

С РАБОЧЕГО СТОЛА СОЦИОЛОГА

DOI: 10.19181/vis.2024.15.4.17

EDN: RANCDА



Особенности восприятия общественных пространств маломобильными москвичами (на примере двух городских локаций)¹

Ссылка для цитирования: Наберушкина Э. К., Судоргин О. А., Сидоренко С. В., Радченко Е. А. Особенности восприятия общественных пространств маломобильными москвичами (на примере двух городских локаций) // Вестник Института социологии. 2024. Том 15. № 4. С. 345–367. DOI: 10.19181/vis.2024.15.4.17; EDN: RANCDА.

For citation: Naberushkina E. K., Sudorgin O. A., Sidorenko S. V., Radchenko E. A. Peculiarities of Public Spaces Perception by Muscovites with Limited Mobility (Based on Two Urban Locations). *Vestnik instituta sotziologii*. 2024. Vol. 15. No. 4. P. 345–367. DOI: 10.19181/vis.2024.15.4.17; EDN: RANCDА.



SPIN-код: 532-427

Наберушкина Эльмира Кямаловна^{1,2}

¹Финансовый университет, Москва, Россия

²Государственный университет управления, Москва, Россия

ellana777@mail.ru



SPIN-код: 3107-2354

Судоргин Олег Анатольевич¹

¹Государственный университет управления,
Москва, Россия

sudorgin@guu.ru



SPIN-код: 5058-4938

Сидоренко Сергей Викторович¹

¹Государственный университет управления,
Москва, Россия

sidorenko@guu.ru



SPIN-код: 9972-1929

Радченко Елизавета Андреевна^{1,2}

¹Финансовый университет, Москва, Россия

² ООО «ИПСОС КОМКОН», Москва, Россия

elizabeth.1892@mail.ru

¹ Статья подготовлена в рамках гранта №1024030400060-6-5.4.1 «Синергия межпоколенческих связей как фактор укрепления семьи: разработка концепции повышения интегративного потенциала формирования традиционных семейных ценностей». Шифр научной темы FZNW-0224-0033.

Аннотация. Данная статья посвящена анализу доступности городской среды для различных групп маломобильных горожан. Город Москва рассматривается как сложное пространство, включающее в себя «старые», исторически сложившиеся и «новые», современные территории, которые при этом причем они не имеют четкой районированности и, в пределах московской кольцевой автодороги, расположены точечно либо рядом, а зачастую внутри «старых». Множество групп маломобильных москвичей сужено до инвалидов с проблемами опорно-двигательного аппарата, пожилых горожан, матерей с детьми. Основой для такого абстрагирования стали институциональные определения маломобильных граждан, содержащиеся в законах РФ. Эмпирическое исследование состоит из трех взаимодополняющих частей. Проведены стресс-тесты для пожилых горожан, позволившие выявить основные трудности с доступностью городской среды и отношение к ним. Также проанализирована доступность «старого» московского пространства на примере станции метро «Аэропорт» для пожилых людей и матерей с детьми старше пяти лет. Выявлены проблемы в запланированной и декларируемой инклюзивности нового пространства на примере парка «Зарядье». Показано, что городская среда Москвы может рассматриваться как обладающая субъектностью (в соответствии с определением Б. Латтура), поскольку детерминирует жизнедеятельность маломобильных горожан. Выявлена различная приоритетность инклюзивности среды для временно и постоянно маломобильных людей, а также для разных возрастных групп.

Анализ новых пространств показал, что при современном проектировании, учитывающем требования инклюзивности, не удалось избежать препятствий для маломобильных горожан. Авторы делают вывод о необходимости широкого исследования множества различных групп постоянно и временно мобильных горожан, их интересов, приоритетов, ценностных установок и перспектив согласования этих интересов при проектировании современной городской среды, в особенности в таком сложном пространстве как московское. Как полагают авторы, полученные результаты можно будет применять как в развитии московского градостроительства, так и для разработки градостроительных принципов общего характера.

