

НЕДОСТУПНОСТЬ

Городские проекты Ильи Варламова и Максима Каца



Москва
февраль 2014



Доступность подземных переходов для маломобильных групп граждан

Предисловие к исследованию

Проблема комфорта и доступности городской среды для маломобильных граждан на сегодняшний день занимает одно из первых мест в повестке городских властей многих мегаполисов.

Демократические государства, осознавая важность включенности в общественную жизнь, создают условия для реализации права на пространственную справедливость всех групп граждан вне зависимости от их способностей к передвижению.

В России, и в Москве в частности, проблеме доступности городской среды

властями уделяется достаточно много внимания, однако меры, предпринимаемые к разрешению этой проблемы, носят зачастую декларативный характер, а основными агентами изменений выступают негосударственные фонды и организации.

Фонд «Городские проекты Ильи Варламова и Максима Каца» одной из главных своих задач видит в том, чтобы выявлять системные проблемы городской среды и создавать общественный запрос на ее изменения.

Москва, с присущими ей градостроительными особенностями, имеет

недружелюбную городскую среду не только к маломобильным группам граждан, но и к людям без ограничений в движении. Последствия советского строительного бума, ориентированного на рост автомобилизации, привели к тому, что город имеет широкие магистрали, узкие тротуары, большое количество внеуличных переходов – подземных и надземных. Все это делает городскую среду непривлекательной для пребывания, при этом транзитная функция улиц становится преобладающей.

Предисловие к исследованию

Одним из феноменов, делающих городскую среду недоступной для пешехода, является большое количество подземных и надземных переходов. Только на 2001 год в Москве их было более трехсот. Изначально задуманные как средство, направленное на повышение безопасности пешеходов, в реальности они выступают как место повышенной опасности: падение на лестницах, повышение количества нарушений ПДД со стороны пешеходов, игнорирующих переходы, преступность.

Рисунок 1. Мужчина преодолевает лестницу подземного перехода. Пандус, которым оборудован переход, не подходит для использования данным типом детских колясок.

Рисунок 2. Мужчина помогает пожилой женщине поднять тележку по лестнице.



В данном отчете представлены результаты натурного исследования, призванного выявить фактическое использование маломобильными группами граждан подземных переходов.

Благодарим волонтеров «Городских Проектов Ильи Варламова и Максима Каца», которые приняли участие в полевом этапе исследования: Ксению Данилину, Ивана Дерябина, Анастасию Екидину, Анну Комарову, Татьяну Кузнецову, Наталию Лебанину, Анну Левченко, Николая Наумова, Ирину Николаеву, Кирилла Полтавца.

Координатор исследования – Дмитрий Грубый.
Отчёт подготовлен Екатериной Феловой.

Предпосылки к исследованию

РОССИЙСКОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО ОПРЕДЕЛЯЕТ МАЛОМОБИЛЬНЫХ ГРАЖДАН СЛЕДУЮЩИМ ОБРАЗОМ:

Маломобильные граждане:

- инвалиды всех категорий, к которым относятся лица, имеющие нарушение здоровья со стойким расстройством функций организма, обусловленное заболеваниями, последствиями травм или дефектами, приведшими к ограничению жизнедеятельности, и вызывающее необходимость их социальной защиты;
- лица пожилого возраста;
- граждане с малолетними детьми, в том числе использующие детские коляски;
- другие лица с ограниченными способностями или возможностями самостоятельно передвигаться, ориентироваться, общаться, вынужденные в силу устойчивого или временного физического недостатка использовать для своего передвижения необходимые средства, приспособления и собак-проводников¹.



До недавнего времени в обиходе под маломобильными гражданами подразумевались только инвалиды. Однако, в последнее время наметилась тенденция к признанию маломобильными и других категорий граждан: пожилых людей, родителей с детскими колясками, беременных, людей с багажом и т.д., то есть всех людей, имеющих постоянные или временные ограничения в передвижении.

По разным данным в России насчитывается 45,3 млн. (~30%) маломобильных граждан.²

В течение жизни каждый человек неоднократно становится маломобильным²: пользуется детской коляской, перемещает багаж, получает травмы, претерпевает физические изменения, затрудняющие передвижение, в пожилом возрасте.

¹ Закон города Москвы от 17 января 2001 года N 3 «Об обеспечении беспрепятственного доступа инвалидов к объектам социальной, транспортной и инженерной инфраструктур города Москвы».

