

УДК 711.4+316.62

*И.П. Прядко***ПРОБЛЕМЫ ПРОЕКТИРОВАНИЯ  
ЖИЛИЩНЫХ МОДЕЛЕЙ  
С УЧЕТОМ СОЦИАЛЬНОЙ  
АДАПТАЦИИ  
МАЛОМОБИЛЬНЫХ  
КАТЕГОРИЙ НАСЕЛЕНИЯ К  
УСЛОВИЯМ ЖИЗНИ В  
СОВРЕМЕННОМ ГОРОДЕ**

Рассмотрены вопросы организации архитектурно-планировочной среды для маломобильных жителей современного города. Подчеркнуто, что важнейшая характеристика городской среды — ее доступность для различных категорий городского населения, а выделение маломобильных групп как особой категории последнего не должно приводить к их изоляции.

*Ключевые слова:* архитектурно-планировочная среда, градостроительное проектирование, безбарьерная среда, доступ для маломобильных групп, инвалидность, недееспособное население, потребности инвалидов.

Актуальность изучения жилищных моделей мегаполисов обусловлена происходящим в настоящее время поворотом к комплексному и планомерному анализу социальных проблем строительной сферы. Правда, такой поворот только наметился и пока не завершился окончательно. Еще не выработано единых подходов к решению социальных задач подобного рода. Отметим только, что специалисты в разных областях касаются лишь локальных аспектов данной темы [1—3]. Разумеется, есть уровень проблем, доступный исключительно профессионалам в области архитектуры и строительства. Это проблема безопасности зданий [4, с. 183], вопросы, связанные с перепрофилированием исторических зданий для удовлетворения социальных нужд среднестатистического жителя города, к числу которых относятся и маломобильные горожане [5, с. 170], улучшение экологического климата городов [6, с. 130]. Но трудно не согласиться с тем, что горизонт даже высокоподготовленного специалиста в области строительства узок, а его взгляд зачастую односторонен. На самом деле жилищное моделирование интегрирует в себе различные аспекты, среди которых ведущая роль принадлежит социальным моделям. Они и должны быть осмыслены широким кругом людей, занятых в сфере планирования, архитектуры, строительства, жилищно-коммунального хозяйства.

В настоящей работе в центре внимания находятся социальные проблемы организации комфортной архитектурно-планировочной среды для маломобильных групп городского населения. В рамках заявленной темы предполагается изучить круг вопросов, поставленных самой логикой событий и связанных с практикой градостроительства. Выясним, как формулируются сегодня требования к жилищным моделям, создающим комфортную среду для маломобильных групп населения, определим, другими словами, модели, предпочтительные в социальных контекстах, поставленных на повестку дня.

Создание комфортных условий для групп городского населения не должно приводить к изоляции людей, их десоциализации. По мнению отдельных авторов, создание обособленной среды для каждой социальной группы по отдельности чревато разрушением целостного видения города. Подчеркивается при этом органический спонтанно-стихийный характер формирования городской среды. Так, согласно

*I.P. Pryadko***DESIGN  
OF RESIDENTIAL HOUSE  
MODELS  
WITH ACCOUNT  
FOR SOCIAL ADAPTATION  
OF LOW MOBILE POPULATION  
CATEGORIES TO THE URBAN  
ENVIRONMENT**

The author considers architectural planning solutions taking account of the needs of low mobile citizens in the present-day cities and towns. The author argues that the most important property of any urban environment consists in its environmental friendliness in respect of various groups and categories of the urban population. Identification of low mobile groups as a special category of the urban population must never cause their isolation.

*Key words:* architectural environment, urban planning, barrier-free environment, environmental friendliness for low mobile citizens, disability, needs of disabled citizens, legally incapable citizens.