Ключевые слова: город, маломобильные горожане, инклюзивный дизайн, доступная среда, городское пространство

Введение

Пространство современного города, если только он не построен недавно «с нуля», формируется на фундаменте города «старого», развивавшегося иногда веками, и инкорпорирует наследие, созданное поколениями его жителей. В то же время это пространство включает в себя множество инноваций, среди которых: цифровизация жизнедеятельности города и горожан, высокие технологии, создающие «умную» и комфортную среду, новейшие архитектурные решения и креативный дизайн городских территорий. Современный город – это также несколько поколений горожан, и целый ряд социальных групп с весьма разными потребностями и возможностями. Среди них маломобильные (постоянно или временно) жители: пенсионеры, инвалиды, беременные женщины и многие другие. Необходимость их полноценного включения (инклюзии) в городскую жизнь и, соответственно, создание доступной, удобной для всех среды в настоя-

щее время общепризнана, а в связи с СВО – более, чем актуальна. Однако сложность и многомерность самого города, включая комбинацию «старого» и «нового» в сочетании с многообразием интересов, предпочтений, требований к городской среде со стороны населения создает целый ряд проблем, которые непросто решить. В статье представлены результаты анализа данных, полученных в ходе небольшого пилотного исследования, включающего анализ инклюзивных свойств общественных пространств условной «старой Москвы» (на примере метро «Аэропорт») и условной «новой»¹ (на примере парка Зарядье), а также стресс-тестов для пожилых горожан с целью выявления основных проблем в доступности среды и отношения к ним.

Методика исследования

Теоретико-методологический подход к исследованию инклюзивного дизайна содержится в более ранних статьях авторов, см. например [2]. Он основан на концепции социального [12] и инклюзивного дизайна [7; 8; 9], расширения инклюзивности за счет включения самых разных групп маломобильных людей [6]. Кроме того, релевантным для анализа инклюзивности городского дизайна представляется теория акторских сетей (ANT) Б. Латура [11], поскольку позволяет рассмотреть все элементы города, включая человека, как единое целое. Субъектность указанных элементов при этом равна, что важно для изучения зависимости маломобильного человека от устройства городской среды.

Круг исследуемых горожан был нами сужен до лиц с нарушением опорно-двигательного аппарата (НОДА), зрения и слуха; пожилых людей; родителей с детскими колясками. Подобный выбор обусловлен институционально, а именно нормой федерального законодательства, согласно которой к маломобильным группам населения относятся люди, испытывающие затруднения при самостоятельном передвижении, получении услуги, необходимой информации или при ориентировании в пространстве. Поэтому к данной категории могут быть отнесены и горожане с временным нарушением здоровья или иными вариантами ограничения мобильности (например, пожилые люди, беременные женщины или мамы с колясками).

Соответственно, нашими респондентами стали люди с ограниченными возможностями здоровья (ОВЗ), матери с маленькими детьми (требующими передвижения в коляске), пенсионеры. Анализ источников, посвященных изучению и концептуализации проблем инклюзии, включая отечественные [4; 5; 1], позволил определить потребности, которые призвана удовлетворять городская среда. Они были использованы для разработки гайдов интервью в качестве критериев инклюзивности. К ним

¹ В данном случае «старый» и «новый» города – это не территориальные, а исторические, и еще в большей степени концептуальные понятия. Старый город – это построенный и обжитый до широкого распространения цифровых технологий, даже и в относительно недавнее время. Новый – комплексы городской среды, созданные с помощью цифровых решений и на основе градостроительных принципов XXI в. Поэтому участки «старого» города вполне оказаться на окраинах, а «нового» – в историческом центре, соседствуя со средневековыми постройками.

относятся: однородность инклюзии, реализация возможностей передвижения, возможность удовлетворить базовые потребности, реализация возможностей чувственного и когнитивного восприятия среды, ориентация на человека, соучаствующее проектирование.

Для сбора данных были применены следующие методы:

- глубинные интервью с лицами с ограниченными возможностями здоровья и матерями с маленькими детьми;
- стресс-тест (для выявления свойств городского пространства, в которых горожане испытывают повседневный дискомфорт);
- наблюдение (на объектах «парк Зарядье» и «станция метро «Аэропорт»);
- картографический метод (составлена карта инклюзивности зон парка «Зарядье»).

