

СОЦИОЛОГИЧЕСКИЕ НАУКИ

О.В. Бессчетнова, Д.А. Матвеев

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ ГЛАЗАМИ ЛИЦ С ИНВАЛИДНОСТЬЮ: АГРЕССИВНАЯ СРЕДА VS ИНКЛЮЗИЯ

PUBLIC TRANSPORT IN THE EYES OF PERSONS WITH DISABILITIES: AGGRESSIVE ENVIRONMENT VS INCLUSION



БЕССЧЕТНОВА Оксана Владимировна — доктор социологических наук, доцент, профессор кафедры социологии и медиакоммуникаций ФГБОУ ИВО «Московский государственный гуманитарно-экономический университет» (e-mail: oksanabesschetnova@yandex.ru)

МАТВЕЕВ Дмитрий Андреевич — студент 4 курса направления подготовки 39.03.01 «Социология» ФГБОУ ИВО «Московский государственный гуманитарно-экономический университет» (e-mail: d.matveev.university@gmail.com)

BESSCHETNOVA Oksana Vladimirovna — Doctor of Sociology, Associate professor, Department of Sociology and Mediacommunications, Moscow State University of Humanities and Economics (e-mail: oksanabesschetnova@yandex.ru)

MATVEEV Dmitry Andreevich — the 4th year student, major 39.03.01 «Sociology» Moscow State University for the Humanities and Economics (e-mail: d.matveev.university@gmail.com)

Аннотация. В статье анализируются социальные барьеры, с которыми инвалиды регулярно сталкиваются в наземном общественном транспорте (автобус, трамвай, метрополитен). Приведены результаты социологического исследования, основанного на использовании качественных методов исследования (глубинные интервью и case-study). Респондентами выступили студенты МГГЭУ ($n=16$) с нарушением опорно-двигательного аппарата (НОДА) как потребители общественного транспорта города Москвы. Дано описание барьеров, а также конфликтных ситуаций, возникающих в результате недоступности общественного транспорта для лиц с инвалидностью. На основании результатов исследования были сделаны выводы о необходимости внесения дополнений в существующие нормативно-правовые документы Мосгортранса для улучшения эффективности и комфорта перевозки пассажиров с НОДА.

Ключевые слова: социальные барьеры, инвалиды с нарушением опорно-двигательного аппарата (НОДА), студенты вуза, общественный транспорт.

Abstract. The article analyzes the social barriers that people with disabilities regularly face in surface public transport (bus, tram, subway). The results of a sociological study based on the use of qualitative research methods (in-depth interviews

and case-study) are presented. The respondents were students of Moscow State University of Economics (n=16) with a musculoskeletal disorder as consumers of public transport in Moscow. A description of the barriers, as well as conflict situations arising from the inaccessibility of public transport for persons with disabilities, is given. Based on the results of the study, conclusions were drawn about the need to make additions to the existing legal documents of Mosgortrans in order to improve the efficiency and comfort of transporting passengers from NODA.

Keywords: social barriers, disabled with musculoskeletal system, students, public transportation.

Введение. Взяв курс на формирование инклюзивного пространства, современные общества все дальше продвигаются от идеи изоляции и сегрегации инвалидов к идее их интеграции и ассимиляции, постепенно создавая условия для их полноценной жизни в пространстве городов и сельских поселений [13-16]. Конвенция о правах инвалидов [6] определяет данную категорию как лиц с устойчивыми физическими, психическими, интеллектуальными или сенсорными нарушениями, которые, сталкиваясь с различными барьерами, не могут в полной мере реализовать свой человеческий потенциал и эффективно принимать участие в жизни общества наравне с другими.

Классификация инвалидности, данная ВОЗ, включает следующие виды нарушений: структурные (*impairments*), т.е. видимые или распознаваемые медицинской диагностической аппаратурой; приводящие к утрате или ограничению навыков, необходимых для определенных видов деятельности (*disability*); проблемы здоровья, влекущие социальную дезадаптацию, замедленный и менее успешный процесс социализации (*handicap*). Относительно темы данного исследования, понятие «инвалидность» рассматривается нами как лимитированная способность (*disability*) человека реализовать свои возможности и склонности в условиях городской среды, на компенсацию которой направлены объекты социальной инфраструктуры, в частности транспортная доступность.

