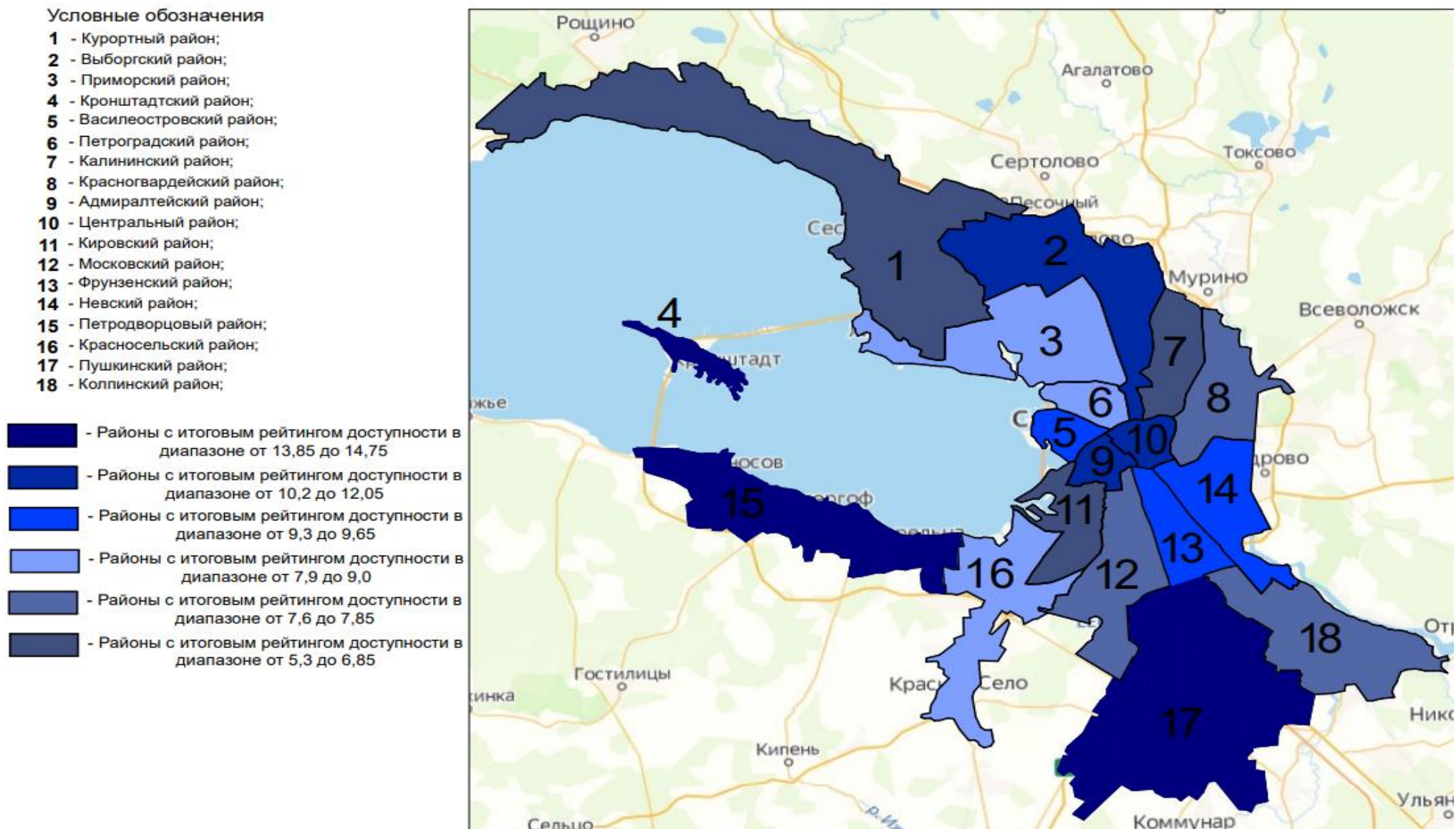


Рисунок 13: Уровень доступности объектов социальной инфраструктуры районов города Санкт-Петербург для людей с инвалидностью.

Составлена автором по данным источников [38, 48, 49, 55].

На картосхеме подробно прослеживается неоднородность в степени доступности объектов социальной инфраструктуры в районах города Санкт-Петербург. Несмотря на плотную историческую застройку в таких районах как Центральный и Адмиралтейский в целом высокий суммарный рейтинг доступности городской инфраструктуры для людей с ограниченными возможностями, однако, более подробный анализ показывает, что для людей, передвигающихся в креслах-колясках, с нарушением опорно-двигательного аппарата и проблемами со зрением остаются сложности для беспрепятственного доступа. Также в группе лидеров Выборгский район, тут стоит отметить высокую доступность ОСИ для инвалидов, но достаточно низкие показатели обеспеченности объектами инфраструктуры для инвалидов.

В третью группу по уровню доступности ОСИ для инвалидов вошли такие районы как Василеостровский, Фрунзенский и Невский, лидер среди этих районов по обеспечению доступности ОСИ для инвалидов – это Невский район.