В ходе исследования было проведено 13 глубинных интервью с людьми, имеющими ограниченные возможности здоровья (ОВЗ), 10 глубинных интервью с матерями, имеющими как минимум одного ребенка, для передвижения с которым требуется коляска, а также 10 стресс-тестов с пожилыми гражданами. Отбор респондентов осуществлялся методом снежного кома.

При анализе транскриптов интервью, указанные выше критерии инклюзивности соотносились с полученными ответами, затем был проведен контент-анализ, все вместе в итоге позволило нам ранжировать критерии инклюзивности от более важного к менее важному.

Различия в восприятии критериев инклюзивности разными группами маломобильных горожан

Ранжирование позволило выявить разницу восприятия городского пространства лицами с ОВЗ и матерями с детьми. Так, первых больше волнуют вопросы социальной стигматизации, чувственного и когнитивного восприятия среды. Кроме того, инвалиды видят острую необходимость во включении их в процесс проектирования пространства (соучаствующее проектирование [3]), чего не скажешь о матерях с детьми. К соучастию в проектировании они не готовы вовсе.

Обнаруженные различия в интерпретации средовых проблем ожидаемы: респонденты с НОДА выбирали парковую аллею с «классическими лавочками», аргументируя это равенством физического положения с людьми без нарушения здоровья, матери с детьми аргументировали выбор того же варианта проекторочного решения уединенностью (вероятно, понимая, что так они смогут покормить ребенка «в приватной зоне»). Фактором, определяющим выбор респондентами тех или иных градостроительных решений, является и характер дорожного покрытия, на который обращают внимание инвалиды с НОДА.

Но особенно ярко видна разница в восприятии города у инвалидов и женщин с детьми. Определена она благодаря моделирующему вопросу, где интервьюируемому предлагалось утвердить макет инклюзивной улицы, определить главный принцип использования городской территории разными категориями маломобильных. Матери маленьких детей обращают внимание на привлекательность улицы, респонденты с ОВЗ – на возможность передвижения и безопасность.

Доступность территории напрямую предопределяет выбор инвалидами с НОДА повседневных маршрутов и посещаемых локаций, выбор места жительства. Более того, оборудованность улиц средствами, обеспечивающими их доступность, предопределяет маршруты и других категорий маломобильных горожан, но они не осознают этого. Матери с детьми и пожилые люди оказываются заложниками территорий пешей доступности из-за необорудованного транспорта или не приспособленных для них зданий, однако считают это естественным, привычным. Первые воспринимают это как закономерное «обременение» материнства, а вторые – как неизбежные последствия возраста.

Модели использования городского пространства пожилыми москвичами

Данные об опыте городской жизни пожилых людей собирались авторами методом стресс-теста, целью которого было выявить проблемы безопасности и определить характер передвижения респондентов. Так, безопасность пожилых людей рассматривалась с точки зрения нескольких параметров: отдаленность от дома; контингент окружающих их горожан; время суток (что позволяет в том числе определить роль в передвижении освещенности территории).

Нами было выделено семь поведенческих моделей, учитывающих средовой контекст и мировоззренческие установки пенсионеров:

– стратегия «мелочи жизни»: пожилые респонденты не замечают препятствий среды, считая их естественными или воспринимают любые повседневные трудности как несущественные, так как самое главное для них – жизнь и здоровье близких, они предпочитают не заикливаться на «мелочах» и радоваться жизни;

– стратегия доступного комфорта: пожилые безопасно и комфортно передвигаются по проверенным маршрутам, близким к дому (исключения составляют: поликлиника, МФЦ, которые могут находиться от него на значительном расстоянии, передвижения с детьми и внуками), там же находят себе компанию;

– стратегия «стокгольмского избегания» (по аналогии со «стокгольмским синдромом»): пожилые осознанно или неосознанно избегают локаций, доставляющих им дискомфорт, при этом не считая необходимым улучшать городскую среду, не видя в ее состоянии никакой проблемы;

- стратегия оппозиции: пожилые граждане агрессивно выступают против мер, принимаемых городом для их безопасности и организации досуга;
- стратегия самоигнорирования: пожилые считают, что есть куда более важные проблемы, чем их безопасность в городе, ведь «они уже свое пожили»;
- стратегия настороженности к «чужим» (мигрантам или людям с девиантным поведением): пожилые чувствуют угрозу своей безопасности, если они оказываются среди пьяных или большого количества приезжих, или на темных улицах.

