

---

## **КАРТОГРАФИРОВАНИЕ ДОСТУПНОСТИ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ: АСПЕКТЫ СОЦИАЛЬНОГО НЕРАВЕНСТВА**

*Э. К. Наберушкина, Н. В. Сорокина*

В статье рассматриваются проблемы социального неравенства, материализованного в объектах городского пространства. Мобильность горожан ограничена, что иллюстрирует отношения социальной эксклюзии, закрепляемые градостроительными практиками. Картографирование города позволяет проанализировать степень доступности физического пространства и становится новым инструментом осмысления социального неравенства в логике социологии социальных проблем и критической урбанистики. На основе анализа виртуальных карт доступности и мнений горожан о значении картографирования пространства авторы анализируют социальное неравенство, закрепленное в объектах городской среды, и выстраивают типологию суждений о социальных эффектах карты. Результаты исследования демонстрируют значимость проектов по созданию карт доступности и подчеркивают их конструктивную роль в переустройстве городского дизайна, преодолении социальной дискриминации и эксклюзии.

*Ключевые слова:* город, картографирование, доступность, виртуальный город, социальное неравенство

### **Введение**

Обсуждение проблем, затронутых в данной статье, строится в контексте повышения качества жизни людей в условиях урбанизированной среды. Необходимость концептуальной проработки пространственных феноменов ставит перед исследователями несколько центральных вопросов. Прежде всего, нас интересует, какие барьеры, сконструированные в условиях современного города, препятствуют межличностным и групповым социальным коммуникациям. Мы фокусируемся на обстоятельствах городской жизни и мнениях жителей об уровне комфортности пространства

с точки зрения территориальной мобильности; на том, какие социально-политические, экономические и идеологические предпосылки влияют на формирование преград и практик социального исключения индивидов из городской повседневности; какие парадигмы человеческого восприятия определяют образ городов и строений, формируют отношение к праву людей с инвалидностью на доступное социальное пространство. В духе критической урбанистики можно осмыслить городское пространство во взаимосвязи с характеристиками политических, экономических изменений и вновь возникающих социальных конструкторов повседневности.

Архитектурно-планировочные решения городов и отдельных кварталов отражают борьбу различных социальных групп и конфликты между ними [Harvey, 1985; Castells, 1983]. Чтобы понять город, мы должны осознать процессы, управляющие созданием и изменением пространственных форм. Свойства городской среды информируют нас о макроэкономических и политических силах, а также отражают формы социального неравенства, «опривыченные» в данном обществе. Мы обсудим задачи картографирования города, проблемы осмысления городского пространства с позиции критической социологии, подходы к изучению социального неравенства, материализованного в городском пространстве и собственно метод картографирования, позволяющий конструировать виртуальный город с позиции доступности.

### **Город – отражение социального неравенства**

Сегодня доля городских объектов, которые служат получению прибыли и символизируют власть денег над городом, существенно превышает число городских территорий и строений, удовлетворяющих витальные, досуговые, интеллектуальные потребности горожан. Масштабное строительство коммерческих офисных и торговых площадей вызывает раздражение жителей, ощущающих сокращение мест, доступных для свободного посещения. Сегодня даже провинциальные города перенасыщены все возрастающим количеством однообразных городских построек, отличающихся однотонностью при отсутствии ярких красок, что усугубляет усталость жителей от городского ритма. На фоне низких доходов основной части горожан, растут торговые комплексы, любая площадь, высвобождающаяся из-под бывших промышленных объектов, мгновенно заполняется базарными ларьками или превращается в рынок. Число ювелирных салонов на душу населения средних и малых российских городов зашкаливает, вызывает, по меньшей мере, непонимание и давно не сочетается с общепризнанной экономической формулой «спрос рождает предложение».

Средний российский город с численностью населения, недотягивающей до миллиона, предлагает объем товаров, сопоставимый с мощностями крупных городов торгово-курортной индустрии. Прогулки по сити-

моллам становятся видом досуга горожан, что было бы и неплохо при наличии иных альтернатив, однако ни новых парков, ни крупных спортивно-оздоровительных объектов, доступных населению с низким и средним уровнем доходов в городе, не возникает. Архитектурно-планировочные решения зданий, реализация проектов по переустройству городов и отдельных кварталов отражают экономическую доминанту и борьбу различных социальных групп за власть над престижными городскими территориями, а физический вид городов становится исключительно продуктом рыночных сил и правительственной власти. Городское пространство является тем, что делают в каждый момент времени его агенты, обладающие разными индексами материального и символического капитала. Одни перекраивают карту города и наполняют его выгодными с точки зрения прибыли объектами, другие либо конструируют свою повседневность, переполняя ее практиками потребления, либо фрустрируют из-за невозможности влиться в городской ритм и стили жизни, которые позиционируются как престижные. Урбанистическая среда выступает в виде «читаемого» города, открытого для визуального распознавания его пространственных ареалов [Линч, 1982]. Осуществляя семиотическое прочтение архитектуры, У. Эко определяет архитектурные коды, дополняет их анализ рассмотрением деятельности архитектора с учетом антропологических культурных кодов и рассуждает о трех вариациях работы архитектора [Эко, 2004. С. 244]. В первом случае архитектор, безоговорочно подчиняясь существующим в данном обществе нормам, ведет строительство жилищ, обеспечивающих традиционные нормы жизни без каких-либо нововведений. Второй вариант, когда архитектор в авангардистском западе решает заставить людей жить совершенно по-другому и изобретает формы строений, обязывающие людей жить по-новому. Третий поворот – компромиссный, когда архитектор принимает во внимание существующий базовый код, изучает его неиспользованные возможности, прикидывает, как технологические новшества, включая изобретенные им самим конструкции и формы, могут повлиять на сообщество, заставляя пересматривать укоренившиеся привычки.