воззрениям Дж. Джекобс — историка урбанистической культуры — городская жизнь не может быть спланирована строгим образом [7]. Действительно, планировочная деятельность предполагает учет «планировочных» инициатив со стороны самих граждан. По убеждению Джекобс, следует принимать в расчет полифункциональность городской среды. В качестве примера приводятся молодежь и дети, которые большую часть своего времени находятся на улицах. Джекобс, например, полагает, что проектирование улиц городов должно учитывать эффективность транспортного движения. Эти теоретические выводы должны быть учтены при проектировании городского пространства для инвалидов и других маломобильных горожан.

Важным представляется точное определение содержания термина «маломобильные группы населения». Маломобильные группы населения — лица пожилого возраста; иные лица с ограниченными возможностями самостоятельно передвигаться, ориентироваться, общаться, вынужденные в силу устойчивого или временного физического недостатка использовать для своего передвижения необходимые средства или приспособления; беременные женщины, а также граждане с малолетними детьми, использующие детские коляски.

Именно эти группы населения более других нуждаются в государственной поддержке. В городах имеются люди, для которых по независящим от них причинам доступ к жизненно важным объектам затруднен. Это те, кто полностью или частично (временно) утратил мобильность. Перед гражданским обществом стоит задача обеспечить им минимальный уровень благ, гарантировать безопасность, сделать ее, по меньшей мере, равной по уровню безопасности других жителей современного мегаполиса. Чтобы всего этого добиться, следует в соответствии с требованиями гигиены и экологии техносферы обустроить среду их проживания. Такая среда оформляется как *архитектурно-планировочное решение*. И это решение должно быть обеспечено деятельностью строителей, ландшафтных дизайнеров, архитекторов, представителей коммунальных служб, контрольных органов, администраций городских поселений — всех тех, на ком лежит функция организации среды современного мегаполиса. Процесс управления городским кварталом (районом) можно рассматривать как реализацию стратегий, призванных служить делу построения системы независимых и эффективных структур, включающих в себя человеческие и материальные ресурсы и обеспечивающих целенаправленное развитие соответствующего района города [8, с. 21].

Нужна также стратегия быта маломобильных горожан, его организация с учетом потребностей. На фоне трансформирующихся социальных отношений архитектурно-планировочная среда изменяется относительно медленно. А изменения в быту в современном российском социуме происходят стремительно. Современное российское общество переживает период структурных изменений всех сфер жизнедеятельности. Социально-экономические перемены ведут к изменению условий, способов и форм удовлетворения материальных и культурных потребностей, то есть к изменениям в бытовой сфере. Специфика жилищного пространства состоит в том, что с одной стороны, «при всей сложности, она устойчива, т.е. сохраняет свою структуру; а его основные компоненты в той или иной форме сохраняют свою целостность» [9, с. 3]. С другой стороны, сфера проживания или быт современного горожанина проявляют склонность к изменениям: «Быт <...> впитывает в себя все происходящие в обществе перемены, при этом, не являясь пассивным отражением экономических, политических и культурных процессов. Сфера быта оказывает обратное воздействие на общественную жизнь» [9, с. 3].

Немаловажное значение имеют разработка нормативной базы, определение стандартов и правил, задающих уровень комфорта для маломобильных групп и их безопасности при перемещении по городу и в быту. Достижение безопасности должно стать целью строителей, эксплуатационных работников и представителей ремонтных служб, работников ЖКХ, дизайнеров и архитекторов. Совокупные их усилия имеют целью повышение уровня социальной активности представителей маломобильных групп городского населения. Необходимо сказать, что нормативная документация предписывает учитывать при проектировании зданий и сооруже-

ний потребности инвалидов и людей с колясками. Подчеркивается, что «каждый вид градостроительной документации разрабатывается в соответствии с градостроительными, экологическими, санитарными и иными нормативами, а также с учетом требований по обеспечению потребностей маломобильных групп населения» [10].

Задачей при планировании жилой застройки является не только создание условий социализации, но и обеспечение безопасности маломобильных групп в условиях городской среды. Безопасность маломобильных групп предполагает решение ряда задач, которые формулируются следующим образом:

- 1) достижение безаварийных ситуаций;
- 2) предупреждение травматизма;
- 3) сохранение здоровья.