Перечисленные стратегии являются предметом для социологической рефлексии и обсуждения. Что стоит за оппозицией пожилых, которая в неявной форме присутствует и в других стратегиях? Действительно ли это вариант стокгольмского синдрома или возрастного консерватизма, или стремление сохранить «старое» пространство, которое может иметь для них культурную или экологическую ценность? Возможно, пожилые люди имеют право не только на доступность городской среды, но и на сохранение исторической памяти, с которой эта среда связана? Не воспринимают ли они заботу об их безопасности как ограничение своей свободы?

Инклюзивность «старого города» (на примере доступности метрополитена на станции «Аэропорт»)

Так как многие интервьюируемые указывали станцию метро «Аэропорт» как труднодоступную, мы решили замерить ее инклюзивность для пожилых людей и матерей с детьми, в данном случае в возрасте от 5-ти лет, поскольку передвижение с коляской на станции ограничено (установлены специальные знаки). Для помощи инвалидам с НОДА существуют служба мобильности, которая им помогает преодолевать барьеры, поэтому их мы не интервьюировали. Для удобства дальнейшего анализа выставлялась субъективная балльная оценка параметра: от 0 до 1, где 0 имеет наиболее негативный смысл. Далее были посчитаны средние значения по блокам (они же критерии) инклюзивности и расположены от наиболее реализованного к наименее. Полученные значения используются в качестве индексов инклюзивности.

Инклюзивность данной станции метро в целом оказалась невысокой, до максимального значения не дотянул ни один из показателей. Когнитивное восприятие среды оценивалось респондентами выше всего, но тоже не максимально (0,578). Стоит, однако, учитывать неоднократные и достаточно противоречивые изменения дизайна информационной среды московского метро. Положительным можно считать появление отмеченного места, где потерявшийся ребенок может дожидаться родителей. Возможность удовлетворить базовые потребности оценена респондентами относительно высоко (0,525), чуть ниже – реализация возможности чув-

ственного восприятия среды (0,5). Сложнее с возможностью реализации передвижения (0,44). Нижнюю строчку занимает однородность инклюзии (0,32) и отсутствие стигматизирующих элементов (0,3).

Инклюзивность «новых» пространств (на примере парка «Зарядье»)

Еще одним объектом нашего наблюдения стал парк «Зарядье». В ходе интервью с горожанами, имеющими НОДА, задавался вопрос о построенном в 2017 г. парке «Зарядье», который должен был быть доступным для граждан всех категорий. Полученные ответы оказались неоднозначными – кому-то в парке удобно, а кто-то не рискует туда поехать, так как на деле он не такой доступный, каким заявлен.

Мы подробно изучили зоны парка и дорожки, которые к ним ведут. На основе полученных данных, используя метод картографирования, составили план инклюзивности парка «Зарядье», на котором отмечены не оборудованные пандусами ступеньки (или ступеньки с пандусом, обладающим большим углом подъема), а также крутые переходы, которые небезопасны для лиц, передвигающихся в инвалидном кресле. Также в парке есть зона, недоступная маломобильным гражданам в принципе – Стеклопанельная кора, к ней ведет множество ступенек, а внутри – крутые дорожки из гравия. Слабовидящим доступна лишь одна зона – Информационный центр «Купол».

Несмотря на кнопки вызова помощи, удобное дорожное покрытие, наличие лифтов и некоторые хорошо оборудованные для инвалидов зоны, парк «Зарядье» в принципе сложно назвать полноценно инклюзивным. К примеру, угол наклона пандусов неудобен и даже небезопасен для использования инвалидами. Есть несколько оборудованных для инвалидов точек продажи кофе, но некоторые уличные терминалы для покупки напитков и мороженого недоступны, так как слишком высоки. В гастрономический центр «Зарядье» маломобильному горожанину самостоятельно попасть возможно лишь с парковки на лифте, при этом в период наблюдения лифт находился в нерабочем состоянии. Кроме того, самостоятельно попасть в лифт представляется затруднительным: в нем тугие двойные двери и порожек. Да и в целом дорожки парка часто напоминают горки аттракционов из-за постоянной смены уровней территории и неровностей ландшафта, парк скорее холмистый, нежели равнинный. При этом стоит отметить чистоту парка (за исключением парящего моста – некоторые части стеклянного ограждения грязные и затрудняют видовые функции моста), уровень освещенности средний: чем ближе к зданиям (Купол, Концертный зал и др.), тем он выше, есть слабо освещенные зоны. Зеленые зоны, засаженные деревьями, кустами, цветами не оценивались по параметрам инклюзивности. В них в принципе не развита инфраструктура (да и не должна быть). В ресторан «Восход» и Подземный музей нам не удалось попасть вовсе. В Подземный музей можно спуститься на лифте или по некорректно оборудованной для маломобильных людей лестнице.