В следующую группу по уровню доступности городских объектов для людей с ограниченными возможностями Петроградский, Приморский и Красносельский район. В Петроградском районе очень высокие показатели обеспеченности объектами инфраструктуры для людей с инвалидностью, но достаточно низкая их доступность, в остальных районах сложилась обратная ситуация, при достаточно не плохом рейтинге доступности ОСИ, в районе их недостаточно для людей с инвалидностью.

В четвертую группу вошли Московский, Колпинский и Красногвардейский районы. В Московской районе стоит отметить обеспеченность населения с инвалидностью объектами инфраструктура, а также почти 100% доступность для инвалидов по слуху. В Красногвардейском достаточно высокий рейтинг доступности для людей с нарушением зрения и слуха. Лидером по доступности в этой группе является Колпинский район с высокими показателями доступности ОСИ для инвалидов-колясочников и с нарушениями опорно-двигательного аппарата, но при этом самая низкая доступность среди районов для инвалидов по слуху.

Самый низкий рейтинг доступности объектов инфраструктуры был выявлен в Кировском, Калининском и Курортном районе города. Худшие показатели у Кировского района, но при этом высокий рейтинг в доступности ОСИ для людей с умственными нарушениями и обеспеченность инфраструктуры системой «Говорящий город». В Курортном районе стоит отметить высокую степень обеспеченности ОСИ паспортизацию, но при этом самая низкая их доступность среди всех районов города. В Калининском районе достаточно высокая степень доступности инфраструктуры для инвалидов по слуху и обеспечение системой «Говорящий город», но при это худшие в городе показатели по

наличие объектов доступных для всех категорий инвалидов, доступность для инвалидов-колясочников.

К сожалению, отчетность о доступности объектов инфраструктуры существует только на уровне районов города, поэтому невозможно более детально рассмотреть территориальную структуру доступности ОСИ для людей с ограниченными возможностями.

3.2 SWOT-анализ реализации программы «Доступная Среда» в Санкт-Петербурге

На основе рассмотренных в предыдущих главах особенностей по реализации программы «Доступная среда» был сделан SWOT-анализ (см. таблицу 3 ниже), наглядно показывающий её сильные и слабые стороны, возможности развития Программы и угрозы, которые способны его затруднить.

Таблица 3: SWOT-анализ доступности реализации программы «Доступная среда» в Санкт-Петербурге

Сильные стороны	Слабые стороны
<ul style="list-style-type: none"> • Наличие законодательной базы, регулирующей вопросы доступности для инвалидов; • Разработка и внедрение онлайн-карты доступности городской среды, позволяющей людям с инвалидностью оценить уровень доступности конкретных объектов и территорий; • Сервисы для оказания медицинских, образовательных и социально-бытовых услуг (например, программа оказания услуг по уборке, ремонту жилых помещений для маломобильных групп населения); • Реализация проектов по адаптации объектов культурного наследия, что способствует сохранению исторической ценности города и повышению доступности 	<ul style="list-style-type: none"> • Отсутствие должной контрольной функции при реализации программы; • Недостаточное количество полностью доступных для всех категорий инвалидов объектов социальной инфраструктуры; • Неэффективная работа по ремонту и обслуживанию доступных объектов инфраструктуры; • Отсутствие реестра коммерческих объектов доступных для людей с ограниченными возможностями. • Отсутствие единой и унифицированной формы предоставления информации о доступности на сайтах государственных органов (методики носят рекомендательный характер) • Ограниченный бюджет на

<p>для инвалидов;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Организация обучающих курсов и семинаров для лиц, оказывающих социальное обслуживание для инвалидов, что помогает повысить квалификацию работников в данной области; • Высокая доступность городского общественного транспорта для людей с ограниченными возможностями. 	<p>реализацию программы "Доступная среда".</p>
<p>Возможности</p>	<p>Угрозы</p>
<ul style="list-style-type: none"> • Увеличение бюджета на реализацию программы; • Улучшение сотрудничества с представителями сообщества инвалидов; • Развитие технологий и инновационных подходов в сфере доступности для инвалидов; • Повышение осведомленности населения о правах инвалидов и необходимости создания доступной среды; • Увеличение объёма внедрения новых технологий, таких как система "говорящий город", что поможет улучшить доступность города для инвалидов; • Создание унифицированной карты доступной среды города; • Развитие сотрудничества с частными компаниями и организациями, которые могут принимать участие в создании доступной среды. 	<ul style="list-style-type: none"> • Неприятие реализации программы общественностью; • Ограничение бюджетных средств на реализацию программы; Возможность несоблюдения законодательства о доступности; • Сложности с ремонтом и обслуживанием доступных объектов инфраструктуры, что может привести к их быстрому износу и ухудшению качества; • Недостаток квалифицированных специалистов, которые могут оценивать доступность объектов инфраструктуры; • Отсутствие методик комплексной оценки доступности городской среды.