При определении критериев безопасности маломобильных групп продуктивен системный подход. Говорится о единой системе человек — среда обитания, при этом «обеспечение безопасности человека всегда выступает в качестве необходимого условия существования указанной системы, а ее высокая эффективность может рассматриваться как достаточное условие» [11, с. 50].

Для категорий работающих маломобильных граждан, в частности инвалидов-надомников, настоятельно необходимым является повышение их работоспособности и качества труда, а для этого повышение комфортности их рабочего места. Отметим в данной связи, что решение вопросов безопасности тесно связано с удовлетворением социальных потребностей инвалидов: данные проблемы могут быть решены только в комплексе. Достижение перечисленных выше целей имеет не только большое экономическое значение (делает, например, труд инвалидов эффективнее), но и способствует интеграции названных групп в социум, что важно для тех, кто безвозвратно утратил свою мобильность и потому по объективным показателям не может жить жизнью общества в той мере, в какой это доступно другим людям.

Сейчас в крупных мегаполисах России уже предпринимаются меры по созданию доступной среды для инвалидов. Например, в Москве уже есть маршруты городского транспорта с подъемными устройствами. В Екатеринбурге, Воронеже и некоторых других городах действует *социальное такси* для инвалидов. Но таких примеров немного, и даже в масштабах этих мегаполисов они не достаточны. И тем более они ценны! Ведь обеспечение безбарьерной среды становится возможным только в условиях, когда общие нормативные документы подкрепляются инструкциями и распоряжениями, конкретизирующими и разъясняющими стратегию, отраженную в документации, а главное — когда нормативы подкрепляются конкретными действиями. Примером, свидетельствующим о том, что усилия в этом направлении могут быть не напрасны, является «Памятка архитектору», разработанная в Екатеринбурге. Нормативные документы, помещенные здесь, учитывают такие требования, как обеспечение беспрепятственного пользования железнодорожным, воздушным, водным, междугородным автомобильным транспортом, всеми видами городского и пригородного пассажирского транспорта, обеспечение беспрепятственного передвижения по городу для маломобильных групп населения как пешком с помощью трости, костылей, кресла-каталки, так и с помощью транспортных средств (личных, специализированных и городских общественных) [12, с. 149].

Теперь перейдем к конкретным требованиям по планированию городской среды, изложенным в нормативной документации. Согласно им при новом строительстве, при реконструкции старых помещений и особенно при выборе планировочного проекта нормативная документация должна соблюдаться неукоснительно. До вступления в силу соответствующих технических регламентов в области строительства подлежат обязательному исполнению в планировочных решениях требования действующих документов в строительстве, направленные на достижение целей технического регулирования и обеспечивающие доступность среды жизнедеятельности для инвалидов и других маломобильных групп населения. В частности, в здании должен быть как минимум один выход, приспособленный для *маломобильных* групп. Въезд должен быть с поверхности земли и из каждого доступного для этих групп подземного и надземного перехода, соединенного со зданием.

Места обслуживания и постоянного нахождения маломобильных групп населения должны располагаться на минимально возможном расстоянии. Расстояние от эвакуационных выходов из помещений с пребыванием инвалидов и иных малоподвижных граждан, до эвакуационного выхода с этажа не должно превышать 15 м.

Нужно учитывать всю сумму культурных потребности представителей маломобильных групп, а это требует особого архитектурно-планировочного решения для учреждений культуры. Организация внутренней среды также подчиняется ГОСТам, учитывающим малую мобильность инвалидов. Постановление Минтруда регламентирует требования, предъявляемые к организации пространства оздоровительных центров, предназначенных для пожилых граждан. В соответствии с этими правилами «территория Центра должна быть благоустроена и по своему архитектурно-планировочному решению соответствовать направлениям деятельности Центра». Регламентированы требования к кинотеатрам, библиотекам и другим объектам культуры. Места для инвалидов в зрительных залах должны располагаться в отдельных рядах, выходящих на самостоятельный путь эвакуации, не пересекающийся с путями эвакуации остальной части зрителей. Места для инвалидов с поражением опорно-двигательного аппарата на трибунах спортивных сооружений спортивно-зрелищных зданий следует предусматривать в зоне, непосредственно примыкающей к выходу на трибуну. Посадочные места (столы) для инвалидов в залах предприятий общественного питания следует располагать вблизи от эвакуационного выхода, но не в непроходной зоне.

