

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ СРЕДСТВАМИ ДОСТУПНОСТИ ДЛЯ ФИЗИЧЕСКИ ОСЛАБЛЕННЫХ ЛИЦ

О. Н. КОНОВАЛОВА

Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель

Формирование и развитие материально-технической базы государства напрямую связано с состоянием его транспортной инфраструктуры. Во многих странах она включает сети железнодорожного, воздушного, автомобильного, речного и морского транспорта. Для нашего государства с его относительно небольшой территорией велика роль железнодорожного транспорта.

Белорусская железная дорога является одной из ведущих отраслей экономики Республики Беларусь, обеспечение пассажирооборота которой достигает 60 % среди других инфраструктур.

В Республике Беларусь около 500 тыс. человек с инвалидностью. Для обеспечения равных прав и возможностей необходимо создание безбарьерной среды, как безбарьерного механизма.

В общем понимании «механизм» – это некоторое устройство, внедренное внутрь прибора или машины, для приведения их в рабочее состояние с эффективным действием. Рассматривая понятие «механизм», в социологическом аспекте получим совместную работу различных административных структур, учреждений с их нормами и догмами поведения, посредством которых обеспечивается лучшее функционирование социальной сферы.

Идея обращенности к доступной среде, и к механизму исправления ее качеств, впервые была выдвинута К. Линчем в работе «Образ города». В настоящее время существует необходимость создания механизма взаимосвязи между проектировщиками, бенефициарами, органами власти и доступной средой. Бенефициарами, в этом случае, выступают люди, имеющие необходимость в улучшении городской среды путем внедрения доступных механизмов. Ввиду признания их социальными меньшинствами их потребности зачастую игнорируются. Однако внедрение в городское пространство механизмов доступности, так необходимых людям с инвалидностью, способствует социальному и экономическому развитию государства.

Проектирование универсальной среды включает не только инженерно-технические разработки, но проведение политики доступности правовыми регуляторами, формирующие безбарьерную среду, информирование населения, а также формы и методы контроля.

Политика доступности – система непрерывных действий, осуществляемых в общей стратегии государства.

Формирование доступной среды является обязанностью местных органов власти. Принятые обязательства Республикой Беларусь обязывают формировать и реализовывать районные и городские программы по обеспечению доступности объектов городской инфраструктуры для различных групп населения.

Политика доступности имеет приоритетное направление при проектировании объектов общественного назначения. Например, сотрудничество преподавателей и студентов с общественным объединением «Белорусское товарищество инвалидов по зрению», общественным объединением «Республиканская ассоциация инвалидов-колясочников» позволяет «включиться» в реальное проектирование будущих инженеров и архитекторов, которым предстоит решать широкий спектр проектных и организационно-строительных задач с консультацией бенефициаров доступности среды.

К сожалению, на сегодняшний день можно утверждать, что не все объекты общественного назначения в полной мере соответствуют принятым нормам доступности. Для осуществления активной деятельности всех организаций по формированию доступной среды необходимы ресурсы: нормативно-правовые, материально-технические, информационные, финансовые, кадровые.

Вокзалы являются основными сооружениями сети железных дорог, представляя собой объекты с функциональной и градостроительной задачей. Они требуют особого уровня организации доступной среды.

Структура вокзалов, их планировка и застройка представляют собой среду, в которой происходит деятельность разных по возрастным и физическим возможностям людей. Сегодня из-за недостаточной приспособленности улиц, архитектурных и транспортных объектов к нуждам маломобильных граждан ведение независимого образа жизни для них является затруднительным.

Комплексный подход к формированию доступной среды вокзалов предполагает решение вопросов доступности всех элементов городской структуры: непосредственно территорий жилых районов, отдельных зон привокзального комплекса и их благоустройство, входных групп в здание вокзала, обеспечение средствами доступности функциональных зон помещений в зданиях вокзала, пути следования на перрон и перемещение в вагоне поезда.

Анализ решений оснащения тактильной плиткой пешеходных путей, входов в здания вокзалов, обустройства интерьера для нужд пользования физически ослабленным лицам показывает вариантное решение проблемы. Использование специального оборудования и мебели соответствующих геометрических параметров уменьшает ограничение жизнедеятельности людей с инвалидностью, повышая тем самым степень их самообслуживания. Удачные примеры доступности здания для незрячих – это оснащение пространства тактильной плиткой, тактильной направляющей лентой и тактильными предупреждающими индикаторами и навигационной системой «Кроки на гукі».

Для соответствия безбарьерной среде зданий вокзалов в них должны быть предусмотрены:

- установка пандусов и подъемных механизмов, позволяющих преодолеть перепады высот;
- размещение информационных указателей с пиктограммами и речевым сопровождением как для слабовидящих и тотально слепых, так и глухих категорий людей с инвалидностью;
- монтаж специальных поручней, ограждений;
- размещение на площадочных платформах противоскользящих покрытий;
- оснащение мест ожидания техническими средствами экстренной связи;
- наличие системы звуковой мнемосхемы, табло, направляющих дорожек, в том числе световых и цветowych дорожек;
- наличие тактильной направляющей разметки на путях следования платформа – вход, выход – город;
- информационное обеспечение – визуальное, звуковое и тактильное о размещении всех мест и устройств и о путях, ведущих к ним;
- туалеты, адаптированные к возможностям физически ослабленным людям;
- высота рабочих поверхностей (стойки терминала – не более 0,8 м);
- звуковые информаторы – для лиц с недостатками зрения;
- текстфоны – для посетителей с дефектами слуха;
- информационные трансляторы с рельефным и рельефно-точечным шрифтом Брайля;
- выделение специальных сотрудников для сопровождения внутри вокзала.

Создание такого окружающего пространства, при котором любой человек, независимо от своего состояния, физических возможностей и ограничений может беспрепятственно пользоваться объектами транспортной инфраструктуры и свободно перемещаться по любому маршруту, – одно из важнейших направлений в сфере архитектурно-строительного развития городских территорий.

Список литературы

- 1 Линч, К. Образ города / К. Линч. – М. : Стройиздат, 1982. – 164 с.
- 2 Батырев, В. М. Вокзалы / В. М. Батырев. – М. : Стройиздат, 1988. – 214 с.
- 3 Лазовская, Н. А. Безбарьерная среда общедоступных открытых территорий, зданий и сооружений: особенности проектирования / Н. А. Лазовская // Архитектура : сб. научных трудов. – 2015. – Вып. 8. – С. 134–139.
- 4 Конвенция о правах инвалидов. Принята резолюцией Генеральной Ассамблеи ООН 6/106 от 13.12. 2006 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/dis_ability.shtml. – Дата доступа : 02.09.2022.

УДК 539.3

ПРОСТРАНСТВЕННАЯ КОНТАКТНАЯ ДЕФОРМАЦИЯ КРУГЛОЙ ПЛАСТИНКИ ПРИ УСЛОВИИ РАВЕНСТВА ЕЁ НЕКОТОРЫХ ПЕРЕМЕЩЕНИЙ

Ю. Н. КОТОВ

Белорусско-Российский университет, г. Могилев

В работе рассматривается контактная задача для круглой пластинки на упругом основании под действием вертикальной нагрузки, распределенной по окружности. Считается, что точки пластинки, лежа-