Как видно из анализа реализации программы «Доступная среда» в Санкт-Петербурге, несмотря на наличие слабых и сильных сторон, существуют возможности для её улучшения. Городская среда должна быть доступна для всех членов общества, программа «Доступная среда» – как ключевой элемент её преобразования – обязана сохранять гарантию по

соблюдению всех требований, выполнение которых этому способствует. Без решения ключевых проблем и рисков в области доступной среды невозможно добиться необходимых улучшений в повседневной жизни людей с инвалидностью.

В настоящее время решается вопрос унификации сбора информации, необходимой как для ведения статистики при оценке доступности районов города, так и для повседневного использования людьми с инвалидностью и МГН. Имеющиеся проблемы и угрозы полноценной реализации программы «Доступная среда» имеют системный характер и требуют исключения «островного» подхода в процессе принятия решений о необходимых мерах, направленных на исключение барьеров из городской среды как физических, так и социальных.

3.3 Рекомендации по совершенствованию механизмов развития программы «Доступная среда» в Санкт-Петербурге.

По результатам выполненной работы, включающей выявления ключевых причин, сдерживающих реализацию программы «Доступная среда» в городе Санкт-Петербург, а также проведенного SWOT-анализа, были разработаны рекомендации, которые, на взгляд автора, положительно отразятся на улучшении доступности городской среды:

1. Улучшение функционирования онлайн-карты доступности социальных объектов.

Задача карты – обеспечить полной и достоверной информацией человека обо всех возможных вариантах и путях его перемещения из точки А в точку Б. Говоря об улучшении функционирования карты доступности, можно разделить имеющиеся проблемы на фундаментальные и побочные. К фундаментальным относятся:

- Неточность географического расположения объектов (точки, обозначающие объект, указаны на карте с погрешностью и не всегда отображают географически точное местоположение);
- Разрозненность между другими картами доступности (помимо основной карты существуют и другие, отражающие более конкретную информацию по определенной потребности, но между всеми отсутствует единый стиль подачи и имеются нестыковки по схожим объектам – иными словами, отсутствует единый подход к формированию картографического онлайн-материала с данными для людей с инвалидностью);
- Неполный перечень объектов и отсутствие своевременной актуализации – для более точного представления о доступности ОСИ важно вести своевременную проверку включённой на карте информации об объектах.

К побочным относятся:

- Перебои в работе карты, связанные с техническими неполадками;
- Отсутствие учёта различных барьеров, учитывающих тип инвалидности (слуховые барьеры, зрительные и т. п.);
- Обратная связь от пользователей – важно получать отзывы с целью оперативного выявления и устранения проблем, а также улучшения текущего функционала карты.

Исключив все текущие проблемы, связанные с онлайн-картой доступности, получится достичь значительного улучшения её главной функции – предоставления возможности людям с инвалидностью строить маршруты так же спокойно, как это делают в повседневной жизни пользователи, которым не нужна подробная информация о доступности объектов

2. *Повышение вовлеченности лиц с инвалидностью.*

Никто не может знать обо всех проблемах доступности городской среды лучше и больше, чем люди, которые сталкиваются с этим каждый день. Очень важно интегрировать людей с инвалидностью в вопросы решения существующих проблем с доступностью ОСИ и не только. Проблема часто возникает на начальных стадиях – условия, в которых проходят обсуждения, могут не соответствовать возможности добраться до места назначения ввиду наличия барьеров и препятствий. Для повышения вовлеченности необходимо применить следующие методы:

- Создание безбарьерных условий – в различных сферах жизни общества, например, в государственных органах либо общественных организациях, обеспечить проведение семинаров, консультаций с участием в равных правах лиц с инвалидностью, где они смогут высказать свои мнения и предложения по решению текущих проблем и улучшений условий доступности городской среды;
- Обеспечение доступности информации – использование Интернет-ресурсов с улучшенным функционалом и актуальной информацией позволит людям с инвалидностью изучать проблематику и повышать свою осведомленность о нерешенных вопросах;
- Увеличение количества доступных культурно-массовых мероприятий – реализация всех возможных для этого способов (от предоставления скидок до создания необходимых условий для возможности посещения) позволит сохранить жизнь людей с инвалидностью без отрыва от социума.

В целом, вовлечение людей с инвалидностью играет ключевую роль при реализации Программы «Доступная среда» - они имеют возможность предоставить информацию, способную повлиять на уже принятые положения Программы и решения, которые будут основаны на её механизмах внедрения.

3. Необходимость увеличения паспортизации коммерческих объектов

Для коммерческих объектов паспортизация на данный момент является добровольной. Реестры паспортов доступности разработаны по районам города, но имеются не для каждого. Иными словами, необходимая для достоверной оценки доступности среды информация теряется уже на этапе систематизации: единый реестр паспортов доступности отсутствует, а в существующих реестрах, охватывающих отдельные районы города, данные о коммерческих объектах представлены в неполном объёме в силу добровольного характера их предоставления.