Общественный транспорт играет жизненно важную роль для всех без исключения людей, независимо от их социального статуса, возраста, профессии и состояния здоровья. По данным Росстата за 2020 год, большая часть инвалидов старше 15 лет постоянно пользовалась транспортом (в городах - 72,1%, в сельских населенных пунктах - 75,2%), из них 80,3% - люди трудоспособного возраста. Наиболее активно общественный муниципальный транспорт использовали лица с инвалидностью, проживающие в городах-миллионниках, доля которых достигла 79,7%, число потребителей услуг коммерческого транспортного сектора не превышало 30% [10]. В этой связи, доступность общественного транспорта для лиц с инвалидностью является прямым и необходимым условием для полноценного включения их в жизнь общества, обеспечивая реализацию равенства прав на трудоустройство, образование, здравоохранение, потребление, досуг и др..

Согласно пункту 2 статьи 15 Федерального закона от 24.11.1995 N 181-ФЗ (ред. от 28.12.2022) «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» [8], инвалиды, включая инвалидов, использующих кресла-коляски и собачки-проводники, имеют право на беспрепятственное пользование железнодорожным, воздушным, водным, автомобильным транспортом, городским наземным электрическим транспортом городского, пригородного, междугородного сообщения, средствами связи и информации (включая средства, обеспечивающие дублирование звуковыми, световыми сигналами светофоров и устройств,

регулирующих движение пешеходов), тем самым позволяя заключить, что государство берет на себя ответственность по защите прав лиц с инвалидностью на доступный транспорт, обеспечивая указанные расходы.

Однако в указанном федеральном законе не уточнены права пассажиров с нарушением опорно-двигательного аппарата (НОДА), которые передвигаются самостоятельно при помощи вспомогательных средств. В частности, подпункт первый пункта третьего статьи 21.1 ФЗ «Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2023) [11] предусматривает оказание водителем помощи только инвалидам, передвигающимся на инвалидных креслах при входе в транспортное средство или выходе из него, с использованием выдвигной платформы, в то время, как другие категории лиц с нарушением опорно-двигательного аппарата, передвигающиеся при помощи костылей, ходунков, трости и пр. не имеют подобных привилегий.

Обзор литературы. Проблематика транспортной доступности для лиц с инвалидностью затрагивается учеными разных стран. В исследовании американских ученых Jill L. Bezyak, Scott A. Sabella, Robert H. Gattis [12] показаны наиболее часто встречающиеся проблемы транспортной доступности для лиц с инвалидностью, среди которых: (1) нерациональная организация транспортной системы для индивидуальных нужд; (2) отсутствие сигналов (звуковых или световых) оповещения об остановках; (3) грубость водителей, отказ или игнорирование потребностей инвалидов; (4) неприспособленная архитектурная среда при входе/выходе на остановках общественного транспорта; (5) наличие барьеров на пути к общественному транспорту. Авторы указывают на большую частоту встречаемости барьеров в сельской местности, по сравнению с городской средой.

Н. Tesfaye указывает на дискриминационный характер условий городского дизайна Аддис-Абебы (Эфиопия) для инвалидов, включая неприспособленность городского пространства для самостоятельного передвижения на инвалидной коляске (разбитые дороги, узкие переулки), высокие подножки автобуса, отсутствие пространства в салоне для инвалидов на колясках, негативное или агрессивное отношение водителей и других пассажиров, что приводит к отказу пользоваться общественным транспортом [19].

М. Sinsowski на примере транспортной системы Берлина показала необходимость проведения мониторинга с целью получения своевременных и актуальных сведений о приспособленности городской среды к нуждам инвалидов, т.к. из-за ошибок, допущенных при планировании или строительстве, изначально доступная среда по факту может стать недоступной. Кроме того, «фейковое» маркирование общественного пространства как доступного, не предполагает проведения дополнительных работ и привлечение инвестиций [18].