² Енин Д.В. Социологическое исследование потребностей маломобильных групп населения в транспортных услугах и обеспечении доступности объектов

Предпосылки к исследованию

В социально-демографической структуре населения города Москвы достаточно высок удельный вес инвалидов в общей численности населения. Так, граждане с ограниченными возможностями здоровья составляют почти десятую часть населения города Москвы (на 1 января 2013 года — более 1,2 млн. человек). К такой категории относятся инвалиды, применяющие при передвижении различные опоры, — свыше 22 тыс. (среди них инвалиды-колясочники — 7,3 тыс.), слабовидящие и слепые — свыше 15 тыс., глухие и слабослышащие — 6,5 тыс.³ Безусловно, это наиболее незащищенная часть населения, требующая особого внимания, но инвалиды от всего числа маломобильных граждан составляют треть.

Помимо инвалидов к маломобильным гражданам относятся дети до 4 лет (~5% населения Москвы), пожилые люди в возрасте старше 60 лет — 20%⁴.

Таким образом, в Москве доля маломобильных граждан составляет более 30% от всего числа горожан, а именно — более 3,6 млн. человек⁵.

В связи с тем, что треть населения Москвы имеет временные или постоянные ограничения в передвижении, городская инфраструктура, чтобы не исключать этих людей из общественной жизни, должна учитывать их особые потребности. В случае низкой доступности городской инфраструктуры, снижается разнообразие целей перемещений маломобильных граждан, они носят в основном обязательный характер и сводятся к бытовым и трудовым целям перемещения (диаграмма внизу страницы), при этом 21% бытовых перемещений — это посещение медицинских учреждений⁶.



Характеристика существующей подвижности маломобильных групп

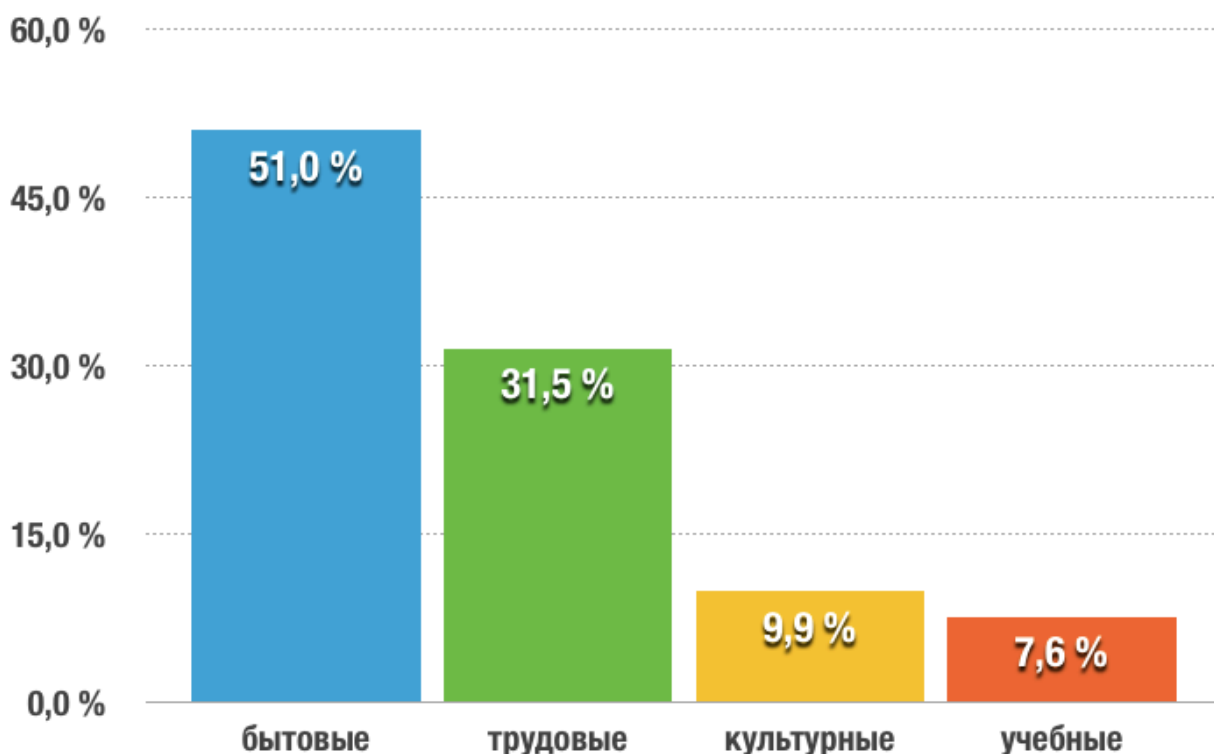


Диаграмма 1. Цели поездок маломобильных граждан.

3 Паспорт Государственной программы «Социальная поддержка жителей города Москвы на 2012– 2016 годы». <http://vestnik.mos.ru/files/other/pril/2013/493pp/pasport.html>
4 Московский статистический ежегодник. 2011: Стат.сб./Мосгорстат – М., 2011. – 224 с.