Таким образом, «новое» пространство не соответствует концепции инклюзивного дизайна, декларированной при его проектировании.

Выводы и перспективы

Результаты проведенного авторами пилотного исследования позволяют сделать предварительные выводы, требующие дальнейшего рассмотрения и осмысления. Как нам кажется, они могут послужить материалом для социологической дискуссии о возможностях формирования городского пространства, обеспечивающего средовое равенство маломобильных и здоровых горожан, а также равенство между поколениями.

Полученные результаты в ряде случаев противоречивы. Так, горожане с инвалидностью утверждают, что перемещаются свободно, на самом деле они заведомо составляют доступные маршруты, определяемые приспособленностью городского пространства к их потребностям. Иными словами, в полном соответствии с концепцией Б. Латура, город в данном случае является субъектом, определяющим действия горожан. Эта субъектность города ими признана. Очевидным образом такое признание касается прежде всего «старого» города, где она не просто субъектность препятствия, но и субъектность истории (по крайней мере для пожилых респондентов), субъектность городской культуры и индивидуальной памяти.

Отметим, что образ города, как мыслящего существа, и отнюдь не благожелательного по отношению к человеку, присутствует в русской классической литературе, в частности в произведениях Н. Гоголя, Ф. Достоевского, В. Маяковского, А. Блока, С. Есенина. Он, с нашей точки зрения, важен и для современной социологии, поскольку фиксирует именно восприятие города, сохраняя его в культурной традиции. Анализ этого художественного образа позволяет уловить субъектность городской среды, которая влияет на жизнь человека, в рассматриваемых здесь случаях, весьма серьезно. С нашей точки зрения, очевидно, что значимым фактором, определяющим позиции пожилых людей, являются их ценностные приоритеты. Применительно к «старому» городу они могут быть историческими и культурными.

Кроме того, проведенные авторами исследования показали, что горожане больше ощущают социальную эксклюзию, нежели пространственную. Пенсионеров больше заботит здоровье их родных и близких, чем доступность городских объектов. Мамы с детьми больше думают о потребностях ребенка, необходимости покормить его вовремя, о привлекательности города, а не о его доступности и т. п. Иными словами, для разных групп маломобильных людей более важными могут оказаться характеристики среды, связанные не с инклюзивностью, а с иными ее качествами. Или эти приоритеты и вовсе лежат в другой плоскости, а недоступность городских объектов воспринимается как досадная, но малозначительная мелочь. Более того, следует выяснить, не воспринимается ли забота о доступности и безопасности пожилых людей как ограничение их свободы, как дискриминация по возрасту и т. п.

Прослеживаются существенные различия в отношении к городской среде между горожанами с временными ограничениями мобильности и инвалидами. Люди с временными ограничениями (в данном случае,

матери с детьми и пожилые) воспринимают барьеры среды как естественное следствие своего положения и готовы соглашаться с ними. А для людей с нарушениями опорно-двигательного аппарата доступность городской среды находится в числе приоритетов.

Они заинтересованы в соучаствующем проектировании, в отличие от тех, чьи затруднения временны. Представляется, что последняя группа требует дополнительных расширенных исследований. Поскольку проблемы инвалидов с НОДА актуализированы, они организованы и социально активны, для них уже найден целый ряд решений, облегчающих передвижение в городе. Тогда как временно маломобильные не столь заметны, они не формулируют требований к среде, не желают участвовать в ее проектировании. Но их проблемы не менее серьезны и точно также требуют решения.