Среди российских исследователей, проблемами доступности городской среды, изучением социальных барьеров, нарушающих права лиц с инвалидностью, занимались О.В. Бородкина [1], Э.К. Наберушкина [7], П.В. Романов, Е.Р. Ярская-Смирнова [9], которые указывали на необходимость введения инклюзивного дизайна в качестве меры модернизации отечественной модели социальной политики в отношении лиц с инвалидностью, предполагающей равное участие в жизни общества всех категорий граждан, независимо от возраста, состояния здоровья, места проживания и пр. В целом, анализ научных баз данных — *Elibrary*, *Cyberleninka* — показывает слабое освещение проблемы доступности

общественного транспорта для лиц с ОВЗ. В частности, на момент написания статьи, прикладных исследований, посвященных доступности городского общественного транспорта для лиц с инвалидностью обнаружено не было.

Материалы и методы. Цель исследования – изучение социальных барьеров, с которыми сталкиваются инвалиды с НОДА в общественном наземном транспорте (на примере города Москвы). Объектом исследования выступили студенты-инвалиды с НОДА как пассажиры общественного транспорта, обучающиеся в Московском государственном гуманитарно-экономическом университете; предметом исследования — социальные барьеры, возникающие у инвалидов с НОДА в общественном транспорте города Москвы.

В качестве теоретико-методологической концепции была использована теория фреймов И. Гофмана [5] («*framework*»), в которой фрейм задает границы взаимодействия в пространстве, позволяет объяснить причины возникновения социальных барьеров и дать описание агентов социальных взаимодействий. Согласно теории фреймов, автор описывает взаимодействие индивидов, находящихся в некотором замкнутом пространстве, предполагающем «наличие барьеров, препятствующих чужому восприятию», где акцент переносится с символического опосредования общения на взаимное восприятие людей в ситуации соприсутствия. В этой связи, в отличие от представителей символического интеракционизма, теория фреймов рассматривает взаимодействие не как «обмен смыслами» двух и более «рефлексивных акторов», а скорее как «распределение пересечений присутствия и отсутствия» телесных индивидов [3, с. 122], где вся совокупность опосредующих социальное взаимодействие материальных объектов («реквизит») выстраивает пространственные границы «фрейма», которые определяют и оказывают влияние на ситуации взаимодействия индивидов [2]. В нашем случае, фреймворк — это ограниченная пространством сетка взаимоотношений трех агентов общественного транспорта — инвалид, другие пассажиры, водитель (рис. 1). Важно заметить, что фреймворк может формировать



Рис. 1. Фреймворк агентов общественного транспорта

ся как непосредственно внутри общественного транспорта (вагон метро/салон автобуса/рабочее место водителя), так и выходить за его физические границы, захватывая остановки или станции метрополитена.

В качестве гипотезы было выдвинуто предположение о том, что инвалиды с видимыми нарушениями опорно-двигательного аппарата и/или пользующиеся вспомогательными средствами передвижения кроме инвалидной коляски, чаще других сталкиваются с социальными барьерами, поскольку в глазах окружающих обладают большей мобильностью и самостоятельностью в передвижении, поэтому в меньшей степени, чем инвалиды-колясочники, нуждаются в посторонней помощи, в том числе и помощи водителя общественного транспорта.

Полевое исследование осуществлялось в феврале-марте 2023 года с использованием качественной методологии. На первом этапе была проведена серия глубинных интервью со студентами-инвалидами ($n = 16$, где 10 респондентов пользовались инвалидными колясками для передвижения, 3 респондента использовали ходунки и 3 имели нарушения ОДА, но могли передвигаться самостоятельно). Все информанты постоянно пользовались наземным общественным транспортом (автобус, трамвай, МЦК) как основным средством передвижения по городу.