5 По данным Территориального органа Федеральной службы государственной статистики по г. Москве численность постоянного населения города Москвы (в границах, действующих с 1 июля 2012 г.) по оценке на 1 сентября 2013 г. составила 12076,1 тыс. человек.

6 Енин Д.В. Социологическое исследование потребностей маломобильных групп населения в транспортных услугах и обеспечении доступности объектов транспортной инфраструктуры.

Предпосылки к исследованию

Согласно опросу, проведенному Фондом Общественного мнения в 2013 году⁷, лишь 22% россиян сказали, что там, где они живут, есть пандусы. По словам только 14% респондентов, в их населенном пункте есть звуковые сигналы для слабовидящих людей на пешеходных переходах. Ранее проведенное «Городскими проектами» исследование⁸ показало, что только 24% опрошенных считают свои дворы приспособленными для маломобильных групп населения.

В Москве, в связи с хорошим финансированием, ситуация с городской инфраструктурой обстоит несколько лучше, чем в России в целом. Так, в 2011 году была принята Государственная Программа «Социальной поддержки жителей города Москвы на 2012–2016 годы», в которой существует подпрограмма «Социальная интеграция инвалидов и формирование безбарьерной среды для инвалидов и других маломобильных групп населения». Согласно

этой подпрограмме среди прочих выделяется всего один показатель, касающийся улучшения городской среды: удельный вес городских общественных зданий доступных для маломобильных групп населения должен возрасти с 54% в 2011 году до 85% к 2016 году⁹. На достижение этого показателя за 4 года будет потрачено 10,7 млрд. рублей, что составляет 0,5% от всех средств, выделяемых на Программу¹⁰.

Одним из главных факторов, который делает городскую среду недоступной для маломобильных, является наличие таких объектов дорожно-транспортной инфраструктуры, как внеуличные пешеходные переходы — подземные и надземные.

Строящиеся переходы должны учитывать строительные требования к инфраструктуре для маломобильных граждан: СНиП 35-01-2001 доступность зданий и сооружений для маломобильных групп населения и его актуализированную редакцию — СП 59.13330.2012.

ОДНАКО, НЕСМОТРЯ НА ДЕКЛАРИРУЕМЫЕ ГОРОДСКИМИ ВЛАСТЯМИ ДОСТИЖЕНИЯ ВЫСОКИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ БЕЗБАРЬЕРНОЙ СРЕДЫ, НА ПРАКТИКЕ ПЕРЕХОДЫ ОКАЗЫВАЮТСЯ НЕДОСТУПНЫМИ ДЛЯ МАЛОМОБИЛЬНЫХ ГРАЖДАН ПО ПРИЧИНЕ НЕСОБЛЮДЕНИЯ ЭТИХ СТРОИТЕЛЬНЫХ ПРАВИЛ И НОРМ ЭКСПЛУАТАЦИИ.



⁷ Источник данных: «ФОМнибус» — опрос граждан РФ от 18 лет и старше. 23 сентября 2012. 43 субъекта РФ, 100 населенных пунктов, 1500 респондентов. Интервью по месту жительства. Статпогрешность не превышает 3,6%.

⁸ Опрос на тему удобства дворовой инфраструктуры был проведен в августе 2013 года, методом он-лайн-анкетирования было опрошено 1693 жителя Москвы.

⁹ Необходимо отметить, что в Государственной программе Российской Федерации «Доступная среда», реализуемой с 2011 по 2015 годы, этот показатель должен возрасти с 12% в 2010 году до 45% к 2016 году.

¹⁰ Данные портала «Открытый бюджет Москвы» http://budget.mos.ru/gp_social

Мнения экспертов

МЫ ВЗЯЛИ НЕСКОЛЬКО КОММЕНТАРИЕВ У ЭКСПЕРТОВ, КОТОРЫЕ ЗАНИМАЮТСЯ ПРОБЛЕМАМИ ГОРОДСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ МАЛОМОБИЛЬНЫХ.

Юлия Комина, администратор интернет-портала disability.ru:

“ На сегодняшний день подземные и надземные пешеходные переходы для маломобильных граждан недоступны. Наличие швеллеров и беспорядочно выложенная тактильная плитка или разлитая жёлтая краска – не есть показатель доступности. Лифтовое оборудование, как правило, или неисправно, или не запущено в эксплуатацию, или при использовании требует помощи посторонних людей. Подземные пешеходные переходы, построенные до 2001 года, не адаптировались для маломобильных граждан.