К коммерческим объектам, имеющим важную социальную значимость для людей с инвалидностью, попадает значительное число аптек, магазинов с товарами различного назначения, физкультурно-оздоровительных комплексов, детских образовательных учреждений – это далеко не полный список. Доля государственных объектов значительно меньше, следует логичный вывод: важно пересмотреть характер предоставления информации о доступности (в виде паспорта доступности объекта) для коммерческих объектов. Это даст возможность развития и улучшения программы «Доступная среда».

4. Повышение осведомленности общественности о принимаемых решениях.

Для исключения неприятия общественностью реализации Программы «Доступная среда» важно проводить информационно-просветительскую работу, объясняя не только цели и задачи, но и её конкретные результаты, а также пользу для всех жителей Санкт-Петербурга.

Необходимо включать в процесс разработки конкретных решений представителей общественности, в том числе людей с инвалидностью, совместно решая возникающие проблемы.

Успех и эффективность реализации Программы также зависит от обратной связи с общественностью: мониторинг мнений и оценка качества исполнения работ по реализации Программы позволят оперативно реагировать на возникающие сложности.

Предложенные выше рекомендации позволят совершенствовать механизмы развития программы «Доступная среда» в Санкт-Петербурге.

Заключение

В данной работе были рассмотрены территориальные особенности реализации программы «Доступная среда в Санкт-Петербурге» в масштабе районов города, проведен анализ, в результате которого:

- 1) Рассмотрены теоретические и методологические аспекты изучения и оценки адаптации городской среды для МГН;
Проведенный анализ показал, что в настоящее время не существует комплексной методики оценки доступности городской среды для людей с ограниченными возможностями, методики носят либо островной, либо социологический характер и не подходят для решения поставленных в работе задач.
- 2) Проанализированы развитие государственной программы изменения качества городской среды для МГН в г. Санкт-Петербурге;
Программа «Доступная среда» в Санкт-Петербурге имеет долгую историю и постепенно достигает своих целей, но существует ряд проблем при её реализации, которые были подробно разобраны в работе.
- 3) Охарактеризованы территориальные особенности реализации программы «Доступная среда» в районах города Санкт-Петербург.
Была предпринята попытка провести сравнительный анализ доступности районов города и характеристика территориальных особенностей доступности объектов городской инфраструктуры по районам города Санкт-Петербург.
- 4) Составлен SWOT-анализ, в котором определены сильные и слабые стороны реализации программы «Доступная среда», а также угрозы и возможности
- 5) Разработаны рекомендации по совершенствованию городской среды Санкт-Петербурга для нужд маломобильных групп населения.

В работе сделаны следующие основные рекомендации и выводы:

1. Необходимо подходить комплексно к изучению адаптации городской для инвалидов для избежания «островной доступности».
2. Улучшать работу онлайн-сервисов и карт для людей с ограниченными возможностями, что позволит оперативно взаимодействовать органам исполнительной власти с инвалидами.
3. Важно повышать вовлеченность людей с инвалидностью в решение проблем организации доступной среды.

4. Помимо учета и оценки доступности государственных объектов инфраструктуры, необходимо вести реестр коммерческих объектов, проводить комплексный анализ доступности жилых помещений и дорожно-транспортной инфраструктуры для людей с ограниченными возможностями.

По результатам оценки доступности инфраструктуры в районах города можно сделать вывод о наличии сильных территориальных различий. Доступность инфраструктуры для людей с ограниченными возможностями в Петродворцовом районе значительно отличается от аналогичных показателей в Курортном и Кировском районах города.

Самый высокий показатель доступности городской инфраструктуры в Петродворцовом районе, за ним следуют Кронштадтский, Пушкинский районы. Анализ отчетов электронной подсистемы "Доступная среда" показывает, что эти районы имеют наилучшие результаты по доступности городской инфраструктуры для людей с трудностями передвижения. Кронштадтский и Петродворцовый районы получили высокий рейтинг оценки доступности по всем показателям. Пушкинский район имел низкие показатели доступности для инвалидов-колясочников и мало информации о паспортизации объектов.

Неоднородная степень доступности социальной инфраструктуры в разных районах Санкт-Петербурга подробно показана на итоговой карте-схеме. Общий рейтинг доступности городской инфраструктуры для людей с ограниченными возможностями в таких районах, как Центральный и Адмиралтейский, высокий, несмотря на плотную историческую застройку, более детальный анализ показывает, что для инвалидов-колясочников, людей с нарушениями опорно-двигательного аппарата и зрения трудности с беспрепятственным доступом сохраняются. Примечательно также, что Выборгский район имеет высокие показатели доступности ОСИ для инвалидов, но довольно низкие показатели обеспеченности объектами инфраструктуры для инвалидов.

К третьей группе доступности для инвалидов относятся Василеостровский, Фрунзенский и Невский районы, причем Невский район лидирует по доступности для инвалидов.