Участникам исследования было предложено ответить на вопросы, направленные на выявление социальных барьеров, возникающих внутри фреймворка и препятствующих их нормальному функционированию: Возникали ли у вас конфликтные ситуации с водителями автобусов? Возникали ли у вас неприятные ситуации с водителями трамваев? Возникали ли у вас конфликтные ситуации с водителями поездов МЦК? Возникали ли у вас конфликтные ситуации с пассажирами при входе или выходе из общественного транспорта? Возникали ли у вас конфликтные ситуации на остановках/станциях метро?

В табл. 1 указаны наиболее типичные социальные барьеры, с которыми сталкиваются люди с инвалидностью, пользующиеся общественным транспортом (см. табл. 1):

Таблица 1

Типичные социальные барьеры, преодолеваемые инвалидами в общественном транспорте

| Вид социального барьера | Частота | % |
|--|---------|-------|
| Ограничение на провоз более одной коляски за рейс | 4 | 10.25 |
| Неадекватная реакция водителя на просьбу пассажира с инвалидностью | 10 | 25.64 |
| Отказ водителя выдвинуть пандус | 15 | 38.46 |
| Неадекватное поведение других пассажиров | 3 | 7.69 |
| Халатность/невнимательность водителя | 7 | 17.95 |
| Всего | 39 | 100 |

Интерпретация данных интервью позволила выявить ряд наиболее типичных социальных барьеров, наиболее часто встречающихся в общественном транспорте.

Ограничение на провоз более одной инвалидной коляски выражается в отказе водителя осуществлять перевозку одновременно нескольких пассажиров на инвалидных креслах, мотивируя это формальными ограничениями, в частно-

сти, отсылком к ГОСТ Р 50844-95 «Автобусы для перевозки инвалидов. Общие технические требования» [4], который предусматривает пространство в салоне автобуса только для одного инвалидного кресла и его свободного разворота. Однако прямое указание на провоз более одного пассажира-инвалида в правилах пользования наземным транспортом отсутствует:

«Мы ждем автобус. Очень долго ждем автобус. И подъезжает к нам автобус, а с нами еще было две коляски... Выходит женщина-водитель и говорит, что я вас троих не повезу, нас за это ругают. Я повезу только одного. Хотя до этого возили, прямо буквально пару дней назад» (интервью №5, муж., 25 лет).

В силу сложившейся ситуации пассажиры с инвалидностью вынуждены ждать следующего автобуса, что не только нарушает их планы, но и подвергает риску их здоровье и личную безопасность:

«С ребятами, которыми я езжу всегда... Мы в одинаковых условиях находимся. Если меня не берут, то, естественно, и ребят не берут. Если брать [ситуацию], допустим, что был холод, и водитель захотел взять одну коляску. Такой случай был. Он вышел и сказал, что я возьму только одну коляску. Кто-то берет и четыре и пофиг, а он вышел и говорит, что возьму только две коляски, а нас всего трое... Две так две. Я еще померзну» (интервью №10, муж., 27 лет).

Неадекватная реакция водителя на просьбу пассажира с инвалидностью остановиться, которая может проявляться как в вербальной, так и в невербальной формах, но неизменно содержит в себе эксплицитный посыл и/или негативные коннотации, подчеркивающие неудобства, возникающие в связи с посадкой или высадкой пассажира с инвалидностью, путешествующего без сопровождения. Вместе с тем, взаимодействие пассажира с инвалидностью с водителем является единственным способом сообщить о необходимости зайти/выйти из общественного транспорта:

«Была ситуация, что нас взяли в автобусе. Меня посадили, все нормально. Там же есть кнопка, чтобы водитель вышел — помочь спустить пандус. Я нажимаю [на] кнопку. Водитель не выходит. [Сопровождающая] понимает, что надо идти, зовет водителя и водитель на нас жутким матом начал кричать. Вот негодяи, че вы на эту кнопку жмете, [а я] вижу. Я говорю в смысле вы видите, вы чуть не уехали с человеком, которому надо выйти, а если бы никто не сказал» (интервью №5, муж., 25 лет).