Светлана Носачева, Президент регионального общественного фонда Правовой защиты и поддержки инвалидов «Без Барьеров»:

“ Если честно, я ни разу не пользовалась переходами. Езжу на машине и уже паркуюсь там, где мне надо. Подопечные нашего Фонда обращаются с тем, что лифты почти нигде не работают, а там, где переходы прямо через дорогу в большинстве случаев понижения либо совсем нет, либо поребрик кладут на бок и все равно самостоятельно не съехать. Подземные переходы, где ступеньки вниз с рельсами, вообще не переделывали. А по ним вообще невозможно съезжать.

НА ПРИСПОСОБЛЕНИЕ СУЩЕСТВУЮЩИХ ПЕШЕХОДНЫХ МОСТОВ, ТОННЕЛЕЙ И ПУТЕПРОВОДОВ ДЛЯ МАЛОМОБИЛЬНЫХ ГРАЖДАН С УЧЕТОМ ПРОЕКТНЫХ РАБОТ И ОСНАЩЕНИЯ ОБОРУДОВАНИЕМ ЗА 2012–2016 ГОДЫ БУДЕТ ПОТРАЧЕНО 862 МЛН. РУБ.

Этих затрат можно было бы избежать, при этом значительно повысив доступность городских объектов инфраструктуры, отказавшись от нерационального подхода к строительству новых внеуличных переходов и применив практику оборудования наземных пешеходных переходов в местах нахождения уже построенных.



Мнения экспертов

ВСЕМИРНО ИЗВЕСТНЫЙ ДАТСКИЙ УРБАНИСТ ЯН ГЕЙЛ, консультирующий Правительство Москвы по проблеме пешеходной инфраструктуры, в своей книге «Города для людей» отмечает, что «В начале эпохи вторжения автомобилей, с 1950-х по 1970-е гг., дорожное строительство фокусировалось исключительно на увеличении пропускной способности дорог и предотвращении происшествий с участием пешеходов. Решение обеих проблем часто виделось в перенаправлении пешеходов в подземные и надземные переходы. И те, и другие имеют лестницы с двух сторон. Специалисты быстро увидели, что они крайне непопулярны и люди пользуются ими тогда, когда вдоль дороги идет высокий забор, не оставляющий пешеходам выбора. Впрочем, это никак не решило проблему тех, кто гуляет, пользуется инвалидными колясками и велосипедами.»



К сожалению, в России все еще сильна транспортная парадигма при планировании городских ландшафтов. Так, в диссертации Смыковского А.В. от 2003 года мы находим утверждение, что «строительство внеуличных пешеходных переходов позволяет решать проблемы транспортной перегруженности улиц и магистралей городов, безопасности дорожного движения, экологии и другие»¹¹.

Конечно мы, как и Ян Гейл, и другие специалисты по городской среде, не призываем к полному отказу от внеуличных пешеходных переходов в городах, но настаиваем на том, что они уместны только на крупных автомагистралях.

НА УЛИЦАХ ГОРОДСКОГО ЦЕНТРА И РАЙОННОГО ЗНАЧЕНИЯ ПОДЗЕМНЫЕ И НАДЗЕМНЫЕ ПЕРЕХОДЫ ВЫСТУПАЮТ НЕПРЕОДОЛИМЫМИ ПРЕПЯТСТВИЯМИ ДЛЯ МАЛОМОБИЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ.



¹¹ Смыковский А.В. Методы технико-экономического обоснования строительства внеуличных пешеходных переходов: диссертация ... кандидата экономических наук : 08.00.05. - Москва, 2003. - 171 с.

Мнения экспертов

МЫ ВЗЯЛИ НЕСКОЛЬКО КОММЕНТАРИЕВ У ЭКСПЕРТОВ, КОТОРЫЕ ЗАНИМАЮТСЯ ПРОБЛЕМАМИ ГОРОДСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ДЛЯ МАЛОМОБИЛЬНЫХ.

Иван Зверев, инженерный психолог, исследователь проблем пожилых людей:

☞ Большие сложности для пожилых составляет преодоление надземных переходов, которые обычно имеют большую длину лестниц, чем подземные, и обладают теми же проблемами, что и подземные. После преодоления лестниц пожилым, затратившим значительное количество сил, нередко требуется отдых и возможность присесть. Лифты, которыми оснащаются новые переходы, если работают, для использования требуют прочтения и правильного понимания инструкции (часто запутанной, если её не отклеили), и общение с оператором через переговорное устройство. В целом это непривычный, новый ряд действий, являющийся психологическим барьером, и зная особенность пожилых людей действовать "постаринке", кажется, что даже работающими лифтами они пользуются крайне редко.