Следующую группу по доступности городских объектов для инвалидов составляют Петроградский, Приморский и Красносельский районы. В Петроградском районе показатель доступности объектов для инвалидов очень высокий, но их доступность низкая. В остальных районах ситуация обратная, где показатель доступности ОСИ достаточно высок, но объектов для инвалидов в районе не хватает.

Четвертую группу районов составляют Московский, Колпинский и Красногвардейский районы. В Московском районе инфраструктура для инвалидов довольно развита и почти на 100% доступна для инвалидов по слуху. В Красногвардейском районе

доступность для инвалидов по зрению и слуху оценивается достаточно высоко. Самый высокий рейтинг доступности для этой группы-в Колпинском районе, с высокой доступностью для инвалидов-колясочников и инвалидов по с нарушением опорно-двигательного аппарата, но с низкой доступностью для инвалидов послууху.

Самый низкий рейтинг доступности объектов инфраструктуры был выявлен в Кировском, Калининском и Курортном районе города. Худшие показатели у Кировского района, но при этом высокий рейтинг в доступности ОСИ для людей с умственными нарушениями и обеспеченность инфраструктуры системой «Говорящий город». В Курортном районе стоит отметить высокую степень обеспеченности ОСИ паспортизацию, но при этом самая низкая их доступность среди всех районов города. В Калининском районе достаточно высокая степень доступности инфраструктуры для инвалидов по слуху и обеспечение системой «Говорящий город», но при это худшие в городе показатели по наличию объектов доступных для всех категорий инвалидов, доступность для инвалидов-колясочников.

К сожалению, отчетность о доступности объектов инфраструктуры существует только на уровне районов города, поэтому невозможно более детально рассмотреть территориальную структуру доступности ОСИ для людей с ограниченными возможностями.

Список литературы

Нормативно-правовые акты, статистические материалы:

1. Конвенция о правах инвалидов. Принята резолюцией 61/106 Генеральной Ассамблеи ООН от 13.12.2006
2. Федеральный закон Российской Федерации от 03.05.2012 г. N 46-ФЗ "О ратификации Конвенции о правах инвалидов";
3. Федеральный закон от 24.11.1995 г. № 181-ФЗ (ред. от 11.06.2021) "О социальной защите инвалидов в Российской Федерации";
4. Федеральный закон от 5 декабря 2017 г. N 392-ФЗ "О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам совершенствования проведения независимой оценки качества условий оказания услуг организациями в сфере культуры, охраны здоровья, образования, социального обслуживания и федеральными учреждениями медико-социальной экспертизы"
5. Постановление Правительства РФ от 29 марта 2019 г. № 363 "Об утверждении государственной программы Российской Федерации "Доступная среда"
6. Постановление Правительства РФ от 09.07.2016 N 649 (ред. от 10.02.2020) "О мерах по приспособлению жилых помещений и общего имущества в многоквартирном доме с учетом потребностей инвалидов"
7. Приказ Минтруда России от 25.12.2012 N 626 "Об утверждении методики формирования и обновления карт доступности объектов и услуг, отображающих сравнимую информацию о доступности объектов и услуг для инвалидов и других маломобильных групп населения"
8. Приказ Минтруда России от 25.12.2012 № 627 «Об утверждении методики, позволяющей объективизировать и систематизировать доступность объектов и услуг в приоритетных сферах жизнедеятельности для инвалидов и других маломобильных групп населения, с возможностью учета региональной специфики»
9. Приказ Минстроя России от 11 июля 2019 г. №397/пр «О сервисах, способствующих повышению комфортности жизни маломобильных групп населения в городе, данные о которых учитываются при формировании Министерством строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации индикатора «Количество сервисов в городе, способствующих повышению комфортности жизни маломобильных групп населения» для расчета индекса качества городской среды»
10. Закон Санкт-Петербурга от 25.07. 2005 № 411–68 «О территориальном устройстве Санкт-Петербурга»

11. Закон Санкт-Петербурга от 26.12.2014 № 717–135 «О социальном обслуживании населения в Санкт-Петербурге»
12. «Дорожная карта» (План мероприятий по повышению значений показателей доступности для инвалидов объектов и услуг в Санкт-Петербурге на 2021–2025 годы)
13. Распоряжение Комитета по социальной политике Санкт-Петербурга №1162-р от 27.04.21 "Об утверждении форм отчетов о достижении запланированных значений показателей доступности для инвалидов объектов и услуг, о выполнении мероприятий в соответствии с распоряжением Правительства Санкт-Петербурга от 14.04.2021 № 11-р"
14. Распоряжение Комитета по социальной политике Санкт-Петербурга от 12.10.2022 № 2570-р "Об организации работы по совершенствованию деятельности организаций социального обслуживания населения Санкт-Петербурга, включенных в Реестр поставщиков социальных услуг в Санкт-Петербурге, по результатам проведения в 2022 году независимой оценки качества условий оказания услуг"
15. СП 31-102-99 "Требования доступности общественных зданий и сооружений для инвалидов и других маломобильных посетителей"

