

**ПОСТИГАНЕТО НА ФИЗИЧЕСКА И ТРАНСПОРТНА ДОСТЪПНОСТ –  
ПРЕДПОСТАВКА ИЛИ АЛТЕРНАТИВА НА ДИГИТАЛНАТА ДОСТЪПНОСТ**

**ACHIEVEMENT OF PHYSICAL AND TRANSPORT ACCESSIBILITY: PRESUPPOSITION  
OR ALTERNATIVE OF DIGITAL ACCESSIBILITY**

**Galina Bogdanova**  
*g.bogdanova@gmail.com*

**Liana Galabova**  
*lianagalabova@abv.bg*

**Abstract**

*This paper discusses the way physical and transport accessibility provide model or alternative to achievement of digital accessibility as contemporary social goal. Based on direct observation of actual accessibility in variety of public spaces, belonging to different social sectors, as well as to their virtual representation, we argue that digital access is rather a continuation, than only the other way round, when a space, event, or project are not organized in regard of recent global accessibility standards. And this study explores local reality of accessibility that we work on in an interdisciplinary team, which we perceive as dynamic and improving sphere of values and innovation – not as a reflection of recent economic situation of our country, and in the world dominated by care of specific epidemic and healthcare accessibility only.*

**Keywords:** accessibility, digitalization, transport, innovation, social inclusion, discrimination, equity

**ВЪВЕДЕНИЕ**

Постигането на физическа и транспортна достъпност днес е не по-малък проблем от реалното осъществяване на дигиталната достъпност. За да потърсим значимостта на наличието на традиционните форми на достъпност на съвременен ниво като предпоставка за включването на новите технологии за информация, комуникация и визуализация, важно е преди това да се разбере в каква степен и насока се търси алтернатива чрез тях. Ако физическата и транспортна достъпност са компрометирани поради някаква неотстранима причина, за хората с увреждания и за цялата местна общност е добре да има, ако не развитие на ситуацията, поне информация за това под различна форма и комуникация, които да преодоляват потенциалните проблеми предварително.

**ИЗЛОЖЕНИЕ**

Днес вече не е достатъчно практичното заключение, че достъпността просто не е налице на някакво място, при отделно събитие или в замисъла на нови проекти, от което да следва политика на изключване на повечето потенциални посетители, участници и потребители. Констатацията, че в някои случаи технически не е възможно да се мисли за подобряване на физически, дигитален и транспортен достъп, тъй като такива дадености и казуси има на много места по света и в развитите страни, не се вписва добри в намеренията за постигане на дейно гражданско общество. А отказът да се правят опити за архитектурно и информационно преосмисляне на пространствата за труд, производство, живеене, мобилност, образование, комуникация, творчество, наука, спорт, празничност, отид, отглеждане, здравеопазване и мн. др. означава нежелание да се

измине ценностното разстояние до отговорно управление на селищната и природната среда.

Не всичко днес у нас е обяснимо със социален преход, обществена култура, държавно благосъстояние, народопсихология, стандарт на живот и ниво на устойчиво развитие и гражданственост, още по-малко с геополитика и други временни проблеми. Същността на постигането на достъпност не е в нормативната документация, но в развитието на съзнание за правата на отделни социални групи сред население с равни права, свободи и отговорности. Към това се отнасят и правата на близките и личните асистенти на хората с увреждания, които не са родови или трудови права за сметка на здравето на всички хора със затруднения, възрастни и деца, родители и самотни хора, бедни и елит, бездомни и управляващи крупни капитали и ресурси.

Проблемите за на достъпа до транспорт и достъпността на превозните средства днес са добре разработена сфера, тъй като са икономически приоритет като основно условие за устойчиво развитие. Още преди пандемията, когато мобилността като цяло беше преосмислена по целия свят във всичките ѝ детайли на управление на приоритетен сектор, е прието да се търси приоритета на емпатията и качествено изследване на достъпността (Velho, 2019) [5], за сметка на статистиката, която е основен управленски инструмент. От гледна точка на кризата в информационния, здравен и гражданско-защитен сектори се оказва по-важно ограничаването на достъп и мобилност за двете години на пандемия досега. През това време, значимостта на връзката между, жилищни, рекреативни, институционални и трудови сектори, като и между селищна и природна среда, рядко и кризисно се преосмислиха. Където още нямаше подсиурена достъпност, положението в някои случаи се оказва нетърпимо, а където имаше, не винаги потребността на досегашните решения се препотвърди.