Обеспечить доступность «старой» городской среды непростая задача. Казалось бы, проще выстроить город заново, по инклюзивному проекту, с использованием технологий «умного» города [1], однако анализ доступности парка «Зарядье» показал, что и в этом случае достичь инклюзивности не всегда удается. Целый ряд зон и объектов парка не соответствует требованиям доступности. Подчеркнем, для инвалидов по зрению он практически недоступен, за исключением одного объекта.

В этой связи, встает вопрос о перспективах городского развития, основанного на современных, прогрессивных и инклюзивных подходах урбанистики. Действительно ли новый умный город обеспечивает комфортную жизнь всем группам горожан? В этой связи необходимо широкое исследование, во-первых, планирования городской среды, во-вторых, ее функционирования. Необходимо также выявить весь спектр социальных групп, нуждающихся в инклюзивности городского пространства, их требований к последнему, возможности сбалансировать потребности всех горожан при проектировании среды и факторы, ограничивающие инклюзию.

Не менее важной является и проблема доступности пространства старого города. В какой степени оно может стать инклюзивным? Что должно сохраняться в неизменном виде? И здесь актуализируется еще одно различие между горожанами: те, для кого пространство старого города со всей его спецификой является ценностью и те, для кого важен исключительно городской комфорт. Подчеркнем, речь в данном случае не о делении на старожилы и вновь прибывших. Различное отношение к значимости старых пространств возможно среди тех и других. По этой причине эти группы нельзя считать статистически, их анализ требует социологического исследования.

Таким образом, дизайн пространства Москвы содержит множество нерешенных проблем, которые препятствуют достижению средового равенства. Для социологов в этой связи актуальными являются задачи исследования в координатах «старый» и «новый» город, поскольку эти пространства по определению различны. «Новый» вроде бы не имеет исторического и культурного содержания, его можно строить в соответствии со всеми требованиями инклюзивности. Как отмечалось выше, исследование парка «Зарядье» наглядно продемонстрировало, что это не совсем так и дело не

только в недостаточном учете указанных требований. Помимо ошибок проекта и его реализации, есть эстетические концептуальные дизайнерские решения, которые существенно снижают доступность среды, но можно ли без них обойтись?

Соучастие в проектировании позволит предотвращать такого рода трудности, но есть и серьезный вызов самой идее соучастия. Существует множество подгрупп в обеих категориях (постоянной и временной) маломобильных горожан. У них разные требования к доступности среды, часть из них неизбежно будет противоречить друг другу. Например, требования к покрытию улиц может быть различным для инвалидов-опорников и для слабовидящих людей. Кроме того, существуют различные ценностные установки и основанные на них представления о состоянии среды не только у разных групп маломобильных граждан, но и у разных поколений. Есть еще и интересы мобильной части населения, составляющей большинство горожан. Важнейшими направлениями дальнейших исследований является анализ требований к доступности среды с точки зрения самых разных социальных групп, их интересов и ценностей, их совпадений и противоречий. Это даст возможность в итоге понять степень достижимой при нынешнем уровне технологического и цифрового развития инклюзивности сложнейшего пространства города Москвы, согласовать интересы и разработать оптимальную стратегию управления городом и проектирования его инклюзивного дизайна.

Библиографический список

1. Ильина И., Коно М. Трансформация подходов к развитию «умного города». М.: ВШЭ, 2023. 248 с. DOI: 10.17323/978-5-7598-2579-1; EDN: WCUQKP.

2. Наберушкина Э. К., Радченко Е. А., Мирзаева Е. Р. Инклюзивный дизайн (обзор зарубежных концепций) // Теория и практика общественного развития. 2023. № 2. С. 30–35. DOI: 10.24158/tipor.2023.2.3; EDN: CYMLVS.

3. Санофф Г. Соучаствующее проектирование. Практики общественного участия в формировании среды больших и малых городов / Пер. с англ., ред. Н. Снигирева, Д. Смирнов. Вологда: Проектная группа 8, 2015, 170 с.

4. Сети города: Люди. Технологии. Власти / Под ред. Е. Лапиной-Кратасюк, О. Запорожец, А. Возьянова; пер. с англ. К. Гусарова, А. Возьянов, О. Запорожец. М.: НЛО, 2021. 576 с. (Сер. STUDIA URBANICA). EDN: IJCYQK.