Безусловно, подземные и надземные переходы, не оборудованные лифтами, представляют большую проблему для пожилых в первую очередь из-за снижения физиологических возможностей и болезней костей и суставов, затрудняющих подъём и спуск по лестницам. Также, пожилые люди (60+) характеризуются стабильным ухудшением психомоторных реакций в целом. Ухудшается точность движений, появляются ошибочные не осознаваемые микродвижения, снижается контроль за движениями, хуже распознают положение тела в пространстве. При пользовании ступенями переходов повышается риск упасть, неверно поставив ногу, поскользнуться, промахнуться рукой мимо поручня. Пожилые компенсируют это сознательными и очень медленными движениями, что значительно снижает скорость передвижения. Большую проблему составляет отсутствие цветового кодирования поручней и визуальных маркеров на ступенях, обозначающих их границы. Поручни позволяют удерживать равновесие, но в Москве они неудобные серые (не обращают на себя внимание и не "приглашают" ими воспользоваться) и часто металлические (скользкие, зимой очень холодные). Поручни нередко заслонены торговцами.

Ухудшение зрения и ориентации в пространстве создаёт проблемы в разветвленных переходах, где нет навигации, или она слишком мелкая, и пожилые её не замечают. Также часто непонятно, куда ведёт переход на сложных перекрёстках, и можно ли дойти до нужного места, не спускаясь в него.

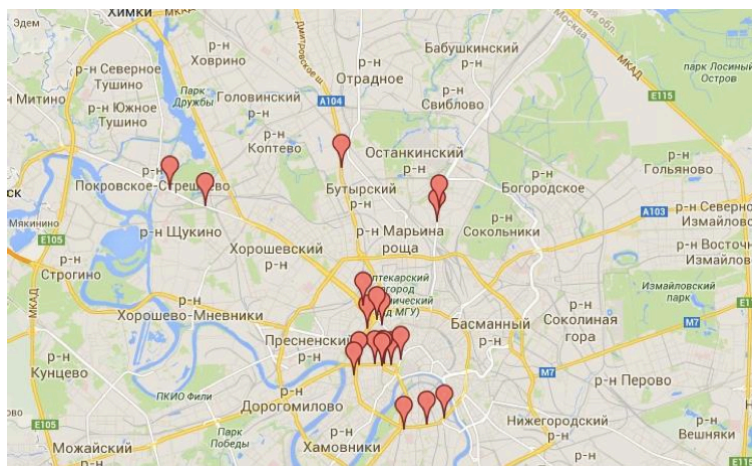


Основные результаты

КАК ОТМЕЧАЛОСЬ ВЫШЕ, ИЗ ВСЕГО НАСЕЛЕНИЯ МОСКВЫ 30% ЯВЛЯЮТСЯ МАЛОМОБИЛЬНЫМ. МЫ РЕШИЛИ ВЫЯСНИТЬ, КАКОЕ КОЛИЧЕСТВО МАЛОМОБИЛЬНЫХ ГРАЖДАН ПОЛЬЗУЕТСЯ ПОДЗЕМНЫМИ ПЕРЕХОДАМИ ПО СРАВНЕНИЮ С ПЕШЕХОДАМИ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ В ДВИЖЕНИИ.

В ноябре 2013 года волонтерами «Городских проектов» методом наблюдения была собрана статистика по количеству пользователей подземных переходов. Для исследования были выбраны 20 подземных переходов, не совмещенных с выходами со станций метрополитена.

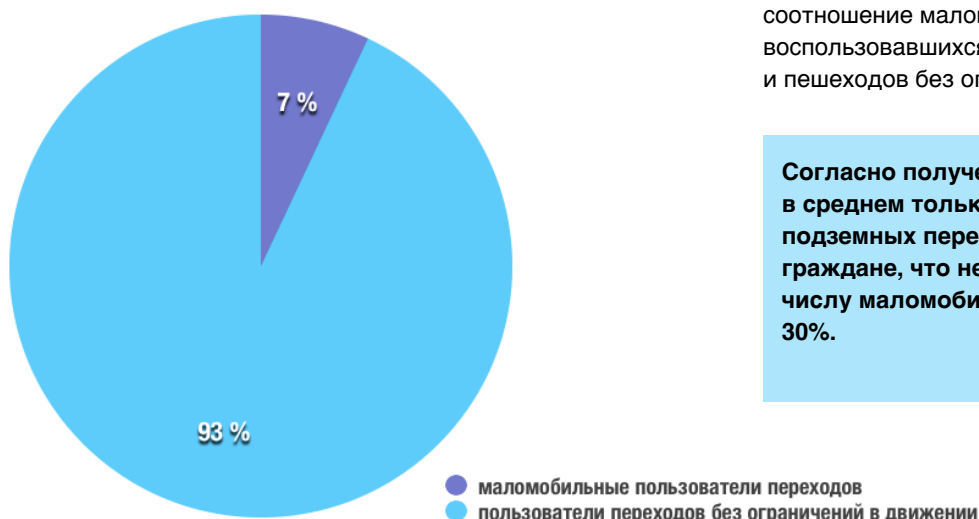
Справа представлена карта расположения исследованных переходов.