Особеностите на кризисната транспортна и дигитална достъпност на обществени места на културно наследство и комуникация, които са натоварени с динамични и актуални съвременни социални практики, до голяма степен зависят от оперативните решения на общността и далеч не са даденост иницирирана управленски. Отливът от тези места по време на изолацията в извънредно положение постави под въпрос целесъобразността на поддръжката на тези места, пряко зависеща от наличния към момента човекопоток. В период, през който нямаше време и ресурс за преодоляване на крайно негативното въздействие върху населението на картината на изоставени търговски, образователни, културни и комуникационни пространства, не се намери визуална комуникация, която да запълни този дефицит ефективно.

Не се разкриха достатъчно мобилни пунктове на актуалните към момента дейности, които видимо и действено да подсказват на хората, че държавните институции са при тях и ги обгрижват и в същото време да осигуряват безопасност на отговорните служители. Вместо това се възстановиха традиционните гишета с прегради, характерни за наследството от периоди на войни и епидемии в миналото. Типичен са интериорите на пощенски станции, образователни и здравни заведения, паспортни и пътните полицейски подразделения. Вероятно поради съображения за сигурност и следване на определени стандарти, на много такива места (работни за едни хора и приемни за други) няма архитектурна промяна, въпреки ремонти заради нова техника или мебели.

Може да се каже, че нещата (не само стълбищата и санитарните възли, които се ремонтират и някъде са снабдени с подеминици) изглеждат по старому – както преди десетилетия. Видимо е оптимизиран процеса на обработка на документи, хората се подпомагат от съвременни пропускателни електронни системи, електронни табла и киоски. За пренасочване на човекопотока е необходимо и съдействието на млади – търпеливи и енергични служители, тъй като повечето потребители не се ориентират с електронната техника и масово се пререждат, въпреки определените им номера.

Когато става дума за КАТ, нормално е опитните шофьори да са с конкурентен дух и да бързат да минат първи и без предимство на дадено гише. Но където става дума за повече възрастни хора, както е при получаването на пенсии в пощенските станции, а и където по-младите не са отделени като човекопоток, необходимо е преминаването им да се регулира по начините, които отдавна са утвърдени в организационната наука и практика. За съжаление, дистанционното административно обслужване, което постепенно се урежда, не е приоритетен избор на служители и потребители<sup>1</sup>. Възрастни и болни хора са убеждавани да предпочитат вариантите с идване на място, което по стара социалистическа традиция включва дълго чакане, стоеене прави или в помещение със струпани много хора, повече отоплено, отколкото вентилирано, попълване на документите на ръка, преминаване през няколко гишета, връщане и строго или дискриминативно отношение, тъй като напливът от хора е голям и не добре регулиран.

В училищата и болниците все още има места, където ремонтите на засягат достъпността, вероятно поради невъзможността да се преодолеят наличните вече архитектурни структури. Изискванията на универсалния дизайн изbledняват, когато в болниците не са налични асансьори за болните, стълбищата са много, тесни и стръмни, а хората и администрацията са по-загрижени за хигиената на повърхностите и циркулиращия въздух. Достъпността за идване на линейки и пренасяне на хора с носилки се оказва сериозен дефицит на жилищните пространства, а не само на институциите.

Проучването на оптимизацията на евакуационните пътища (Arabadzhieva, Parvanov, 2021) [1], като приоритет на гражданската защита на населението, все още не се съотнася добре към информационната страна на тези процеси, чрез която хората могат да бъдат пренасочени превантивно от дадени проблемни места. Епидемичната опасност у нас не е достатъчно добре оценена на популярно ниво, както и не е достатъчно развито обществено съзнание за здравеопазване, вероятно поради широкото разпространение на сектанството на медицинска основа и наследството на забраната на частната практика през късния социалистически период. Не по-малък е проблемът на достъпа до погребални услуги и достъпността на гробищните – физическа, транспортна и информационна, в столична, градска и извънградска среда у нас [3] (Capital Municipal Enterprise “Graveyards”, 2002–2014), особено в отдалечените райони.