Монографии, научные статьи:

16. Аверина Е. А., Попова А. В. Оценка доступности среды для людей с ограниченными возможностями здоровья (на примере г. Новосибирска) // Вестн. Том. гос. ун-та. Философия. Социология. Политология. 2016. №1 (33). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/otsenka-dostupnosti-sredy-dlya-lyudey-s-ogranichennymi-vozmozhnostyami-zdorovya-na-primere-g-novosibirska> (дата обращения: 24.02.2023).
17. Архипова О. В., Зелезинский А.Л., Породин И.В. Современные подходы к обеспечению доступности объектов и услуг для лиц с ограниченными возможностями в инфраструктуре современного мегаполиса // ЭВ. 2021. №1 (24). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennye-podhody-k-obespecheniyu-dostupnosti-obektov-i-uslug-dlya-lits-s-ogranichennymi-vozmozhnostyami-v-infrastrukture> (дата обращения: 14.03.2023).
18. Белова Е. А., Чернявская С.А. Аспекты организации и реализации проекта «Доступная Среда» // Вестник Академии знаний. 2020. №5 (40). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/aspekty-organizatsii-i-realizatsii-proekta-dostupnaya-sreda> (дата обращения: 10.01.2023).
19. Борисенко А. С. Трансформация понятия "доступная среда" в феномен социальной жизни // Научно-методический электронный журнал "Концепт". – 2016. – Т. 11. – С. 3591-3595.

- [Электронный ресурс] // Режим доступа. URL: <http://e-koncept.ru/2016/86756.htm> (дата обращения: 11.01.2023).
20. Гаврилина Н. А. Максимов Е. Д.: Взгляд на благотворительность и общественное признание в России в XIX в // Ученые записки. Электронный научный журнал Курского государственного университета. 2020. №4 (56). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/maksimov-evgeniy-dmitrievich-vzglyad-na-blagotvoritelnost-i-obshchestvennoe-prizrenie-v-rossii-v-xix-v> (дата обращения: 13.04.2023).
21. Зубарева В. С. Организация доступной транспортной системы пассажирских перевозок // Экономика и бизнес: теория и практика. 2020. №5-3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/organizatsiya-dostupnoy-transportnoy-sistemy-passazhirskih-perevozk> (дата обращения: 18.11.2022).
22. Короткова С. Г. Проектирование универсальной среды с использованием специальных средств доступности для маломобильных людей // АМИТ. 2020. №1 (50). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/proektirovanie-universalnoy-sredy-s-ispolzovaniem-spetsialnyh-sredstv-dostupnosti-dlya-malomobilnyh-lyudey> (дата обращения: 25.03.2023).
23. Курбатова Н. В. Универсальная архитектура // Творчество и современность. 2016. №1 (1). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/universalnaya-arhitektura> (дата обращения: 10.01.2023).
24. Маилян В.Д., Зильберова И. Ю., Бойко А. С. Организационные аспекты создания доступной городской среды для маломобильных групп населения // ИВД. 2022. №2 (86). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/organizatsionnye-aspekty-sozdaniya-dostupnoy-gorodskoy-sredy-dlya-malomobilnyh-grupp-naseleniya> (дата обращения: 11.02.2023).
25. Моисеева К. Е. Оценка качества доступности среды маломобильным группам населения // Медицина и организация здравоохранения. 2017. №3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/otsenka-kachestva-dostupnosti-sredy-malomobilnym-grupпам-naseleniya> (дата обращения: 24.01.2023).
26. Наберушкина Э. К., Сорокина Н. В. Картографирование доступности городской среды: аспекты социального неравенства // ЖИСП. 2012. №1. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/kartografirovanie-dostupnosti-gorodskoy-sredy-aspekty-sotsialnogo-neravenstva> (дата обращения: 22.01.2023).
27. Орлов С. В. Формирование в Санкт-Петербурге городской среды, доступной для инвалидов и маломобильных групп населения // Теория и практика сервиса: экономика, социальная сфера, технологии. 2012. №3 (13). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/formirovanie-v-sankt-peterburge-gorodskoy-sredy-dostupnoy-dlya-invalidov-i-malomobilnyh-grupp-naseleniya> (дата обращения: 12.02.2023).

