

Следовательно, социально-территориальная структура агломерации является связующим звеном и одним из необходимых условий ее функционирования, оказывает влияние на комплексное социально-экономическое развитие городов-спутников, входящих в ее состав, и выступает одной из характеристик пространственного единства её территории. По мнению Горяченко Е. Е., Мосиенко Н. Л., Ивановой В. В., «...городская агломерация возникает в результате интенсивных связей между близко расположенными населенными пунктами, границы между которыми становятся все более условными. Тесные взаимосвязи, взаимозависимость входящих в нее элементов, реализация интенсивных взаимодействий, направленных на решение общих проблем территории, – важнейшие качества сложной системы, каковой является городская агломерация. Ее ключевыми характеристиками являются интенсивность связей различного рода между поселениями, входящими в агломерацию, сосредоточение на ее территории инновационных процессов, творческого и научного потенциала, а также целостность рынков на территории».

Таким образом, в контексте вышесказанного, границы агломерации могут (и должны) очерчиваться с учетом единства социального пространства с рассмотрением как внутренних, так и внешних ее особенностей.

#### Список литературы

- 1 Ахиезер, А. С. Социальное пространство и человеческий фактор в свете теории урбанизации / А. С. Ахиезер // Проблемные ситуации в развитии города. – М. : Ин-т социологии, 1988. – 156 с.
- 2 Барабанова, Е. И. Проблемы социально-психологической адаптации населения в современном обществе / Е. И. Барабанова, Е. В. Щетинина // Вестник КАСУ. – 2005. – № 4. – С. 224–232.
- 3 Бочарова, О. В. Роль социального института транспорта в социальном пространстве города / О. В. Бочарова // Вестник Саратовского государственного технического университета. – 2010. – № 2 (45). – С. 289–293.
- 4 Долгий, В. М. Урбанизация как социокультурный процесс. Урбанизация мира / В. М. Долгий, Ю. А. Левада, А. Г. Левинсон // Вопросы географии. – Сб. 96. – М. : Мысль, 1974. – 206 с.
- 5 Мосиенко, Н. Л. Городская агломерация как объект социологического исследования // Регион: экономика и социология. – 2010. – № 1. – С. 163–178.
- 6 Нецадин, А. Городские агломерации как инструмент динамичного социально-экономического развития регионов России / А. Нецадин, А. Прилепин // Общество и экономика. – 2010. – № 12. – С. 8–10.
- 7 Рой, О. М. Урбанизационная Сукцессия / О. М. Рой // Вестник Омского университета. Сер. Экономика. – 2009. – № 3. – С. 35–40.
- 8 Суздалева, А. Л. Биологические инвазии в природно-технических системах / А. Л. Суздалева, В. Н. Безносков, С. В. Горюнова // Вестник Российского университета дружбы народов. Сер. Экология и безопасность жизнедеятельности. – 2005. – № 3. – С. 67–78.

УДК 656.211.5(436)

### ОСОБЕННОСТИ ОРГАНИЗАЦИИ БЕЗБАРЬЕРНОЙ СРЕДЫ ДЛЯ ПАССАЖИРОВ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ВОКЗАЛАХ ВЕНЫ (АВСТРИЯ)

*Т. А. ВЛАСЮК*

*Белорусский государственный университет транспорта, г. Гомель*

В настоящее время в странах Западной Европы пассажирский железнодорожный транспорт является одним из востребованных, что связано с наличием разветвленной сети железнодорожных линий, развитием высокоскоростного движения, высоким уровнем обслуживания в поездах, а также с применением большого числа льготных тарифов. Следует отметить, что пассажиропоток на железнодорожном транспорте в Европейских странах, также как и на других видах, является не только неравномерным, но и разнородным по возрастному составу, в котором согласно экспертной оценке специалистов, значительное количество людей, имеющих сложности с передвижением (инвалиды-колясочников, взрослых с колясками, престарелых и т. п.). По данным Всемирной организации здравоохранения от 10 до 15 % мирового населения имеют ту или иную форму инвалидности. На планете ежегодно увеличивается количество лиц, достигших преклонного возраста, и по прогнозам специалистов их количество будет постоянно возрастать (рисунок 1).