Мы уже говорили, что сложность быта маломобильных граждан является не только следствием отсутствия безбарьерной среды, но и отсутствия внимания со стороны других представителей социума. Например, доступность подъездных дорожек и пандусов для инвалидов ограничена в виду паркующихся вблизи транспортных средств автовладельцев. Еще большей проблемой становятся брошенные во дворах машины. «Проблема брошенных авто сегодня стоит чрезвычайно остро, люди приобретают более дорогие иномарки, а старые ... попросту бросают. И этот автохлам не только портит общий вид города, но и занимает места на парковках, ржавея и потихоньку разваливаясь» [13, с. 7]. Автохлам также мешает проезду маломобильных горожан. Проблема парковок для инвалидов также еще только ждет своего решения. Федеральный закон от 24.11.1995 № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов Российской Федерации» предписывает: «на каждой стоянке (остановке) автотранспортных средств, в том числе около предприятий торговли, сферы услуг, медицинских, спортивных и культурно-зрелищных учреждений, выделяется не менее 10 процентов мест (но не менее одного места) для парковки специальных автотранспортных средств инвалидов, которые не должны занимать иные транспортные средства».

Немаловажное значение имеет напоминание проектировщикам стандартных размеров инвалидной коляски. Именно с этой целью уже упомянутая «Памятка архитектору», разработанная Екатеринбургской организацией инвалидов-колясочников «Свободное движение» не только для их города, но и в целом для городов России, сообщает параметры инвалидной коляски: ширина — 0,7 м, длина — 1,2 м. Зона для размещения коляски не менее: по ширине — 0,9 м, по длине — 1,5 м [13]. Напоминание таких параметров — дело хорошее. Но почему нет установленных требований для мам с колясками, не всегда учитываются антропометрические характеристики детей? Напомним трагедию в Брянске, где размытие тротуарного покрытия, невнимание местных чиновников к состоянию канализационной сети привело к гибели ребенка.

В следующем разделе упомянутого документа говорится о благоустройстве территории. Важность этих требований определяется тем, что уже прилегающее к дому пространство должно обеспечить мобильность индивида, облегчить его перемещение по двору, по расположенной вблизи дома рекреационной зоне, если таковая имеется: «Пересечение пешеходных дорожек выполняется в одном уровне. <...> На всем протяжении пешеходного пути имеющиеся перепады, выполненные в виде лестниц, должны быть продублированы пандусами. Лестницы и пандусы ограждаются перилами» [12, с. 34].

Требования к пешеходным дорожкам и степень их уклона в документе определяется на основе законов механики. Приводятся следующие цифры: «Уклоны пешеходных дорожек и тротуаров не должны превышать: продольный — 5 %, поперечный — 1 %. Опасные для инвалидов участки следует огораживать бортовым камнем высотой не менее 5 см. В исключительных случаях — продольный уклон от 5 до 10 % на протяжении не более 12 м пути выполняется в виде пандуса вдоль спуска с устройством через промежуточные площадки длиной не менее 1,5 м (1,4 м) и ограждается перилами. В начале и в конце пандуса следует располагать горизонтальные площадки» [12, с. 34].

Выход тротуаров и пешеходных путей к проезжей части всегда сопряжен с увеличением уровня опасности не только для маломобильных, но и для простых пешеходов, и это тоже не упускает из вида цитируемый документ: «В местах пересечения пешеходных путей с проезжей частью улиц и дорог высота бортовых камней тротуара должны быть не менее 2,5 см и не превышать 4 см. Ширина пониженного бордюра — не менее 0,9 м, он окрашивается контрастной желтой краской. Съезды с тротуаров должны иметь уклон не более 1:10. Не допускается применение скошенного бортового камня и съездов, сужающих ширину проезжей части. Для предупреждения людей с потерей зрения о приближении к пешеходному переходу следует непосредственно перед ним изменить фактуру покрытия тротуара» [12, с. 34].

