

Преодолеть поребрик

В Санкт-Петербурге с 2016 по 2020 годы реализуется программа «Доступная среда», направленная на создание условий доступности государственных учреждений города для инвалидов и других маломобильных групп населения (МГН). Между тем эксперты и инвалиды-колясочники говорят, что в городе серьезные проблемы с доступной средой и решать их необходимо в диалоге между властью и общественными организациями, представляющими интересы МГН.

АЛЕНА ШЕРЕМЕТЬЕВА

По данным «Электронного социального регистра населения Санкт-Петербурга», на сегодняшний день в городе проживают свыше 588 тыс. инвалидов.

В том числе свыше 17,8 тыс. детей-инвалидов, 91,2 тыс. инвалидов трудоспособного возраста и свыше 479 тыс. инвалидов пожилого возраста. Среди них более 121,4 тыс. инвалидов с нарушением опорно-двигательного аппарата (из них 17,5 тыс. инвалидов-колясочников), свыше 8,7 тыс. — инвалиды с нарушением зрения, более 19,8 тыс. человек — инвалиды с нарушением слуха.

Согласно данным, предоставленным комитетом по социальной политике, на создание доступности для инвалидов объектов и услуг по десяти отраслям (социальная защита, труд и занятость, образование, здравоохранение, физическая культура и спорт, культура, туризм, информация и связь, общественный транспорт, жилищная сфера) из средств бюджета Санкт-Петербурга в 2018 году направлено чуть более 1,26 млрд рублей. Средства были потрачены, в частности, на проведение работ по капитальному, текущему ремонту существующих объектов, приобретение технических средств адаптации, создание и модернизацию рабочих мест для инвалидов, приобретение транспортных средств и обеспечение доступности жилых помещений инвалидов. В 2019 году на эти цели в бюджете предусмотрено 1,15 млрд рублей, а на 2020 год — 1,51 млрд рублей.

СЛЕДУЯ КАРТЕ

Согласно данным комитета по социальной политике, за 3,5 года реализации «дорожной карты» по созданию условий доступности для инвалидов государственных учреждений города в эксплуатацию введено 72 объекта нового строительства, полностью соответствующих нормативным требованиям доступности, в том числе 41 объект — в соответствии с адресной инвестиционной программой Санкт-Петербурга.

За прошедшие 3,5 года с момента начала действия программы в эксплуатацию введено 606 единиц подвижного состава наземного городского пассажирского транспорта, полностью соответствующих требованиям доступности для инвалидов (с пониженным уровнем пола, оборудованных выдвижными аппаратами, «бегущей строкой» и автоинформаторами). В их числе 435 автобусов, 132 троллейбуса и 39 трамваев.

По состоянию на 30 июня 2019 года, из существующих 4,3 тыс. единиц наземного городского пассажирского транспорта только 2,7 тыс. (63,3%) полностью соответствуют требованиям доступности для всех категорий инвалидов. В том числе 1,9 тыс. автобусов (68,7% от общего числа), 546 троллейбусов (80,3%) и 218 трамваев (28,1%).

Городские власти стараются комплексно подходить к созданию безбарьерной среды. Так, комитет по развитию транспортной инфраструктуры проводит работы по строительству и реконструкции пешеходных переходов, занижению бордюрного камня, оборудованию светофорных постов звуковыми

сигналами, применению нормативных уклонов поверхности на путях следования, а также нанесению и восстановлению дорожной разметки, обозначающей парковочные места для инвалидов. На 2019 год запланировано выполнение порядка 1,7 тыс. занижений бордюрного камня по 162 адресам.

НА БУМАГЕ И НЕ ТОЛЬКО

По словам Кирилла Соловьева, руководителя транспортной службы автономной некоммерческой организации «Медицинский центр XXI век», специалиста по доступной среде, сдвиги в положительную сторону действительно видны. «Появилось ощущение, что государственные комитеты по строительству, развитию транспортной инфраструктуры, благоустройству стали прислушиваться к мнению общественных организаций и самих пользователей», — отмечает эксперт.