За какво изобщо равенство в едно съвременно общество може да става дума, ако достъпност, здравеопазване, информация и още много основни човешки права се подсигуряват само за социални слоеве, които трайно могат да си ги позволят действително? В сферата на личното, благосъстоянието се измерва и чрез възможностите за труд, отдых, култура<sup>2</sup>, творчество, памет и мн. др. Едно добре проектирано стълбище като наблюдаваното от нас (Фиг. 1) на много нива с вградени напречни рампи, може да спести и място и средства за бетон, както леката дървена или метална конструкция може да е посилна за много жилищни кооперации, вместо скъпите подземници към старите сгради на институциите.

<sup>1</sup> Необходимо е терминологично разграничение между понятията за култура на достъпност, образование по достъпност и информираност в областта на достъпността, между манталитет, нагласи и ценностни ориентации в сферата на достъпността, спрямо понятията за достъп до култура, образование, транспорт, информация и др. и по отношение на интеркултурна достъпност, която от фундаментална гледна точка включва и баланс на наличните при отделни заинтересовани страни нива на умения, компетентности и цялостна конкурентоспособност в сферата на достъпността като по-глобално и комплексно понятие.

<sup>2</sup> Например, зад понятието за *културна достъпност* стои не само идеята за *достъпна култура*, която е ценностно различна от реалността на популярната съвременна култура. Но се има предвид и достъпността на обекти, събития, субекти, дейности и процеси, както и уменията за търсене на равнопоставеност при посещаване на потребности на хора от различни култури и субкултурни групи.

Когато велоалеята (Фиг. 2.) заема по-голямата част от тротоара, а останалите за пешеходците ивици също са временно недостъпни, съвсем естествено е по нея да се движат възрастни хора и семейства с малки деца с тежки торби или пазарски или детски колички, поне докато пресичат или стигат от магазина до паркинга. Хората с моторизирани инвалидни колички, също естествено биха предпочели да ползват велоалеята, както вероятно е предвидено, но липсват точни табели с указания за ползването на новите съоръжения. Вероятно в училище или чрез медиите, поне децата ще бъдат обучени как да се ориентират с малките и големи светофари за да пресичат безопасно. Но възрастните хора следва да бъдат инструктирани в техните кръгове и медии, а всички категории лица е добре постоянно да повишават компетентността си в областта на достъпността. Това не само ще повиши организационната им култура<sup>3</sup> и ще и даде реална представа за проблема, но е принос към общественото благосъстояние, тъй като принципно спомага хората да приемат и преодоляват по-добре увреждания, затруднения, неработоспособност, изолация и други ефекти от травми и болести, както и свързаните с тях възрастови преходи.

Ако всичко това бъде казано с езика на изкуството, за което несъмнено и видимо се работи, където се намерят средства, не само визуалната социална комуникация и архитектурната среда навсякъде постепенно ще стават все по-добри. Интересен пример е вандализираният скулптурен комплекс на паркинга пред Стадион „Васил Левски“ в столицата. Там и досега все още дори не е предвидена близка спирка на градския транспорт. Въпреки че дълго време оттам тръгваха масови туристически пътувания, както и от площада около храм-паметника „Свети Александър Невски“, където кръговото движение е крайно трудно за безопасно пресичане от пешеходци и туристи.

На споменатия край на улица „Ген. Гурко“, където в сградата на стадиона е и *Музеят на спорта*, редом с модерните скулптури са запазени и красивите изображения на спортисти от социалистическото минало, представлящи отделни спортове. На мястото на единствената изчезнала от тях, освен че някои от тях са с липсващи части, стои необичайната розова инвалидна количка, здраво закрепена за постаментата. Но в нея не е представена скулптура на реална личност в тази категория, каквито са портретуваните в миналото млади спортисти в различни дисциплини.