28. Рубановская С. Г., Амбалов Р. Б., Отараева Э. С. Пути повышения комфортности городской среды для инвалидов и граждан с ограниченными возможностями здоровья // Вестник экспертного совета. 2022. №1 (28). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/puti-povysheniya-komfortnosti-gorodskoy-sredy-dlya-invalidov-i-grazhdan-s-ogranichennymi-vozmozhnostyami-zdorovya> (дата обращения: 23.03.2023).
29. Сафронов К. Э. Методика оценки уровня доступности объектов для инвалидов и маломобильных групп населения с использованием бальной системы // Вестник СибАДИ. 2014. №3 (37). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/metodika-otsenki-urovnya-dostupnosti-obektov-dlya-invalidov-i-malomobilnyh-grupp-naseleniya-s-ispolzovaniem-balnoy-sistemy> (дата обращения: 15.02.2023).
30. Цилинченко А. А., Пошивайло Я. Г. Создание карты доступности городской территории для маломобильных групп населения // Интерэкспо Гео-Сибирь. 2021. №. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sozdanie-karty-dostupnosti-gorodskoy-territorii-dlya-malomobilnyh-grupp-naseleniya> (дата обращения: 11.02.2023).
31. Шерстникова, Т. А. Особенности адаптации маломобильных групп граждан в городской среде // Молодой ученый. – 2012. – № 6. – С. 58–61. – EDN PBMYYLL.a-lits-s-ogranichennymi-vozmozhnostyami-v-infrastrukture (дата обращения: 15.02.2023).
32. Шмелева И. А., Беляев В. А. Инклюзивная среда города в контексте культуры на примере Санкт-Петербурга // Вестник Омского государственного педагогического университета. Гуманитарные исследования. 2021. №1 (30). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/inklyuzivnaya-sreda-goroda-v-kontekste-kultury-na-primere-sankt-peterburga> (дата обращения: 10.04.2023).
33. Ярская-Смирнова В. Н., Ярская-Смирнова Е. Р. Право на город в парадигме мобильности // Вестн. Том. гос. ун-та. Философия. Социология. Политология. 2018. №45. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravo-na-gorod-v-paradigme-mobilnosti> (дата обращения: 12.03.2023).
34. Социальный урбанизм: темпоральный контекст доступности (на примере российских городов): Кол. монография / ред.: В.Ярская-Смирнова, Н. Божок, Д. Зайцев, Е. Ярская-Смирнова. – М.: «Вариант», 2020. – 378 с. : илл.
35. O. Popova, A. Ostanina, S. Belyaeva, Y. Andryunina, Accessibility of the urban environment for people with limited mobility using the example of Arkhangelsk Topical Problems of Green Architecture, Civil and Environmental Engineering 2019 (TPACEE 2019)
36. Steinfeld, E., Maisel, J. Universal Design. Designing Inclusive Environmental. New Jersey: Willey&Sons, Inc., 2012. – 382 p.

Интернет-ресурсы:

37. Федеральная служба государственной статистики Положение инвалидов <https://rosstat.gov.ru/folder/13964> //(дата обращения 22.04.2023)
38. Официальный сайт системы говорящий город // <https://speakingcity.org/> /(дата обращения 20.01.2023)
39. Как устроена в Петербурге система "Говорящий город" <https://rg.ru/2020/04/15/reg-szfo/kak-ustroena-v-peterburge-sistema-govoriashchij-gorod.html> /(дата обращения 20.01.2023)
40. Управление Федеральной службы государственной статистики по г. Санкт-Петербургу и Ленинградской области. // petrostat.gks.ru/folder/27595 /(дата обращения 10.12.2022)
41. «Методические рекомендации по формированию адресных перечней индивидуальных социальных маршрутов инвалидов к объектам социальной инфраструктуры, дорожно-транспортной инфраструктуры для создания на них условий доступности для инвалидов с учетом на основании поступающих обращений граждан» Комитет по Социальной политике Санкт-Петербурга. https://www.gov.spb.ru/gov/terr/reg_primorsk/dostupnayasreda/formirovanie-individualnyh-socialnyh-marshrutov-invalidov/ /(дата обращения 15.12.2022)
42. Отчет Комитета по Жилищной политике о повышении доступности жилых помещений для инвалидов за 2022 год//<https://www.gov.spb.ru/gov/otrasl/gilfond/> /(дата обращения 18.12.2022)
43. Информационная справка к Международному дню инвалида о реализации прав и социальных гарантий инвалидов в Санкт-Петербурге в 2021 году по состоянию на 01.10.2022 <https://dostupnigorod.ru/> /(дата обращения 15.02.2023)
44. Преодолеть поребрик <https://www.kommersant.ru/doc/4154829> // /(дата обращения 17.03.2023)
45. Портал общественного транспорта Санкт-Петербурга <https://transport.orgp.spb.ru/nmap/> // /(дата обращения 20.12.2022)
46. UNESCO World Heritage List <https://whc.unesco.org/en/list/> /(дата обращения 01.12.2022)
47. Обобщенный отчет о выполнении исполнительными органами государственной власти Санкт-Петербурга «дорожной карты» в I-IV квартале 2022 года // <https://dostupnigorod.ru/> (дата обращения 11.12.2022)
48. Доступная среда жизнедеятельности инвалидов Санкт-Петербурга. <https://www.city4you.spb.ru/city4you/> (дата обращения 01.02.2023)
49. Официальный сайт СПб ГБУ «ГИМЦ «Доступная среда» <https://dostupnigorod.ru/> (дата обращения 09.01.2023)
50. Государственная библиотека для слепых и слабовидящих Санкт-Петербурга https://www.gbs.spb.ru/ru/pages/o_nas/istoriia_biblioteki/ (дата обращения 16.02.2023)
51. Официальный сайт ГУП «Санкт-Петербургский метрополитен» <http://www.metro.spb.ru/> (дата обращения 12.03.2023)