5. Трубина Е. Г. Город в теории: опыты осмысления пространства. М.: НЛО, 2011. 520 с. EDN: UFEBBX.

6. Харви Д. Социальная справедливость и город / Пер. с англ. Е. Ю. Герасимовой. 2-е изд. М.: НЛО, 2019. 440 с. (Сер. STUDIA URBANICA). EDN: TJIFKX.

7. Clarkson J. P., Coleman R. History of Inclusive Design in the UK // *Applied Ergonomics*. 2015. Vol. 46. Iss. B. P. 235–247.
8. Clarkson P. J., Coleman R. et al. *Inclusive Design. Design for the whole population*. Springer, 2003. 624 p.
9. Imrie R., Hall P. *Inclusive design. Design and development of accessible environments*. Spon Press, 2001. 202 p.
10. Komninos N. *Smart cities and connected intelligence: platforms, ecosystems and network effects*. Routledge, 2020. 292 p. DOI: 10.4324/9780367823399.
11. Bruni A., Teli M. Reassembling the Social-An Introduction to Actor Network Theory // *Management Learning*. 2007. Vol. 38. No. 1. P. 121–125. DOI: 10.1177/1350507607073032.
12. Sommer R. *Social Design: Creating Buildings with People in Mind*. Prentice Hall Inc, 1983. 198 p.

Получено редакцией: 18.11.24

СВЕДЕНИЯ ОБ АВТОРАХ

Наберушкина Эльмира Кямаловна, доктор социологических наук, доцент, профессор кафедры социологии; директор Центра общественного здоровья и социальной инклюзии Научно-исследовательского института государственной политики и управления отраслевой экономикой

Судоргин Олег Анатольевич, доктор политических наук, доцент, директор Научно-исследовательского института государственной политики и управления отраслевой экономикой

Сидоренко Сергей Викторович, доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры мировой экономики и международных экономических отношений

Радченко Елизавета Андреевна, магистрант кафедры социологии; младший исследователь

DOI: 10.19181/vis.2024.15.4.17

Peculiarities of Public Spaces Perception by Muscovites with Limited Mobility (Based on Two Urban Locations)¹

Elmira K. Naberushkina

Financial University, Moscow, Russia;

State University of Management, Moscow, Russia

ellana777@mail.ru

ORCID: 0000-0001-7495-231X

Oleg A. Sudorgin

State University of Management, Moscow, Russia

oa_sudorgin@guu.ru

ORCID: 0000-0001-7670-7238

¹ **Acknowledgements.** The article was prepared within the framework of Grant No. 1024030400060-6-5.4.1 “Synergy of intergenerational ties as a factor in strengthening the family: development of a concept for increasing the integrative potential of forming traditional family values. Scientific code FZNW-0224-0033.

Sergey V. Sidorenko

State University of Management, Moscow, Russia

sv_sidorenko@guu.ru

ORCID: 0009-0000-7275-6112

Elizaveta A. Radchenko

Financial University, Moscow, Russia;

IPSOS, Moscow, Russia

ORCID: 0009-0002-3455-4266

For citation: Naberushkina E. K., Sudorgin O. A., Sidorenko S. V., Radchenko E. A. Peculiarities of Public Spaces Perception by Muscovites with Limited Mobility (Based on Two Urban Locations). *Vestnik instituta sotziologii*. 2024. Vol. 15. No. 4. P. 345–367. DOI: 10.19181/vis.2024.15.4.17; EDN: RANCD.A.

Abstract. This article analyses the accessibility of the urban environment for various groups of people with limited mobility. Moscow is considered a complex space that includes “old”, historically developed and “new”, modern territories, which, however, do not have clear zoning and, within the Moscow Ring Road, are located nearby, and often inside the “old”. Many groups of Muscovites with limited mobility are narrowed to people with disabilities with musculoskeletal problems, elderly citizens, and mothers with children. The basis for such abstraction was the institutional definitions of people with limited mobility contained in the laws of the Russian Federation. The empirical study consists of three complementary parts. Stress tests were conducted for elderly citizens, which made it possible to identify the main difficulties with the accessibility of the urban environment and attitudes towards them. The article also analyses the accessibility of the “old” Moscow space using the example of the Aeroport metro station for elderly people and mothers with children over five years old. Problems in the planned and declared inclusiveness of the new space are identified using the example of Zaryadye Park. It is shown that the urban environment of Moscow can be considered as possessing subjectivity (in accordance with the definition of B. Latour), since it determines the life of people with limited mobility. Different priorities of the inclusiveness of the environment for temporarily and permanently disabled people, as well as for different age groups, are revealed.