Такова крайно необичайно решение е нормално за съвременното изкуство – празният стол на параолимпийците ясно показва състоянието на хората с увреждания в страна, където са маргинализирани и са третираны негативно като различни, дори и когато носят на страната олимпийски успехи. Както стоят още необичайно новите обозначени паркоместа, така е учудваща и протестната инсталация пред сградите на държавните институции над един от най-нефункционалните подземи в столицата (Фиг. 3) – под бившата монументална петолъчка, върху археологическото ниво на мартириум и на мястото на едновременната търговска улица „Александровска“ и в края на сегашния археологически комплекс „Ларгото“.

Пред очите на общността и чужденците, хората с увреждания отново са представени от помощните съоръжения, оставени да се поклащат от вятъра заедно с празната походна палатка с надпис „Върнете ни Закона!“. Имиджът на хората с увреждания е подвижният

<sup>3</sup> В аксиологична перспектива, достъпността не е само практическо решение, технологична иновация, организационно решение и подобрение на жизнен стандарт, но и ценност, визия, мисия, социална стратегия и практика, които съпътстват всяка отделна кауза. Както транспортната достъпност не е само въпрос на подсигуриране на гражданска безопасност, информация „до къде има път“ и каква част от населението редовно „може да си позволи цената на билетите“, така и културната достъпност не е само въпрос на „работно време“, тематика на експозиция, дни със свободен вход, формално наличие на рампи, асансьори или подеменници към горните етажи, мотивиран и обучен екип и персонал или гостоприемство, нито се изразява в технически средства за по-добър достъп до творчество и възприемане на изкуство.

стол на колела, който у нас не може да осигури на хората закрила в трафика и нормално придвижване по улиците, както състоянието им е повод за маргинализация, повече отколкото за разбиране и подкрепа. Подлезът между държавните институции е все още без асансьор, със стълбища и настилка, които не позволяват достъпност и санитарният възел е вече затворен. През пандемията туристическото бюро, историческата експозиция по стените и единствените на това място магазинчета с български сувенири, както и дворцовия затвориха, поради липса на посещаемост, непрекъснато стават протести, а заведението е едно от малкото в околността, но до него се стига по излъскан каменист терен и не може да става дума за достъпност.

Вероятно за целта се изчакват реконструкциите на *Музея за история на София* в сградата на Банята, Амфитеатъра и близката градинка, където предстоят археологически разкопки, както и в Некропола, довършването на Алеята на царете, преосмислянето на градската градина на няколко нива, изграждане на сцена, алпинеум и подземна галерия, вместо паркинг на мястото на парка на *Княжеския дворец* и Димитровия мавзолей от миналото и още някои, повече или по-малко солидни или временни култови конструкции, включително и на други места в града. Също така „захвърлени в бъдещето“ са и проектите за нов университетска квартал и нова филхармония, от които напълно се нуждаят учени и студенти, публики и музикални дейци, включително и гостуващите. Престижният проект за динамично поэтапно изграждане на ново културно селище в близост до не по-малко величествената реновирана „Арена Армеец“ все още за хората е празен буренясал строителен терен на фона на множество стълбища към входовете на стилния огромен стадион.

В очакване на достъп до това ново и просторно място, където от града (включително и от мястото за разкопки на древния форум) ще се изнесат заедно научни и образователни центрове, висшите учебни заведения и институтите на БАН вече са забравили идеята да си отдъхнат от невероятните перипетии, през които в наши дни студентите и преподавателите достигат (навреме и без риск) до техните сгради от Студентски град или от домовете си. Излишно е да се отбележи, че учените и преподавателите, както и студентите, са хора като всички, сред тях има възрастни и болни лица, хора с увреждания и родители, които раждат и отглеждат малки деца. Множеството хора мигриращи с образователна цел или по-точно по просветна необходимост, от провинцията в столицата, тъй като в родния им регион може да няма обучение или изследователско звено в дадена област, обикновено са потресени от условията, в които са принудени да живеят и това е реалността от десетилетия, независимо от големите подобрения напоследък.