В течение 15-ти минут каждого часа волонтеры подсчитывали пользователей переходов по двум категориям: пешеходы с ограничениями в движении (в инвалидном кресле, с детской коляской, с тележками и т.д.) и пешеходы без ограничений в движении. Используемый инструментарий в виде бланка учета пользователей переходов находится в Приложении (стр.13). Всего было собрано 49 замеров в различное время суток.

В ходе всех наблюдений было зафиксировано 3 человека, использующих для передвижения костыли, 1 человек на роликах, ни одного инвалида в коляске. С чемоданами и тележками было зафиксировано 42 человека, с детьми до 3-х лет – 50 человек. Несмотря на окончание велосезона, было зафиксировано 14 велосипедистов, передвижение которых также требует отдельной инфраструктуры.

Соотношение пользователей переходов



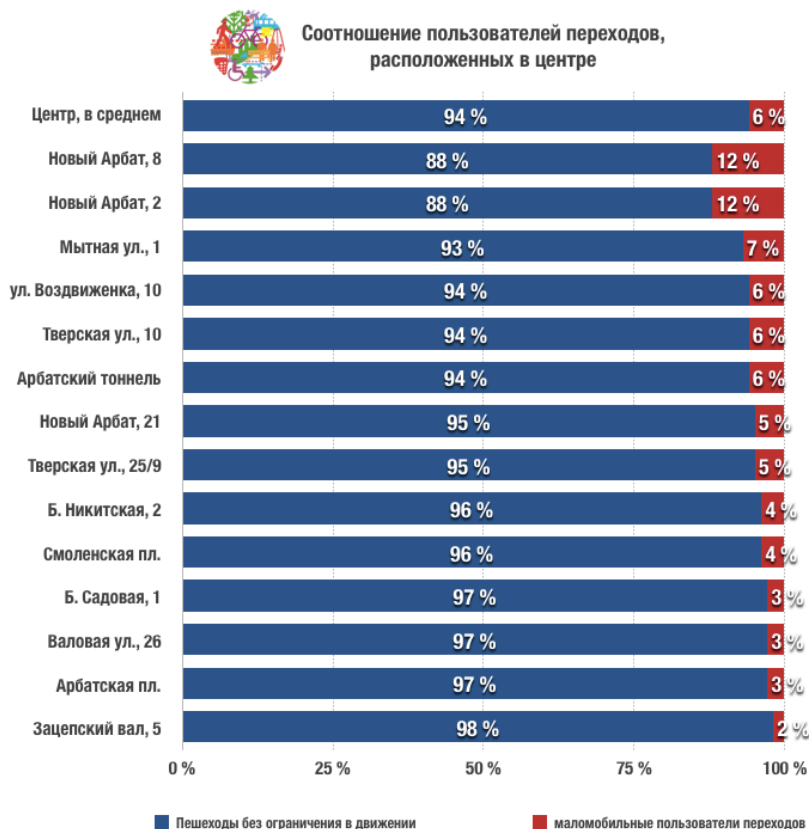
На диаграмме слева представлено соотношение малоомобильных пешеходов, воспользовавшихся тем или иным переходом, и пешеходов без ограничений в движении.

Согласно полученным данным, в среднем только 7% пользователей подземных переходов – малоомобильные граждане, что не соответствует общему числу малоомобильных в городе, равное 30%.

Соотношение пользователей переходов относительно ограничений в передвижении.

Основные результаты

Размах полученных значений составляет от 2% до 22%, поэтому имеет смысл проанализировать данные переходов, в зависимости от их местоположения. Мы разделили переходы на находящиеся в пределах Садового кольца и на периферии. Такое разделение связано с тем, что на сегодняшний день транспортная инфраструктура города Москвы слабо приспособлена для передвижения маломобильных граждан, особенно это касается станций метрополитена в центре города.