Он обращает внимание на то, что пользователи программы «Доступная среда» — это не только инвалиды-колясочники, как многие считают, но и инвалиды по зрению, слуху, это и пенсионеры, которым тяжело передвигаться, и родители с детскими колясками, и даже велосипедисты и роллеры. «Город должен быть удобен для всех. Мы видим, что сейчас новые станции метро проектируются, учитывая рекомендации программы, появилось

контроль над вводом объектов нового строительства, соответствующих обязательным требованиям доступности, обеспечивает комитет по строительству и Служба государственного строительного надзора и экспертизы Санкт-Петербурга.

БОЛЕВЫЕ ТОЧКИ

По оценкам Натальи Камолиновой, проблем с доступной средой в Петербурге много: от занижения бордюрных камней на улице до доступной среды в учреждениях здравоохранения. «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», — поясняет госпожа Камолинова.

Она является депутатом МО «Морской», но здание муниципалитета недоступно для МГН. Зато поликлиника, к которой она прикреплена, приспособлена для маломобильных пациентов.

Как говорит Наталья Камолинова, для маломобильных групп населения доступны не более 15% коммерческих заведений города. «К примеру, я знаю всего несколько общественных пространств и ресторанов с уборными комнатами для маломобильных людей», — сетует госпожа Камолинова.

ЕСТЬ ТАК НАЗЫВАЕМАЯ «ОСТРОВНАЯ ДОСТУПНОСТЬ»: К ПРИМЕРУ, ТОРГОВЫЙ ЦЕНТР БУДЕТ ДОСТУПНЫМ, НО ДО НЕГО ЕЩЕ НАДО ДОБРАТЬСЯ И ВЫЙТИ ИЗ ДОМА

много маршрутных такси и другого общественного транспорта с низким полом», — констатирует господин Соловьев.

Однако Наталья Камолинова, депутат муниципального округа «Морской», инвалид-колясочник, говорит, что в Петербурге доступной среды больше на бумаге, чем в действительности.

«Сейчас много людей работает в этом направлении: как со стороны администрации, так и со стороны общественных объединений и просто людей с инвалидностью. Пока процесс находится на стадии налаживания взаимодействия и нормальной реализации принятых решений», — отмечает госпожа Камолинова.

Между тем обеспечение условий доступности для инвалидов объектов социальной и транспортной инфраструктуры обязательно с 1 июля 2016 года в отношении вновь вводимых в эксплуатацию объектов, а также объектов, прошедших капитальный ремонт и реконструкцию.

Так, на этапе проектирования, еще до выдачи разрешения на строительство или реконструкцию, Служба госстройнадзора проводит экспертизу проектной документации на соответствие требованиям действующих стандартов и правил, в том числе в части обеспечения доступности для инвалидов и других маломобильных групп населения.

Кирилл Соловьев все же считает, что коммерческие организации ушли чуть дальше от государственных и муниципальных учреждений: примерно 20–25% заведений подготовлены для МГН.

«Сейчас создание доступной среды в коммерческих организациях на совести самих организаций. Стимула всего два. Сознательность руководства частной компании — это наш внутренний стимул. И государственный — штрафы после прокурорской проверки», — поясняет господин Соловьев.

Что касается транспорта, то, по мнению Натальи Камолиновой, его пытаются сделать доступным, но, например, в центре города троллейбус будет низкопольным и доступным, а на окраине на маршруте ходят троллейбусы, которые недоступны. «Особое внимание я бы уделила метрополитену. Там есть служба помощи для маломобильных групп населения, но на некоторых станциях, например на «Приморской», внизу после эскалатора есть два пролета лестниц, преодолеть которые мне помогла служба помощи МГН и неравнодушные прохожие», — рассказывает Наталья Камолинова.

К тому же, как уточняет Кирилл Соловьев, заявку на сопровождение в метро нужно подавать заранее. «Такая же ситуация и с социальным такси. Машину нужно заказывать за двое суток, это не очень удобно. Это основная причина, почему в городе пользуются спросом негосударственные