Оставащите да работят в столицата не са по-малко значими за да бъдат поставени на изпитания, към които в по-малките и организирани селища у нас не са привикнали, включително и на места, където релефът е полупланински, както и ако предпочетат равнинните квартали на столицата с техните особености. Достатъчно е само да се спомене за разстоянията и връзките (пешеходни и транспортни) между центъра и помежду южните квартали: Изгрев и Дианабад към Слатина, Редута, Гео Милев Мусагеница, Студентски град, Лозенец и Малинова Долина и местоположението на медицинските учебни заведения и болниците и всички коментари стават излишни. От изследователска полза е наблюдението на ситуацията около общинските, образователните и научни институции на „колелото“ на крайградските автобуси в кв. Гео Милев.

Независимо, че трамвайни мотриси и подлези, вероятно (дано не това е причината) не се реновират поради състава на населението в част от кварталите, които обслужват или поради чисто техническите особености и по-късното им реновиране в миналото, състоянието на този транспортен възел не само е остро симптоматично като цялостна

инфраструктура. За жалост, то сякаш е обратно пропорционална на естеството на работата на тези институции и върховете им научни постижения, образцови педагогически дейности и т. н. На това място пустее и е един от най-недостъпните в Софийската Света Гора исторически манастир, независимо че в близост се гради музей на разкрит некропол и център за изследване на изкуствата и мн. др. уникални и от световна значимост обекти.

Най-вероятно натовареността на това пространство като човекопоток не е оптимално достатъчна статистически за да се направи нещо повече от няколко нови достъпа на функционални автобусни маршрути с нови превозни средства, сред които и може би най-люксозния в целия град. Това подсказва за успешно селищно благоустройствено планиране, което е забавено поради пандемията. Но още преди да се изгради нов лъч на столичното метро по бул. „Цариградско шосе“ до нови потенциални квартали, достатъчно би било само едно отклонение на маршрута по ул. „Георги Бончев“ с една междинна спирка между Изток и споменатия транспортен възел и да се предвиди временно някакъв парк с дървета, които да подсигурият сянка и импровизирани пейки, санитарен възел и по-голям навес за чакащите на околните спирки на градския транспорт.

Както практическите проблеми на неразгадаемата символика на бутоните на новите асансьори (Фиг. 4), необходимостта от указания за това накъде излизат подземни коридори и стълбища е нещо което се усъвършенства постепенно (Фиг. 5). Естествено е да се очакват в бъдеще и обозначения за евентуални разстояния и посоки на прехода, както и ограничения за спортуване на места с хубави плочници, където вървят пешеходци без алтернативна пътека, както и места за почивка на определени разстояния, снабдени със засенчване, изолирана стабилна плоскост за сядане, а по възможност и облегалка за да не са в риск деца и възрастни. Регулирането на растителност, вредители, опасни шахти и перила също е нещо, което винаги изостава от желаните темпове на изграждане или възстановяване, въпреки че и у нас вече става дума за спирки с украсени, климатизирани и високотехнологични заслони, а в тролите има възможност за зареждане на мобилни устройства.

Подобрения, предизвикателство и за училища и стадиони (Фиг. 6; Фиг. 7), поради модернистичен или по-късния култов стил на сгради и съоръжения, по-добре се постигат в ново строителство и професионалното архитектурно реновиране. И ако стълбище за масов достъп до училище стадион или концертна зала може да се регулира с поставяне на перила или пропускателен режим, другаде запустява и обраства, тъй като няма смисъл да се използва. Но уреждането на проблемите на физическа и транспортна достъпност, причиняваща социално изключване на хора със значителни двигателни увреждания [6] (Velho, Holloway, Symonds, Balmer, 2016) е само едната страна на проблемите на достъпността, която е базова и за други категории граждани.

Интересен пример е столичната централна университетска сграда, под която и при наличие на туристически информационен център, метростанция, магазини и заведения за хранене, подлезът все още няма действащ асансьор. В старинната част на сградата подемните съоръжения са комбинирани с междинни стълбища, каквито водят и до подземните нива, библиотека, банки и др., създадените за спортна зала и параклис, ползвани като заведение и стол и др. От два двойни ъглови входа откъм улицата, вероятно проектирани за влизане на повече хора едновременно към стола и аудиториите, понякога се използва едната част на единия, а порталът към един от коридорите след него понякога се заключва, вероятно по организационни причини между факултетите. Освен парадният вход към аулата, който се отваря рядко и дворният, които е на нивото на улицата и отвежда към трите други стълбищни, заедно с входа за автомобили, наред с гаражния и столския, които са приспособени, обикновено се влиза в един или два

отворени през повечето време входове и три вътрешни със стълбища, един от които има рампа, а другите два са с подемници.