Соотношение пользователей переходов, расположенных на периферии, относительно ограничений в передвижении

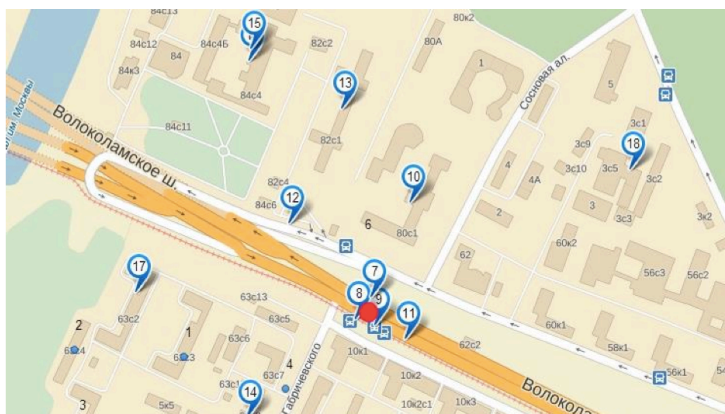


Соотношение пользователей переходов, расположенных в центре, относительно ограничений в передвижении.

Основные результаты

КАК ОТМЕЧАЛОСЬ ВЫШЕ, ИЗ ВСЕГО НАСЕЛЕНИЯ МОСКВЫ 30% ЯВЛЯЮТСЯ МАЛОМОБИЛЬНЫМ. МЫ РЕШИЛИ ВЫЯСНИТЬ, КАКОЕ КОЛИЧЕСТВО МАЛОМОБИЛЬНЫХ ГРАЖДАН ПОЛЬЗУЕТСЯ ПОДЗЕМНЫМИ ПЕРЕХОДАМИ ПО СРАВНЕНИЮ С ПЕШЕХОДАМИ БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ В ДВИЖЕНИИ.

Обращает на себя внимание высокий процент маломобильных пользователей перехода, расположенного по адресу Волоколамское ш., 80. Это подземный переход, не оборудованный лифтом. Находится он на остановке общественного транспорта «Больница МПС». Волонтерами было произведено 7 замеров в различное время. Как видно на карте справа, в районе расположения этого перехода находится около 20 медицинских учреждений.



Медицинские учреждения, расположенные в районе исследуемого перехода.

Но даже эта цифра в 22%, полученная в ходе обследования, не соотносится с третью маломобильного населения города Москвы.

Полученные данные подтверждают нашу гипотезу о том, что подземные переходы, как часть городской среды, выступают препятствием для передвижения маломобильных групп граждан. Даже на периферии процент пользователей переходов равен 9% при том, что в Москве 30% от всего населения – люди с ограничениями в движении. Недружелюбная городская среда и большое количество

непреодолимых препятствий на улицах города резко сужает пространство передвижения маломобильных людей. В связи с этим, стоит обратить внимание на социально-психологический аспект недоступности городской среды, в частности, подземных и надземных переходов.

ВОТ КАК КОММЕНТИРУЕТ ЭКСПЕРТ ЭТУ ПРОБЛЕМУ:

Иван Зверев, инженерный психолог, исследователь проблем пожилых людей:

“ Проблемы физической доступности переходов (как и любой другой, доступной ранее и недоступной в период старости, инфраструктуры) вносят серьезный вклад в осознание собственной беспомощности, отставания от окружающих, что в свою очередь приводит к негативной стратегии старения, выключения из социума, замкнутости, старческой депрессии. Ухудшает ситуацию сложность или невозможность добраться до мест социализации (поликлиника, кружки, родственники) за счёт того, что многие пешеходные маршруты оказываются разорванными подземными и надземными пешеходными переходами. Это справедливо и для инвалидов.

Выводы и рекомендации

В СРЕДНЕМ ТОЛЬКО 7% ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ ПОДЗЕМНЫХ ПЕРЕХОДОВ — МАЛОМОБИЛЬНЫЕ. ЭТО НЕ СООТВЕТСТВУЕТ ОБЩЕМУ ЧИСЛУ МАЛОМОБИЛЬНЫХ В ГОРОДЕ, РАВНОЕ 30%

Таким образом, можно сделать вывод, что на сегодняшний день доступность городской среды для трети населения Москвы находится на низком уровне, в том числе по причине большого количества подземных и надземных переходов. Согласно полученным данным в среднем только 7% пользователей подземных переходов — маломобильные граждане, что не соответствует общему числу маломобильных в городе, равное 30%.