52. Официальный сайт ОАО «РЖД» <https://www.rzd.ru/ru/9290> (дата обращения 08.02.2023)
53. Официальный сайт аэропорта Пулково <https://pulkovoairport.ru/passengers/prm/special-needs/> (дата обращения 01.03.2023)
54. Официальный сайт ГУП Водоканал, интерактивная карта общественных туалетов доступных для людей с ограниченными возможностями. <https://www.vodokanal.spb.ru/dev/toilets/> (дата обращения 01.04.2023)

Неопубликованные материалы

55. Информация о введении администрациями районов Санкт-Петербурга в подсистему "Доступная среда" автоматизированной информационной системы "Электронный социальный регистр населения Санкт-Петербурга" сведений об объектах социальной инфраструктуры (ОСИ)

Приложение А. Анализ доступности объектов инфраструктуры по районам Санкт-Петербурга. Составлен автором по данным источников [38,48, 49, 55]

№ п	Наименование вида ОСИ	Информация о доступности ОСИ для инвалидов на карте доступности														Соотношение количества ОСИ к численности населения с инвалидностью		Внедрение системы "Говорящий город"		Итоговый рейтинг доступности инфраструктуры района города
		ОДА		КК		с наруш. зрения		с наруш. слуха		с умств. наруш.		Доступны всем категориям		Соотношение количества объектов к численности населения с инвалидностью						
		%	Р	%	Р	%	Р	%	Р	%	Р	%	Р	Числовое значение	Р	Числовое значение	Р	Числовое значение	Р	
1	Адмиралтейский	55	2,5	31	7,5	45	9,5	88	6	75	10,5	19	10	0,0445	14	0,014	16	0.0001062	15	10,2
2	Василеостровский	56	5,5	43	13	48	11,5	89	8,5	64	3,5	21	13	0,0238	11	0,007	11	0.0001421	12	9,5
3	Выборгский	63	11,5	52	15,5	49	13	89	8,5	64	3,5	30	17	0,0126	5	0,0049	5	0.0001691	9	10,5
4	калининский	58	8,5	13	1	38	3	98	15,5	87	16	11	1	0,0111	4	0,005	6	0.0002123	10	6,6
5	Кировский	55	2,5	37	11	42	7	75	2	45	1,5	12	2,5	0,0236	10	0,0054	8	0.0002226	6	5,3
6	Колпинский	67	14,5	52	15,5	41	6	53	1	45	1,5	18	7,5	0,0388	12	0,0065	9	0.0002399	3	7,85
7	Красногвардейский	56	5,5	29	5	55	15	93	12	71	8	19	10	0,0167	8	0,00255	1	0.0002775	2	7,75
8	Красносельский	56	5,5	19	2	57	17	99	17,5	85	15	18	7,5	0,0104	3	0,0046	2	0.0003126	1	7,9
9	Кронштадтский	75	17	57	17	40	5	95	13,5	84	14	22	14	0,1196	17	0,0087	14	0.0003168	14	13,95
10	Курортный	41	1	31	7,5	33	1	91	10	68	6	15	5	0,0146	7	0,0109	15	0.0003537	11	6,85
11	Московский	56	5,5	20	3	39	4	99	17,5	82	12	17	6	0,0098	2	0,0071	12	0.0004212	7	7,6
12	Невский	68	16	38	12	45	9,5	88	6	70	7	20	12	0,0138	6	0,0052	7	0.0004735	8	9,65
13	Петроградский	58	8,5	33	9,5	35	2	88	6	67	5	12	2,5	0,1313	18	0,018	18	0.0004776	18	9
14	Петродворцовый	92	18	71	18	84	18	95	13,5	94	17	68	18	0,042	13	0,0068	10	0.0004856	4	14,75
15	Приморский	67	14,5	30	6	43	8	92	11	75	10,5	14	4	0,0195	9	0,0048	4	0.0005489	13	8,4
16	Пушкинский	64	13	28	4	50	14	98	15,5	97	18	25	15	0,0557	15	0,008	13	0.0007159	16	13,85
17	Фрунзенский	61	10	50	14	56	16	82	3	74	9	27	16	0,0089	1	0,0047	3	0.0012291	5	9,3
18	Центральный	63	11,5	33	9,5	48	11,5	86	4	83	13	19	10	0,0788	16	0,016	17	0.0013480	17	12,05

Сокращения:

ОДА - инвалиды с нарушением опорно-двигательного аппарата

КК - инвалиды, передвигающиеся на кресло-колясках

% - процент обследованных ОСИ считается относительно общего количества, процент доступных ОСИ считается относительно количества обследованных

Примечание:

Р-рейтинг