Не по-представително е реалното положение във висшите учебни заведения по архитектура и други свързани с благоустройството, Физико-математическия факултет, Минно-геоложкия университет, Технически, Химикотехнологичен и Лесотехнически университети, които са в стари здания, но опитите за подобрения са налице, както във Фармацевтичния и Журналистически факултети и Медицинския факултет и Медицински университет. Труден е пътят и към историческата сграда на престижния Университет по библиотекознание и информационни технологии, който е пример за онлайн обучение през пандемията.

В *Националния исторически музей*, където сградата в Резиденция „Бояна“ е напълно достъпна, повече отколкото беше *Съдебната палата*, минималната вече вероятност за ново преместване в някогашния ЦУМ – Централен универсален магазин, днес – мол, би спестила не само разстоянието от центъра, но и много по-проблемния наклонен път от входа на оградата до входа на самата сграда. След отличната музеификация на археологическите пластове на храм Света София, където за достъпност не може да става дума, остава открит въпросът за разкопките в целия околнен некропол, което евентуално да позволи разкриване на подземни нива на преход като в Ларгото. При евентуална социализация и свързване и на други подземни структури, би могъл да се преодолее абсурдният подход към хотел и амфитеатър чрез страховитото стълбище на ул. „Будапеща“ и да се проучи целия хълм поетапно.

Ценното царско културно наследство заслужава да се свърже с разгръщане на етнографската експозиция и престижната дейност на ИЕФЕМ в цялата сграда (двуетажна и със стълбища като повечето музеи в стари къщи), която да запази предимно царската колекция изкуство и да развие детския кът на музея до съоръжения на открито и уличка на занаятите, която да напомня за ул. „Александровска“, ако и в края на ул. „Позитано“. За това от десетилетия е наличен експертен потенциал и депа с артефакти, експонати за музеи, например на приложното изкуство, проектиран, събиран и организиран в миналото от проф. Здравко Манолов без необходимата площ. Трудности възпрепятстват учредяването на музей на транспорта в Царските конюшни и в старото трамвайно депо, невъзможността да се запазят и експонират дворцовата електроцентрала, оранжерии и параклисите, жертването на лабораториите на МЕИ, след като техническият музей се нуждае от по-голяма, централна и достъпна сграда и има потенциал, накрая и евентуалното научно обмисляне на сградата на едновременната Дирекция на полицията на Львов мост като музей на терора.

Но и сред наличните престижни музеи има наследени обстоятелства на ограничена достъпност, подобни на относително новата столична железопътна гара с подлези и ескалатори и гарите на някои градове като Попово, които са извън селището. Например, в Националния военно-исторически музей, където експонатите традиционно са прилежно поддържани от водещата в страната школа в професионалната реставрация, а експозициите са на световно ниво, както в Панорамата в Плевен, асансьорите не са достъпни за обикновените хора (вероятно само в дните на отворени врати). Проблем е свързването на експозициите на открито с парка на Военната академия и подсигуряване на отворена достъпност за обикновените посетители, както и ремонта на езерото и парковата сцена, въпреки успешното домакинството на детски и туристически събития и действащ параклис.

Преодоляването на препятствията за осъществяване на оптимална достъпност са част от усилията по социализацията (De Bryune, 2019) [4] на обществения и частен сграден фонд. Дори само за част от сградата, която е културно наследство, днес се изисква стриктен системен подход, изграден въз основата на опита от управлението на териториите в

страната и по света. За да се избегне трайно зависимостта от превозни средства и от неравнопоставената достъпността, необходимо е поне да се следват постигнатите към момента политики и реални иновации (Capital Municipal Council, 2014) [2], основани на обективни проучвания и успешни политики.