Посмотрим, как реализуются перечисленные выше требования в городах Московской области. обстоятельный анализ положения вещей дает одна публикация в районной печати: «Ситуация — двоякая: где-то есть пандусы, где-то — нет. Так что, определенной категории людей в некоторые отделы входа нет». Автор заметки описывает пять случаев нарушений и заканчивает просьбой к строителям, архитекторам и тем, кто заказывает стройку, работникам торговли: вы подумайте о людях и о том, как изменить нынешнее печальное состояние входов-выходов» [14, с. 30].

Сопоставляя существующее положение вещей с требованиями нормативных документов, можно сделать вывод, что, несмотря на имеющиеся нормативы по проектированию среды с учетом потребностей представителей маломобильных групп, во многих случаях объекты социальной инфраструктуры строятся с нарушениями этих положений. Нельзя сказать, что это связано с отсутствием нормативной базы. В нашем случае явно недостаточен контроль местных органов власти за соблюдением правил по созданию среды обитания для указанного контингента горожан.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Жигунова Г.В.* Социальные проблемы города. Мурманск : Изд-во МГТУ, 2009.
2. Визуальная антропология: городские карты памяти / Центр социальной политики и гендерных исслед. ; под ред. П.В. Романова, Е.Р. Ярской-Смирновой. М. : Вариант, 2009.
3. Экологические императивы в функционировании современного градостроительного комплекса // Гуманитарные проблемы современности: социальные аспекты градостроительного комплекса. : тр. Пятой Всерос. и третьей Междунар. науч.-практ. конференции «Гуманитарные проблемы современности», 17—18 декабря 2008 года. М. : МГСУ, 2009. С. 4—8.
4. *Сокова С.Д.* Обеспечение безопасности зданий в совершенствовании методов контроля при приемке законченных работ // Социальные и экономические проблемы строительства и архитектуры : тр. Десятой Всерос. и восьмой Междунар. науч.-практ. конференции, 19—21 апреля 2011 года. М. : МГСУ, 2011. С. 183—196.
5. *Сахарова О.А.* Рекомендации к проекту перепрофилирования реконструируемых сооружений, отнесенных к памятникам архитектуры // Социальные и экономические проблемы строительства и архитектуры : тр. Десятой Всерос. и восьмой Междунар. науч.-практ. конф., 19—21 апреля 2011 года. М. : МГСУ, 2011. С. 170—179.
6. *Касьянов В.Ф.* Проблемы экологической реконструкции городской застройки // Социальные и экономические проблемы строительства и архитектуры : тр. Десятой Всерос. и восьмой Междунар. науч.-практ. конф., 19—21 апреля 2011 года. М. : МГСУ, 2011. С. 130—139.

7. Jacobs J. The Economy of Cities. N.Y., 1969.
8. Иудин А.А., Шпилев Д.А. Проблемы развития города. Современная немецкая социология (обзор). Нижний Новгород : НИИСОЦ, 2010. 56 с.
9. Шангаева Н.К. Быт городского населения. Улан-Удэ : Изд-во Бурятского ун-та, 2010.
10. Постановление Госстроя РФ от 29.10.2002 №150 «Об утверждении инструкции о порядке разработки, согласования, экспертизы и утверждения градостроительной документации». Зарегистрировано в Минюсте РФ 12.02.2003 № 4207.
11. Лобачев А.И. Основы физиологии труда и комфортные условия жизнедеятельности в техносфере // Безопасность жизнедеятельности. М. : Юрайт, 2006.
12. Леонтьева А.Г. Памятка архитектору // Материалы Читинского межрегионального безбарьерного форума / Читинская региональная организация всероссийского общества инвалидов. Чита : Палитра, ИПБЮЛ Степанов М.А., 2008. С. 33.
13. Туманов А. Брошенные машины «расплодилось». Что делать? // Сорока. Все новости Мытищи. 08.05.2012. С. 7.
14. Вещенкова А. «Мелочь» у магазина // Основа. 5.08.2011. С. 30.