Халатность/невнимательность водителя, при которой возникают ситуации, когда водитель забывает о высадке пассажира-инвалида в указанном месте, причиняя ему, тем самым, дополнительные неудобства:

«Однажды в трамвае, когда я ехала в поликлинику на тройке. Женщина-водитель забыла про меня, и про мою остановку и я проехала случайно две остановки, но она сказала, что ничего страшного, я также могу пересест на 36 трамвай и доехать куда мне надо. И предупредила водителя 36 трамвая, что девушку надо высадить там-то в качестве извинения, что меня забыли высадить» (интервью №3, жен., 23 года).

Таким образом, конфликтные ситуации могут возникать в случае неэффективной коммуникации между водителем и пассажиром с инвалидностью; неисправности оборудования в салоне общественного транспорта либо невозможности его использования в определенных ситуациях, что создает социальные барьеры и усугубляет дискриминацию.

На втором этапе был использован метод case-study. В качестве иллюстрации приведем описание кейса, который произошел с двумя респондентами в автобусе. Конфликт возник по причине отказа водителя выйти и выдвинуть пандус для лица с инвалидностью, передвигающегося при помощи ходунков, мотивируя свои действия должностной инструкцией, в которой говорится о предоставлении подобных услуг исключительно инвалидам-колясочникам. Общение с пассажиром сопровождалось грубостью и нецензурной бранью, унижающей человеческое достоинство пассажира, однако после настойчивой просьбы посадка была осуществлена. По факту конфликтной ситуации в Восточный филиал ГУП города Москвы «Мосгортранс» от истца поступила жалоба, после рассмотрения которой был получен официальный ответ, в котором организация приносит свои извинения и сообщает о назначении водителю дисциплинарного взыскания за выявленные нарушения, что свидетельствует о признании недопустимости подобных действий со стороны сотрудника. Данный кейс позволяет зафиксировать причинно-следственную связь между существующими формальными правилами, закрепленными в должностных инструкциях, инструктажем водителя автобуса при перевозке инвалидов и личностными особенностями водителя.

Заключение. Исследование показало существование ряда социальных барьеров, возникающих в наземном общественном транспорте столицы, с которыми сталкиваются пассажиры с нарушениями опорно-двигательного аппарата. Анализ интервью позволил выявить ситуации, приводящие к конфликтам, участниками которых чаще всего оказываются водители автобуса и инвалиды, реже машинисты и сотрудники МЦК. В этой связи, для повышения эффективности работы Мосгортранса и снижения рискогенности перевозок пассажиров предлагаем ряд рекомендаций, в частности, (1) внести изменения в подпункт первый пункта третьего статьи 21.1 ФЗ «Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.03.2023), дополнив его лицами с нарушением опорно-двигательного аппарата, передвигающимися при помощи вспомогательных средств помимо инвалидной коляски, и нуждающимися в выдвигании пандуса при входе/выходе из транспортного средства; (2) при наличии места в салоне автобуса осуществлять перевозку нескольких инвалидов-колясочников без риска для их жизни и здоровья; (3) провести инструктаж водителей Мосгортранса по этике инклюзии и более детально разобрать конфликтные ситуации из-за отсутствия взаимопонимания сторон. Данное исследование позволяет очертить контуры проблемы (не)доступности городского общественного транспорта столицы и инициировать проведение дальнейших, более масштабных исследований в русле данной проблематики.

Список литературы

1. *Бородкина О.В.* Проблемы и перспективы профессионального образования молодых людей с ограниченными возможностями здоровья в России

(на примере Санкт-Петербурга) // Журнал социологии и социальной антропологии. — 2015. — Vol. 18. — No. 5. — Pp. 95-109.

2. Вахитайн В.С. Возвращение материального. «Пространства», «сети», «потоки» в акторно-сетевой теории // Социологическое обозрение. — 2005. — Том 4. — № 1. — С. 94-115.

3. Гидденс Э. Устроение общества: очерк теории структуриации. — М.: Академический Проект, 2003. — 528 с.