Като се имат предвид процентните съотношения на хората с увреждания, децата, възрастните, болните и бедни хора, личните автомобили и други релевантни статистически данни за всяко селище, както и основните траектории и мащаби на мобилност на масов човешки поток, остава да се проучи и личната гледна точка, която днес е споделен и в традиционните и социалните медии и чрез граждански организации и дава контекст на експертните мнения. Така може да бъде разбрано и защо визуалната комуникация в транспорта не ползва определени категории лица, които не разбират упътванията и не са добре представени при вземането на решения за да бъдат защитени интересите им. Така може да се мотивира иновация, например която показва директно картина на мястото, накъдето водят инфраструктурните съоръжения, вместо да го описва и да налага разкодиране, което не е по силите на някои лица.

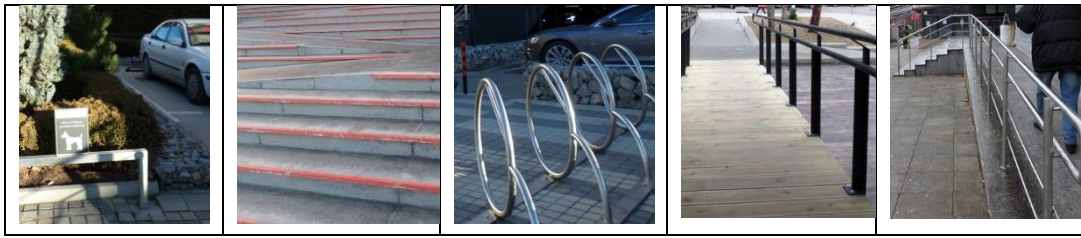
Днес не е оправдано просто да се разчита на компенсаторните стратегии на следване на тълпата или както в миналото някои големи асансьори и входни въртележки или тежки врати имат помощен персонал, тъй като статистически незначителните изключения са правно и ценностно важни. Например, специализираните съоръжения за хора с увреждания от едната страна на метростанция Сердика при отсъствие изобщо на такива от другата страна и на двете нива и на стълбищен до асансьорите и извън редките случаи, когато ескалаторът е в ремонт, подобно на подвижната пътека на Орлов мост, могат да струват, не само комфорта, но здравето и сигурността или времето на един човек, които да се компрометират до степен на държавни разходи, несъизмерими с подсигурияването на елементарна достъпност. Докато постепенно начините за упътване в транспорта се усъвършенстват, а за хората с увреждания се полагат специални грижи от охранителния състав на метростанциите, все още има много какво да се желае за категориите пътници, които не се разпознават лесно като неравнопоставени и за тях динамиката на човешкия поток може да е препятствие за успешно придвижване, което не е добре проучено като социален риск.

## **ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

В резултат на изложените в този текст и илюстрирани визуално наблюдения на физическа, транспортна и дигитална достъпност на градската среда и нейни обособени образователни, информационни, творчески, комуникационни, научни и други пространства, може да се обобщи, че съществуват видими знаци на развитие на проблема в диалог между граждани, експерти и вземащи решения. Отчетените от нас явления не са откъслечни и случайни примери, но детайли представляващи неотменна част от аргументацията на социално движение и научни търсения насочени към относително по-доброто познаване на конкретната ситуация в нейната динамика, предистория и перспективи за промяна. Изследванията и управлението на достъпността, придобиващи икономическа приоритетност, както в сферата на транспорта и комуникациите, не би следвало да пренебрегват ценностните и общностните аспекти на подсигурияването на равенство и по този немаловажен начин.

## **ПРИЛОЖЕНИЯ**





**Фиг. 1.** Достъп подсигурен от голяма верига хранителни магазини: едновременно за пешеходци, за потребители с домашни любимци, велосипеди и автомобили; рампи към входа на малък и по-голям квартални обекти на друга верига хранителни магазини.



**Фиг. 2.** Новите велоалеи, вече не с червена настилка, а като отделни платна, заемащи тротоарите в някои квартали. Движението се регулира с отделни светофари и маркировка. Но за пешеходци не е оставено достатъчно място и без там да има паркирали автомобили.