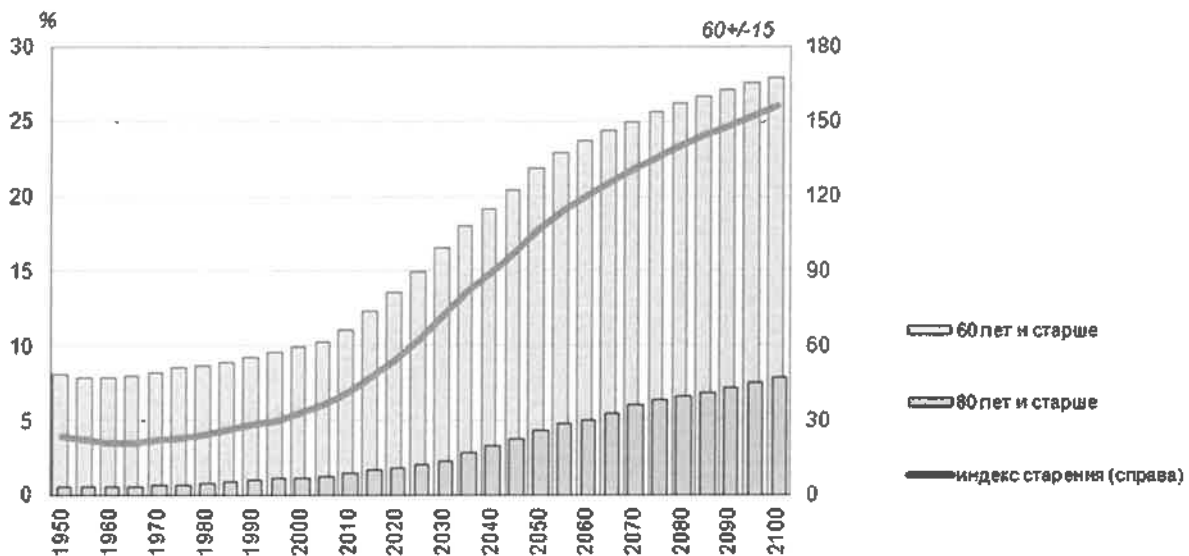









Рисунок 1 – Прогнозируемая численность пожилых людей в возрасте 60 лет и старше

Сегодня почти каждый пятый житель Европейского союза находится в возрасте 65 лет и старше, при этом необходимо отметить, что население данной возрастной категории является социально активным, мобильным, совершающим путешествия на железнодорожном транспорте, что требует формирования удобной безбарьерной среды и соответствующей инфраструктуры. Для этого на железнодорожных станциях и вокзалах применяются лифты, подъемники, эскалаторы, являющиеся важнейшими элементами безбарьерного пространства, которое является обязательным для всех стран – членов Единого экономического союза (ЕЭС). Например, железнодорожные вокзалы Вены (Австрия) оснащены эскалаторами, траволаторами и лифтами, обеспечивающими доставку пассажиров на перронные пути станций, а также предоставляющими им возможность пересадки на другие виды транспорта с минимальными затратами времени (таблица 1).

Таблица 1 – Краткая характеристика безбарьерного пространства на железнодорожных вокзалах Вены

Железнодорожный вокзал	Элементы безбарьерного пространства	Краткая характеристика
Центральный вокзал Вены – Hauptbahnhof (Национальный и международный транспортный узел Австрии)	Траволатор 	Выход к городскому общественному транспорту (станциям метро U3 и U4, городской железной дороги или трамвайной линии)
	Эскалатор для перемещения на пассажирскую платформу 	

Окончание таблицы 1

Железнодорожный вокзал	Элементы безбарьерного пространства	Краткая характеристика
	<p style="text-align: center;">Станционный лифт</p> 	
<p>Вена-Мейдлинг (Wien Meidling Bahnhof)</p>	<p style="text-align: center;">Эскалатор для перемещения на пассажирскую платформу</p>  <p style="text-align: center;">Станционный лифт</p> 	<p>Выход к городскому общественному транспорту (станциям метро U6, трамвайной линии и городской железной дороги S-Bahn)</p>
<p>Западный вокзал (Westbahnhof)</p>	<p style="text-align: center;">Эскалатор для перемещения на пассажирскую платформу</p> 	<p>Выход к городскому общественному транспорту (станциям метро U3 и U6, городской железной дороги или трамвайной линии, автотранспорту)</p>
<p>Северный вокзал (Wien Praterstern)</p>	<p style="text-align: center;">Станционный лифт</p> 	<p>Выход к городскому общественному транспорту (станциям метро линии U1, U2 или трамвайной линии)</p>