#### REFERENCES

1. Zhigunova G.V. *Sotsial'nye problemy goroda* [Social Problems of the City]. Murmansk, MGTU Publ., 2009.
2. Romanov P.V., Yarskaya-Smirnova E.R., editors. *Vizual'naya antropologiya: gorodskie karty pamyati* [Visual Anthropology: Urban Memory Cards]. *Tsentr sotsial'noy politiki i gender-nykh issled.* [Centre for Social Policy and Gender Researches]. Moscow, Variant Publ., 2009.
3. *Ekologicheskie imperativy v funktsionirovanii sovremennogo gradostroitel'nogo kompleksa* [Ecological Imperatives in Operation of the Present-day Urban Planning Sector]. *Gumanitarnye problemy sovremennosti: sotsial'nye aspekty gradostroitel'nogo kompleksa.* [Humanitarian Problems of Modernity: Social Aspects of the Urban Planning Sector]. *Trudy Pyatoy Vserossiyskoy i tret'ey Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii «Gumanitarnye problemy sovremennosti»* [Works of the 5<sup>th</sup> All-Russian and 3<sup>d</sup> International Scientific and Practical Conference “Humanitarian Problems of Modernity”]. 17—18 December, 2008. Moscow, MGSU Publ., 2009, pp. 4—8.
4. Sokova S.D. *Obespechenie bezopasnosti zdaniy v sovershenstvovanii metodov kontrolya pri priemke zakonchennykh rabot* [Safety of Buildings within the Framework of Improvement of Control Methods Used as Part of Commissioning of Completed Construction Works]. *Sotsial'nye i ekonomicheskie problemy stroitel'stva i arkhitektury* [Social and Economic Problems of Civil Engineering and Architecture]. *Trudy Desyatoy Vserossiyskoy i vos'moy Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii «Gumanitarnye problemy sovremennosti»* [Works of the 10<sup>th</sup> All-Russian and 8<sup>th</sup> International Scientific and Practical Conference “Humanitarian Problems of Modernity”]. 19—21 April 2011. Moscow, MGSU Publ., 2011, pp. 183—196.
5. Sakharova O.A. *Rekomendatsii k projektu pereprofilirovaniya rekonstruiemykh sooruzheniy, otnesennykh k pamyatnikam arkhitektury* [Recommendations concerning Design of Alteration of Use of Restructured Buildings on the List of Architectural Monuments]. *Sotsial'nye i ekonomicheskie problemy stroitel'stva i arkhitektury* [Social and Economic Problems of Civil Engineering and Architecture]. *Trudy Desyatoy Vserossiyskoy i vos'moy Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii «Gumanitarnye problemy sovremennosti»* [Works of the 10<sup>th</sup> All-Russian and 8<sup>th</sup> International Scientific and Practical Conference “Humanitarian Problems of Modernity”]. 19—21 April 2011. Moscow, MGSU Publ., 2011, pp. 170—179.
6. Kas'yanov V.F. *Problemy ekologicheskoy rekonstruktsii gorodskoy zastroyki* [Problems of Ecological Restructuring of Built-up Urban Areas]. *Sotsial'nye i ekonomicheskie problemy stroitel'stva i arkhitektury* [Social and Economic Problems of Civil Engineering and Architecture]. *Trudy Desyatoy Vserossiyskoy i vos'moy Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii «Gumanitarnye problemy sovremennosti»* [Works of the 10<sup>th</sup> All-Russian and 8<sup>th</sup> International Scientific and Practical Conference “Humanitarian Problems of Modernity”]. 19—21 April 2011. Moscow, MGSU Publ., 2011, pp. 130—139.
7. Jacobs J. The Economy of Cities. New York, 1969.
8. Iudin A.A., Shpilev D.A. *Problemy razvitiya goroda. Sovremennaya nemetskaya sotsiologiya (obzor)*. [Urban Development Problems. Contemporary German Sociology (Overview)]. Nizhniy Novgorod, NIISOTs Publ., 2010, 56 p.
9. Shangaeva N.K. *Byt gorodskogo naseleniya* [Everyday Life of the Urban Population]. Ulan-Ude, Buryat State University Publ., 2010.