**Фиг. 3.** Параолимпийци и всички хора с увреждания и затруднения, представени чрез празни помощни съоръжения, символ на маргинализираното им обществено присъствие.



**Фиг. 4.** Скъпите, красиви и общодостъпни асансьори при метростанции и подземи в София. Постоянно вандализирани, въпреки постепенното подобрене на визуалната комуникация. Без импровизираните стрелки и въпреки наскоро добавените стикери, макар да имат брайлово обозначение, звукова и светлинна сигнализация, не са достатъчно ясни и разбираеми за повечето местни хора в динамичната среда на метростанциите.



**Фиг. 5.** Светлинното табло с конкретен указващ надпис за посока на придвижване, бетонен бордюр с дървени пейки на известно разстояние, забранителен стикер за каране на скейтборд в подлез – напълно необходими елементи, които все още са щастливо изключение.



**Фиг. 6.** Училища с и без двор и вход с указателна табела за обходен маршрут и наличие на подежник.



**Фиг. 7.** Перилата не са необходими само по средата на огромни стълбища при преходи между различни нива, към стадиони и други места, където хората влизат едновременно на тълпи или е добре да се разминават свободно. Рампата пред блока, не означава, че там живее само един човек с увреждане. Но и само едно присъствие вече означава обособено паркомясто, обозначено със синя маркировка и пътен знак, както и прилежащи спирки и тротоари да са пригодени. Проектирана предварително или добавена, рампата е трайно улеснение за всички жители и потребителите на приземните магазини.

## БЛАГОДАРНОСТИ

Научното изследване е частично финансирано от Договор №КП-06-Н42/4 от 08.12.2020 г. на Фонд „Научни изследвания“ на Република България с изпълнители ИМИ-БАН и ИР-БАН (проект „Дигитална достъпност за хора със специални потребности: методология, концептуални модели и иновативни екосистеми“).

## ЛИТЕРАТУРА

- [1] Arabadzhieva, S., Parvanov, S. Impact of Geometric Parameters of Evacuation Routes on Evacuation of People from Buildings and Infrastructure. *Science Series “Innovative STEM Education”*, Volume 3, 2021, ISSN: 2683-1333, pp. 72–82. Available at: <http://www.math.bas.bg/vt/stemedu/book-3/09-STEMedu-2021.pdf> (access 23.2.2022).

- [2] Capital Municipal Council. (2014). Security Strategy of Capital Municipality (2014–2020): Security for Everyone. Decision No 456, Protocol No 66, 24.07.2014. Available at: <https://sofia.obshtini.bg/doc/2330831> (access 23.2.2022).
- [3] Capital Municipal Enterprise “Graveyards”. (2002–2014). Available at: <https://sofiamemorial.bg/> (access 23.2.2022).
- [4] De Bryune, N. Cultural Heritage Socialisation. Aspects of Theory and Practice. Sofia, Academic Publishing House of SULSIT “Za Bukvite – O Pismenech”, 2019. Available at: [https://www.academia.edu/49600829/Социализация\\_на\\_културното\\_наследство\\_Аспекти\\_на\\_теорията\\_и\\_практиката\\_Cultural\\_Heritage\\_Socialization](https://www.academia.edu/49600829/Социализация_на_културното_наследство_Аспекти_на_теорията_и_практиката_Cultural_Heritage_Socialization) (access 23.2.2022).
- [5] Velho, R. (2019). Transport accessibility for wheelchair users: A qualitative analysis of inclusion and health. *International Journal of Transport Science and Technology*. Volume 8, Issue 2, June 2019, Pages 103–115, <https://doi.org/10.1016/j.ijtst.2018.04.005>. Available at: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S204604301730117X> (access 23.2.2022).
- [6] Velho, R., Holloway, C., Symonds, A., Balmer, B. (2016). The Effect of Transport Accessibility on the Social Inclusion of Wheelchair Users: A Mixed Method Analysis. *Social Inclusion*, Volume 4, No 3 (2016): *Transport Policy and Social Inclusion*, ISBN: 2183-2803, DOI: <https://doi.org/10.17645/si.v4i3.484>, Available at: <https://www.cogitatiopress.com/socialinclusion/article/view/484> (access 23.2.2022).