

Задание №6 PRO

Выполнила команда 19

В составе : Лаптев Даниил

Казакова Виктория

Бисерова Полина

Наставник: Тринько Юлия

- В данном задании наша команда провела сравнение решения выделенных нами проблем в нашем городе за рубежом.
Все наши результаты дальше....

Решение проблемы с плохими дорогами

- Решение данной проблемы мы решили показать на примере США.
В штатах есть несколько типов дорог:
 1. Обычная дорога - со светофорами, перекрестками, тротуарами и прочими атрибутами.
 2. Freeway - это уже шоссе, без светофоров и перекрестков. На фреивеях ограничение скорости выше чем на обычных дорогах. Фревий может перейти в обычную дорогу.
 3. Highway - практически как фреивей, но он не может перейти в обычную дорогу

- Одна из самых полезных вещей с точки зрения дорог в штатах это интерстейты - дорожная сеть которая покрывает практически всю территорию штатов.
- Типичный интерстейт представляет собой дорогу из как минимум двух полос в каждую сторону. На интерстейтах не может быть светофоров, перекрестков и прочих преград. Фактически можно пересечь весь континент без единой вынужденной остановки.
- Вблизи крупных городов на интерстейтах можно встретить вот такие развязки:



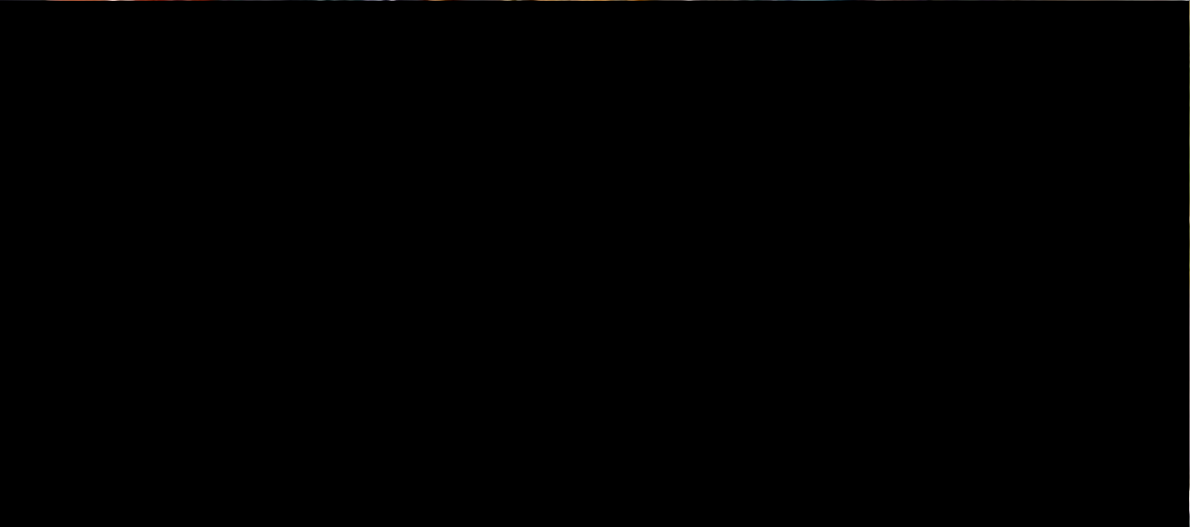
- В городах в среднем ограничение скорости в 35 миль (55 км). На разных дорогах ограничение разное. В местах где находятся только частные дома ограничение может быть 25 миль. На более загруженных дорогах ограничение может быть в 40 миль (60 км).
- Также помогают регулировать дорожное движение ПДД, дорожные знаки, полиция и радары.

Решение проблемы пробок

- Наиболее плачевная ситуация в Германии. Здесь в некоторых городах на 1000 жителей приходится 600 автомобилей. Здесь нашли три способа выхода из такой ситуации. Первое – это сместили время выхода на работу. Например, если раньше все жители того же самого Берлина практически синхронно ехали на работу в 8 часов утра, а возвращались в 17 часов вечера, то теперь это время в каждом случае свое. В одном месте это 7, в другом – 8, в третьем – 9. Окончание рабочего дня тоже разделено на группы. Другим, не менее эффективным средством борьбы является пересадка автолюбителей на общественный транспорт. Для этого проводятся различные социальные рекламные компании. Ну и последний, третий способ – это синхронизация работы светофоров с целью оптимизации движения.

- Более интересное решение нашли в Дании. Наибольшее количество жителей по европейским меркам этой страны добираются на работу на велосипедах. Причем показатель здесь составляет рекордные 20 процентов.
- В Англии пошли дальше всех. Чтобы разгрузить центр города здесь ввели платный въезд. Причем плата достаточно солидная.
- В Северной Америке проблемы с пробками ничуть не меньше, чем в Европе. Выходом из сложившейся ситуации здесь видят интенсивное развитие общественного транспорта (то же самое метро, например, которое может забрать с дороги львиную долю автомобилей), оптимизацию работы светофоров, улучшение существующих и строительство новых транспортных развязок, увеличение пропускной способности дорог. Для этих целей в США есть целый институт, который и решает такие задачи с помощью научного подхода.