The analysis of new spaces showed that modern design, taking into account the requirements of inclusiveness, did not manage to avoid obstacles for people with limited mobility. The authors conclude that there is a need for a broad study of various groups of permanently and temporarily mobile citizens, of their interests, priorities, value systems and prospects for coordinating these interests in the design of a modern urban environment, especially in such a complex space as Moscow. The authors believe that the results obtained can be applied both in the development of Moscow urban planning and in the development of general urban planning principles.

Keywords: city, limited mobility, low mobility, mothers with kids, persons with disability, elderly people, inclusive design, smart city, comfort public spaces

References

1. Il'ina I., Kono M. Transformation of approaches to the development of a “smart city”. Moscow, VSHE, 2023: 248 (in Russ.). DOI: 10.17323/978-5-7598-2579-1; EDN: WCUQKP.
2. Naberushkina E. K., Radchenko E. A., Mirzaeva E. R. Inclusive design (review of foreign concepts). *Teoriya i praktika obshchestvennogo razvitiya*, 2023: 2: 30–35 (in Russ.). DOI: 10.24158/tipor.2023.2.3; EDN: CYMLVS.
3. Sanoff G. Participatory design. Practices of public participation in shaping the environment of large and small cities. Transl. from Engl., ed. by N. Snigirev, D. Smirnov. Vologda, Proeknaya gruppa 8, 2015: 170 (in Russ.).
4. City networks: People. Technologies. Authorities. Ed. by E. Lapina-Kratasyuk, O. Zaporozhets, A. Vozyanova; Transl. from Eng. by K. Gusarova, A. Vozyanova, O. Zaporozhets. Moscow, NLO, 2021: 576 (in Russ.). EDN: IJCYQK.
5. Trubina E. G. Gorod v teorii: opyty osmysleniya prostranstva [The City in Theory: Experiments in Understanding Space]. Moscow, NLO, 2011: 520 (in Russ.). EDN: UFEBBX.
6. Harvey D. Social Justice and the City. Transl. from Eng. by E. Yu. Gerasimova. 2nd ed. Moscow, NLO, 2019: 440 (In Russ.). EDN: TJJFKX.
7. Clarkson J. P., Coleman R. History of Inclusive Design in the UK. *Applied Ergonomics*, 2015: 46: B: 235–247.

8. Clarkson P. J., Coleman R. et al. Inclusive Design. Design for the whole population. Springer, 2003: 624.
9. Imrie R., Hall P. Inclusive design. Design and development of accessible environments. Spon Press, 2001: 202.
10. Komninou N. Smart cities and connected intelligence: platforms, ecosystems and network effects. Routledge, 2020: 292. DOI: 10.4324/9780367823399.
11. Bruni A. Teli M. Reassembling the Social-An Introduction to Actor Network Theory. *Management Learning*, 2007: 38: 1: 121–125. DOI: 10.1177/1350507607073032.
12. Sommer R. Social Design: Creating Buildings with People in Mind. Prentice Hall Inc, 1983: 198.

The article was submitted on: November 18, 2024

INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Elmira K. Naberushkina, Doctor of Sociological Sciences, Associate Professor, Professor of the Department of Sociology; Director of the Center for Public Health and Social Inclusion of the Research Institute for Public Policy and Management of the Sectoral Economy

Oleg A. Sudorin, Doctor of Political Sciences, Associate Professor, Director of the Research Institute of Public Policy and Management of Sectoral Economics

Sergey V. Sidorenko, Doctor of Economy Sciences, Professor, Professor of the Department of World Economy and International Economic Relations

Elizaveta A. Radchenko, Graduate student of the Department of Sociology; Junior researcher