4. Государственный стандарт Российской Федерации «Автобусы для перевозки инвалидов. Общие технические требования»: ГОСТ Р 50844-95. <https://docs.cntd.ru/document/1200009820> (дата обращения 02.04.2023).

5. Гофман И. Анализ фреймов: эссе об организации повседневного опыта / под ред. Г.С. Батыгина и Л.А. Козловой; вступ. статья Г.С. Батыгина. — М.: Институт социологии РАН, 2003. — 752 с.

6. Конвенция о правах инвалидов. Принята резолюцией 61/106 Генеральной Ассамблеи от 13 декабря 2006 года. URL: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/disability.shtml (дата обращения 20.03.2023).

7. Наберушкина Э.К., Бессчетнова О.В. Инклюзивный потенциал молодых инвалидов в сфере медико-социальной помощи и реабилитации // *Общество: социология, психология, педагогика*. — 2022. — № 8. — С. 24–30.

8. О социальной защите инвалидов в Российской Федерации: федерал. закон от 24.11.1995 (ред. от 28.12.2022) № 181-ФЗ. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_8559/ (дата обращения 09.04.2023).

9. Романов П.В., Ярская-Смирнова Е.Р. Политика инвалидности: социальное гражданство инвалидов в современной России. — Саратов: научная книга, 2006. — 260 с.

10. Росстат. Транспортное обслуживание инвалидов за 2020 г. URL: <https://rosstat.gov.ru/storage/mediabank/tab6tr-2.htm>. (дата обращения 01.04.2023).

11. Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта: федерал. закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ (ред. от 11.06.2022): http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_72388/

12. Bezyak, J.L., Sabella, S.A., & Gattis, R.H. Public transportation: An investigation of barriers for people with disabilities. *Journal of Disability Policy Studies*. — 2017. — Vol. 28. — No.1. — Pp. 52–60. <https://doi.org/10.1177/1044207317702070>

13. Chakwizira J. & Mashiri M. & Mpondo B. Local level travel and travail narratives: a review of the King Sabatha Dalindyebo (KSD) integrated rapid transport plan household surveys. *Transportation Research Procedia*. — 2020. — No. 48. — Pp. 3070–3089. Doi: 10.1016/j.trpro.2020.08.180.

14. Hästbacka E., Nygård M., Nyqvist F. Barriers and facilitators to societal participation of people with disabilities: A scoping review of studies concerning European countries. *Alter*. — 2016. — Vol.10. — No.3. — Pp. 201–220. <https://doi.org/10.1016/j.alter.2016.02.002>.

15. Institute of Medicine (US) Committee on Disability in America; Field MJ, Jette AM, editors. *The Future of Disability in America*. Washington (DC): National Academies Press (US); 2007. G, Transportation Patterns and Problems of People with Disabilities. Available from: <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/books/NBK11420/> (дата обращения 08.04.2023).

16. Jansuwan S., Christensen K.M., & Chen A. Assessing the transportation needs of low-mobility individuals: Case study of a small urban community in Utah. *Journal of Urban. Planning and Development*. — 2013. — Vol. 139. — No.2. — Pp. — 104-114.

17. *Rashid Y., Rashid A., Warraich M. A., Sabir S. S., & Waseem A.* Case Study Method: A Step-by-Step Guide for Business Researchers. *International Journal of Qualitative Methods*. — 2019. — No.18. <https://doi.org/10.1177/1609406919862424>

18. *Sisnowski M.* Journeys, Mobility and Flows: Accessibility Work in Berlin's Public Transport, *Medical Anthropology*. — 2021. — Vol. 40. — No. 8. — Pp. 785-798, DOI: 10.1080/01459740.2021.1946804

19. *Tesfaye H.* Transport Accessibility for People with Physical Impairment in Addis Ababa. A thesis submitted to the school of graduate studies of Addis Ababa university in partial fulfillment of the requirements for the degree of master of social work (MSW), 2014 file:///C:/Users/%D1%8C%D1%80%D0%BF%D1%81%D0%B2/Downloads/Transport_Accessibility_for_People_with.pdf (дата обращения 09.04.2023).