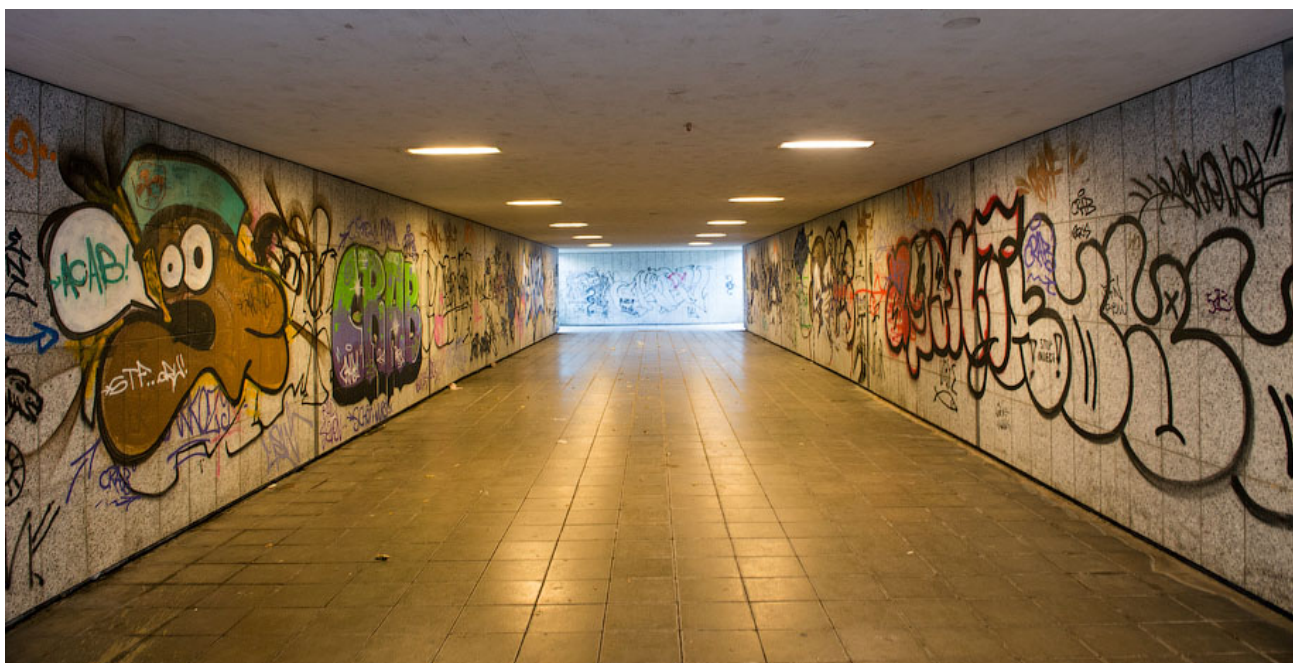
Помимо самого факта наличия большого количества внеуличных переходов, состояние большинства эксплуатируемых переходов по экспертному мнению не удовлетворяет современным стандартам безбарьерной среды.

КАК ОТМЕЧАЕТ ЯН ГЕЙЛ,

«Сегодня в мире существует множество неиспользуемых подземных пешеходных переходов и мостов. Они представляют определенную эпоху и философию.»

Физическая недоступность городской среды ведет к социальнопсихологической изолированности, что снижает социальную, экономическую, культурную активность маломобильных граждан.

Мы надеемся, что Правительство Москвы не будет повторять ошибок, совершенных другими городами, и в дальнейшей деятельности будет руководствоваться передовыми практиками преобразования городской среды.



Библиография

1. Города для людей / Ян Гейл; Изд. На русском языке – Концерн «Крост», пер. с англ. – М.: Альпина Паблишер, 2012. – 276 с.
2. Енин Д.В. Социологическое исследование потребностей малоомобильных групп населения в транспортных услугах и обеспечении доступности объектов транспортной инфраструктуры.
3. Закон города Москвы от 17 января 2001 года N 3 «Об обеспечении беспрепятственного доступа инвалидов к объектам социальной, транспортной и инженерной инфраструктур города Москвы».
4. Паспорт Государственной программы «Социальная поддержка жителей города Москвы на 2012-2016 гг.»
5. Смыковский А.В. Методы технико-экономического обоснования строительства внеуличных пешеходных переходов: диссертация ... кандидата экономических наук : 08.00.05. - Москва, 2003. - 171 с.

Приложение

Протокол сбора первичной статистической информации

ПРОЕКТ
ВНЕУЛИЧНЫЕ ПЕРЕХОДЫ



БЛАНК УЧЕТА ПОЛЬЗОВАТЕЛЕЙ ПЕРЕХОДОВ

Дата			
Интервал времени (15 мин.)			
Адрес перехода			
Тип перехода	☐ подземный ☐ надземный		
Имя волонтера			

Категория пешеходов	Количество	Итого	
Пешеходы БЕЗ ограничений в движении			
Пешеходы с ограничениями в движении	С видимыми ограничениями		
	В инвалидном кресле		
	На костылях		
	С тростью		
	С детской коляской		
	Дети до трех лет		
	С чемоданом, тележкой...		
	Велосипедисты		
	Роллеры		
Другое			
Примечания:			