10. *Postanovlenie Gosstroya RF ot 29.10.2002 №150 «Ob utverzhdenii instruktsii, o poryadke razrabotki, soglasovaniya, ekspertizy i utverzhdeniya gradostroitel'noy dokumentatsii»*. Zaregistrirovano v Minyuste RF 12.02.2003 № 4207. [Resolution of the RF Federal Agency for Construction, Residential Housing and Utilities of October 29, 2002, no. 150 “On Approval of Instruction, Procedure for Development, Reconciliation, Inspection and Approval of Urban Planning Documentation”. Registered by the RF Ministry of Justice on March 12, 2003, no. 4207.

11. Lobachev A.I. *Osnovy fiziologii truda i komfortnye usloviya zhiznedeyatel'nosti v tekhnosfere* [Fundamentals of Work Physiology and Agreeable Conditions of Technology-intensive Environment]. *Bezopasnost' zhiznedeyatel'nosti* [Life Safety]. Moscow, Yurayt Publ., 2006.

12. Leont'eva A.G., Martynov A.P., Petrov S.A., compilers. *Pamyatka arkhitektoru* [Handbook for Architects]. *Materialy Chitinskogo mezhhregional'nogo bezbar'ernogo foruma* [Works of Chita Interregional Barrier-free Forum]. *Chitinskaya regional'naya organizatsiya vserossiyskogo obshchestva invalidov* [Chita Regional Branch of the All-Russian Society of the Disabled]. Chita, Palitra Publ., 2008, p. 33.

13. Tumanov A. *Broshennye mashiny «rasplodilis'». Chto delat'?* [Abandoned Cars “Have Disseminated”: What Is to Be Done?]. *Soroka. Vse novosti Mytishchi*. [Magpie. All News of Mytishchi]. 08.05.2012, p. 7.

14. Veshchenkova A. «Meloch'» u magazina [“Change” at the Store Entrance]. *Osnova Newspaper*, 5.08.2011, p. 30.

*Поступила в редакцию в феврале 2013 г.*

Об авторе: **Прядко Игорь Петрович**, доцент кафедры политологии и социологии, **ФГБОУ ВПО «Московский государственный строительный университет» (ФГБОУ ВПО «МГСУ»)**, 129337, г. Москва, Ярославское шоссе, д. 26, [priadcko.igor2011@yandex.ru](mailto:priadcko.igor2011@yandex.ru)

About the author: **Pryadko Igor' Petrovich**, Senior Lecturer, Department of Political and Social Sciences, **Moscow State University of Civil Engineering (MGSU)**, 26 Yaroslavskoe shosse, Moscow, 129337, Russian Federation; [priadcko.igor2011@yandex.ru](mailto:priadcko.igor2011@yandex.ru).

Для цитирования:

*Прядко И.П.* Проблемы проектирования жилищных моделей с учетом социальной адаптации маломобильных категорий населения к условиям жизни в современном городе [Электронный ресурс] // *Строительство: наука и образование*. 2013. Вып. 1. Ст. 1. Режим доступа: <http://www.nso-journal.ru>.

For citation:

Pryadko I.P. Problemy proektirovaniya zhilishchnykh modeley s uchetom sotsial'noy adaptatsii malomobil'nykh kategoriy naseleniya k usloviyam zhizni v sovremennom gorode [Design of Residential House Models with Account for Social Adaptation of Low Mobile Population Categories to the Urban Environment] // *Stroitel'stvo: nauka i obrazovanie* [Construction: Science and Education], 2013, no. 1, paper 1. Available at: <http://www.nso-journal.ru>