Следует отметить, что сегодня Центральный железнодорожный вокзал Вены представляет собой комплекс, состоящий из 29 эскалаторов, 14 пассажирских и грузовых лифтов, обеспечивающих ежедневную доставку 268 000 пассажиров на 12 платформ по всем направлениям, где также предусмотрена возможность интеграции с общественным городским транспортом. Центральный железнодорожный вокзал Вены – это также один из важнейших транспортных узлов города, где пересекаются две линии метро (U3 и U4), пять линий городской железной дороги, в том числе городская железная дорога S7, связывающая центр с аэропортом City Airport Train CAT.

Вокзал Вена-Майдлинг является вокзалом внутреннего и пригородного движения, который обслуживает направления, связывающие Вену с городами восточной Европы, также сюда прибывают поезда из Чехии и Польши. Венский вокзал Майдлинг (Bahnhof Wien-Meidling) отделяет от Центрального вокзала Вены около 3,5 км, которые нужно преодолеть пешком или доехать на одном из пригородных поездов: S-Bahn S1, S2 или S3. Вена-Майдлинг ежедневно обслуживает более 50 тысяч человек.

Венский Западный вокзал, который после капитального ремонта и расширения (2008–2011 гг.) также называют BahnhofCity, является конечным пунктом для поездов, прибывающих в Вену из Западной Европы и Западной Австрии. Безбарьерная среда вокзала включает в себя главный вход без ступенек и лифт к пассажирским платформам.

Таким образом, на железнодорожных вокзалах Вены созданы равнозначные условия для всех пассажиров, благодаря безбарьерной среде, что позволяет населению, включая людей с ограниченными возможностями, пользоваться окружающим пространством, не прибегая к чей-либо помощи. Это возможность для данной категории населения участвовать в общественной, производственной, культурной и спортивной сферах жизни страны, а также получить образование, квалифицированную работу и вести полноценную жизнь.

#### Список литературы

- 1 Глебова, А. В. Безбарьерная среда. Анализ зарубежного опыта / А. В. Глебова // Международная научно-техническая конференция молодых ученых БГТУ им. В. Г. Шухова. – 2014. – С. 144–148.
- 2 Зайцева, Н. А. Безбарьерный туризм / Н. А. Зайцева, Д. Б. Шуравина. – М. : КноРус, 2016. – 176 с.
- 3 Терскова, С. Г. Механизм формирования доступной среды для инвалидов / С. Г. Терскова // Гуманитарные научные исследования. – 2015. – № 7–2 (47).

УДК 656.08

### ОСОБЕННОСТИ ОКАЗАНИЯ ПЕРВОЙ ПОМОЩИ ПРИ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЯХ

*В. Г. ГАВРИЛОВЕЦ*

*Гомельский филиал Университета гражданской защиты МЧС Беларуси*

Количество автомобилей на дорогах Беларуси растет из года в год. Вместе с тем возрастает количество негативных явлений, связанных с этим. Одним из таких явлений, обусловленных стремительной автомобилизацией, является дорожное транспортное происшествие. Ежедневно на дорогах страны происходит примерно 5–6 аварий, в которых гибнут или получают ранения люди, без учета тех ДТП, в которых повреждения получают только авто. И хоть количество ДТП снижается, последствия их все так же ужасают. Но многие люди погибли, или последствия ДТП для них осложнились, лишь только по той причине, что им не была своевременно оказана первая доврачебная медицинская помощь другими участниками дорожно-транспортного происшествия, а также людьми, по случаю оказавшимися рядом.

И не потому, что эти люди не хотели оказать помощь пострадавшим, а потому, что не знали и не умели такую помощь оказывать. Многие из них с ужасом смотрели как умирает близкий им человек и не могли ему ничем помочь из-за отсутствия самых элементарных, но очень необходимых знаний по оказанию первой помощи.

Оказывать первую доврачебную помощь пострадавшим в ДТП должен уметь каждый человек. Что же касается водителя, причастного к ДТП, то он обязан принять все возможные меры для оказания доврачебной медицинской помощи пострадавшим. Но неправильно оказанная первая медицинская помощь может еще более навредить пострадавшему и даже стать причиной смерти.