- На азиатском континенте ситуация схожая с остальным миром. Столица Китая – Пекин- регулярно страдает от данной проблемы. И чтобы ее решить, здесь пошли дальше всего. Во-первых, ввели ограничение на продажу автомобилей. Причем купить авто можно, но вот зарегистрировать его очень проблематично – за год разрешается регистрация только 240 тыс. авто. Во-вторых, планируется построить целую сеть транспортных туннелей, в которые переведут грузовой и легковой транспорт. На поверхности планируется оставить общественные средства передвижения.



Проблема нравственности

- Зонами высокой нравственности ожидаемо являются страны Русского Мира (Россия, Украина, Белоруссия), страны Азии, примыкающие к Русскому Миру (Казахстан, Узбекистан, Киргизия и Китай), страны являющиеся столпами христианства (Италия и Греция), а также Молдавия и, возможно, Армения и Бельгия (оценка для некоторых стран грубая, так как мало данных).

В целом нравственными являются такие страны - Европы (Франция, Германия, Испания, Болгария, Чехия, Латвия, Финляндия), Бразилия, Япония, Азербайджан. Низконравственны Австралия, Канада, Великобритания, Норвегия, Эстония, Литва, Польша, Венгрия, Сербия, Словакия, Грузия, Турция, Иран, Ливан, Сирия, Саудовская Аравия, Монголия, Нигерия.

И, наконец, безнравственны следующие страны- США, Мексика, Аргентина, Колумбия, Румыния, Индия, Египет, Иордания, Палестина во главе с лидером безнравственности Израилем.

- Почему такое распределение?

Во-первых, все дело в воспитании и менталитете государства. Как говорится, так исторически сложилось.

Во-вторых, это религия. Религия учит людей жить правильно и честно.

В-третьих, это уровень жизни в стране. Здесь все понятно, чем ниже уровень жизни, тем ниже уровень нравственности.

Возможно, дело даже в уровне образования. Образования в школах, университетах и других учебных заведениях.

Проблема точечной застройки

- Крупнейшие небоскребы занимают собой целые кварталы и поднимаются на высоту 60, 80 и 100 этажей. Таковы:

Эмпайр-Стэйт-Билдинг (арх. Шрю и Лэмб Хармонт), построенный в 1931 г. с башней для причала дирижаблей, высотой в 379 м;

Крейслер-Билдинг (арх. Ван Аллен), построенный в 1930 г., высотой в 263 м;

здание радио (Радио-Сити) в Рокфеллер-центре, построенное в 1934 г., высотой в 254 м;

здание Манхэттенского банка, построенное в 1930 г., высотой в 260 м, и др.

Небоскребы строятся независимо один от другого, затемняя и без того узкие улицы. За исключением попытки решить архитектурный ансамбль Радио-Сити, других стремлений к ансамблю в застройке небоскребов не было.

- Для того чтобы решить проблемы, которые возникают из-за широкого распространения уплотнённых застроек, органы власти должны применить следующие меры:
 - Закрепить законодательно понятие точечной или уплотнённой застройки с точным определением всех её признаков.
 - Установить запрет на уплотнённые постройки или ввести ограничения в виде обязательного согласия хотя бы двух третей жильцов ближайших домов.
 - Ввести административную и даже уголовную ответственность за нарушение правил по проведению уплотнённого строительства, а также возможность сноса строений, которые были возведены с нарушениями.



Проблема неприспособленности городской среды к жизни в ней человека с ограниченными возможностями

- По подсчетам социологов, на данный момент больше миллиарда человек страдают от проблем с инвалидностью, что составляет около 15% населения планеты. В Европе уже довольно давно действуют законы и реабилитационные программы, направленные на то, чтобы устранить дискриминацию инвалидов и помочь им безболезненно интегрироваться в общество. Любому человеку для эмоционального и физического здоровья необходима занятость, общение с людьми и равенство в правах, поэтому европейские системы социальной защиты инвалидов отлично показывают себя на практике и заслуживают особого внимания. Наше сравнение с Великобританией.

- Все британские городские автобусы оснащены платформами, по которым без труда в салон поднимаются инвалиды и мамы с детскими колясками.
- Инвалидные кресла модернизируются в Британии с невиданной скоростью. Так, два года назад инженер Майк Спиндл придумал уникальный «внедорожник» для инвалидов, который преодолевает самые сложные поверхности, да к тому же оборудован зонтиком. Запросы на это кресло приходят со всего мира.
- Туалеты для инвалидов в Британии оборудованы массой новейших специальных приспособлений, помогающих ограниченному в мобильности людям. Эти специальные туалетные комнаты имеются в каждом мало-мальски крупном супермаркете, во всех местах общественного пользования и даже в служебных офисах. И это не удивительно: примерно 19 процентов всех работающих британцев имеют инвалидность.

- Ежегодно в Британии выплачивается пособий по инвалидности на сумму примерно 19 миллиардов фунтов стерлингов (34 миллиарда долларов). Инвалидов обеспечивают скидками на лекарства, на обслуживание у дантиста, приобретение кресел-колясок, слуховых аппаратов. Автомобильные парковки для инвалидов бесплатны.
- Инвалид не рассматривается обществом как «серый и убогий». Его активно принимают в игру на равных, поощряя преодолевать те барьеры, которые поставили перед ним природа, болезнь или несчастный случай. Неудивительно поэтому, что именно Британия заложила основы паралимпийского движения: к лондонской Олимпиаде-1948 были приурочены так называемые Stoke Mandeville Games (по названию известной клиники). В этих Играх впервые приняли участие спортсмены на инвалидных колясках. Вдохновителем таких соревнований стал врач сэр Людвиг Гутманн.

