

**ПРОБЛЕМА СОЦИАЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В ГОРОДЕ КРАСНОЯРСКЕ.
ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ И ПРАКТИЧЕСКОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ**

Ферлетич Е.С.,

научный руководитель ст. преподаватель Голуб Н.В.

Сибирский федеральный университет

Политехнический институт

Проблема социального транспорта в Красноярске существует давно. С двухтысячных в стране наметилась положительная динамика экономического роста, что и привело к подъему экономики Федеральных субъектов и крупных городов. Красноярск стал одним из них, являясь при этом одним из крупнейших федеральных центров Российской Федерации. В крае заработала программа по поддержке социальной сферы. Зазвучали вопросы и о социальном транспорте. Ответы на них не могли найти долгое время. Одним из серьёзных достижений была организация «Социального такси» в ноябре 2007 года. Изначально, в которую входило 2 автомобиля ГАЗель, оснащённых специальным подъёмником, либо пандусом, для удобного попадания в салон пассажира-инвалида, и 1 автомобиль «Волга». В 2011 году подвели первые итоги работы «Социального такси»: за 4 года работы «социального такси», услугой воспользовались 3000 человек. Право на использование «социального такси» имеет несколько категорий граждан:

- дети-инвалиды с нарушениями опорно-двигательного аппарата (ДЦП) и лица их сопровождающие
- инвалиды 1 и 2 групп, использующие для передвижения технические средства реабилитации
- инвалиды и участники Великой Отечественной войны и лица к ним приравненные.
- инвалиды по зрению 1 и 2 групп
- граждане пожилого возраста (старше 70 лет)
- инвалиды с терминальной стадией хронической почечной недостаточности и получающие лечение гемодиализом

При этом родители детей-инвалидов с ДЦП, инвалиды и участники Великой Отечественной войны и приравненные к ним лица, а так же инвалиды 1 группы имеют право воспользоваться услугой в первоочередном порядке. Стоимость услуги 7 руб. за 1 км от места проживания клиента до места его доставки по назначению. При необходимости водитель может и подождать (стоимость 1 часа ожидания 75 рублей).

Заказ такой услуги производится за несколько дней до планируемой поездки, а учитывая скудные мощности данного такси, велика вероятность, что поездка может и не состояться. Стоимость проезда в таком такси ниже, чем на такси обычном, но наверное только здесь инвалид может почувствовать себя ничем не обделённым полноправным членом общества. Большая часть содержания ложится на городской бюджет, потому и развитие его очень слабое, очередной автомобиль «ГАЗель», стоимостью 350000 рублей, со специальным подъёмником для инвалидов колясочников, такой же стоимостью, появился только через 4 года существования

данного такси. В этом вопросе нас сильно опережает город Омск, «Социальное такси» которого насчитывает 15 единиц.

На рисунке 1 изображен специализированный автомобиль «ГАЗель» «социального такси».



Рисунок 1- Специализированный автомобиль «ГАЗель» «социального такси»

В последние годы городские власти стали пополнять и обновлять парк автобусами, оснащёнными специальным откидным трапом для заезда колясок и системой принудительного наклона пола. Так к декабрю 2011 года городские власти получили 75 автобусов «МАЗ», и 20 троллейбусов той же марки. Доля низкопольного транспорта в городе Красноярск для инвалидов составила 25%. И казалось бы, вот, проблемы решаются, но, как выяснилось на практике в зимних условиях трапы не пригодны для самостоятельного подъёма инвалида-колясочника, банальное проскальзывание колёс не даёт возможности самостоятельного подъёма инвалида-колясочника без посторонней помощи. Так может в конкурс за закупку подобной техники стоит ввести «тест-драйв» инвалидов, для которых эта техника и предназначается, с учетом реалий наших климатических широт.

На рисунке 2 изображен автобус «МАЗ» со специальным пандусом.



Рисунок 2 -Автобус «МАЗ» со специальным пандусом

На сегодняшний день в городе Красноярск насчитывается 69,9 тысяч инвалидов, из них 521 инвалиды колясочники, немало у нас и детей-инвалидов. В городе Красноярск существуют реабилитационные центры для детей-инвалидов, но чтобы до них добираться каждого ребёнка сопровождает взрослый, который платит, как и все. В октябре 2010 года губернатор Л. Н. Кузнецов внес изменение в закон, поручив изготовить социальную карту, но более универсальную, а не именную, которая даёт родителям (опекунам, попечителям) ребенка-инвалида – на основании справки единого образца, выдаваемой органами социальной защиты, и документа, удостоверяющего личность, право на бесплатный проезд, включавшую 40 базовых поездок. Это стало серьёзным подспорьем для семей с детьми инвалидами.

Подводя итоги исследования социального транспорта в городе Красноярск, следует отметить что работа по улучшению обстановки в данной сфере ведётся регулярно, и программы её развития расширяются, но не могу не отметить, что её расширение ведётся хаотично, иррационально и не последовательно. Покупка большого количества автобусов и троллейбусов, оснащённых специальными трапами, это плюс, но учитывая что для инвалидов-колясочников их «покорение» в зимний период-задача не простая, а без посторонней помощи, даже невозможная, то это видимо минус. Есть на данный момент у общественного транспорта ещё один огромный минус, это непреодолимые препятствия для инвалидов, в виде бордюров и отсутствие элементарных пандусов у подъездов. Так почему бы не направить средства на развитие так популярного у нас «социального такси», которое не справляется с количеством желающих воспользоваться данной услугой такси которое очень удобно для инвалидов, исключаяющего надобность преодолевать не преодолеваемые преграды

современного города, исключающего возможность комфортной жизни инвалида? У администрации города есть возможность оборудовать для инвалидов остановки общественного транспорта, приобрести автобусы оборудованными пандусами, хотя в наших климатических условиях подъёмник, возможно, был бы актуальнее. Но нет понимания того, что инвалид просто напросто не может добраться до остановки общественного транспорта без посторонней помощи. Так может на сегодняшний момент, пока нет непосредственного взаимодействия между различными ведомствами, отвечающими за эту сферу, бросить большую часть сил и финансовых возможностей на развитие «социального такси», так популярного у инвалидов? Это единственный верный выход из сложившейся непростой ситуации с социальным транспортом в теории, и возможностью его использования на практике.