Ж. Бодрийяр убеждает, что роль, которую начало играть потребление, тесно связана с выживанием и трансформацией капитализма. Для капитала было жизненно важно превратить рабочих и производителей в активных потребителей и даже непосредственных акционеров капиталистической экономики (это ничего не меняет... поскольку стратегия, как всегда, остается прежней: сменить скатерть, ничего не меняя в организации стола) [Бурдьё, 1993. С. 37]. Социальное неравенство обретает дополнительное прочтение благодаря работам П. Бурдьё, который выстраивает логическую связь между капиталом и социальными дистанциями в обществе: «тех, кто лишен капитала, держат на расстоянии либо физически, либо символически от более дефицитных в социальном отношении благ

и обрекают соприкасаться с людьми или вещами наиболее нежелательными и наименее дефицитными. Отсутствие капитала доводит опыт конечности до крайней степени: оно приковывает к месту» [Бурдые, 2007. С. 56]. Распределение городского пространства между рядовыми жителями и владельцами капитала происходит неравнозначно, регулирование доступности конкретных мест и услуг обеспечивается в зависимости от степени их востребованности, а также с учетом социального положения потенциальных посетителей и пользователей.

Социальные группы, обладающие весомыми материальными и властными капиталами, в своем стремлении отгородиться от акторов, стоящих ниже на ступенях стратификационной лестницы, выстраивают символические дистанции, которые часто принимают форму физических барьеров. Иными словами осуществление и проявление власти в символической форме регламентирует размещение индивидов, предписывает им возможности или ограничения. Городское пространство оказывается зависимым одновременно от объективных социально-экономических, социально-политических и субъективных структур. Данные структуры задают формы восприятия пространства города различными социальными группами. Городские жители перемещаются и обращаются за разного рода услугами, отталкиваясь от собственно физической расположенности, то есть от имеющегося у них капитала [Бурдые, 2007. С. 53–54], растворенного в физическом пространстве возможностей, соотносимых с положительным или отрицательным полюсом поля, где зафиксирована позиция самого социального агента. Проявление социального неравенства в «теле» города можно увидеть, если обратиться к опыту городских сообществ и социальных групп. Мы обратились к исследованию наиболее малоресурсной, отчужденной от капитала группы и попытались взглянуть на город, опираясь на субъективные интерпретации людей с нарушением опорно-двигательного аппарата о городе, степени его доступности, открытости, дружелюбия. Сделанные нами в ходе исследования выводы коррелируют с положениями стратификационного анализа инвалидности, представленного в работах Е. Р. Ярской-Смирновой, П. В. Романова, где продемонстрирован ряд противоречий, возникающих между государством, инвалидами и рынком, «вызванных конфликтующими интересами, практиками сопротивления закону, столкновением традиций и нововведений» [Романов, Ярская-Смирнова, 2006. С. 106].

### **Картографирование города как метод визуализации социального неравенства**

Метод картографирования городского пространства становится все более востребованным в свете реализации социально-политических мер по гуманизации городской среды. Картографирование позволяет получить не только визуальный продукт, позволяющий проиллюстрировать

доступность или непригодность городской инфраструктуры для полноценной жизнедеятельности маломобильных граждан, не только служит задачам герменевтики, но и создает новую форму восприятия: виртуальное прочтение города. Сегодня значительная часть общения переносится в киберпространство, здесь же формируются пласты многообразной информации, в том числе создаются карты, способные содействовать их пользователям в разрешении различных информационных задач (географических, культурных, досуговых, туристических, потребительских). Исходя из размышлений о возрастающем количестве и значении карт, распространяющихся в виртуальном пространстве, мы задаемся вопросами: участвуют ли карты в создании образа конкретного города, и влияют ли виртуальные формы и на реальные города?

Люди пишут sms и находят друг друга в реальном пространстве. Инвалид-колясочник, посмотрев на свойства доступности инфраструктуры городского парка, совершает выбор: отправиться в другое место или остаться дома. Изучив свойства городских территорий, человек принимает решение о покупке жилья в определенном районе города. Картографирование городов, описания характеристик городских ландшафтов и выкладывание фотографий городских объектов на Интернет-сайты ведут к конструированию виртуальных городов.

Социологические школы университетов Чикаго и Лос-Анжелеса повлияли на развитие исследований парадигматических символических репрезентаций городских процессов и структур. Эти исследовательские традиции предлагают виртуальные социально сконструированные реальности, на основе которых урбанисты изучают реальную городскую жизнь в ее развитии [Сикора, 2012]. Мы фокусируемся на исследовании функционального аспекта виртуального города во взаимосвязи с процессами, протекающими в реальном городском пространстве. Киберпространство используется стратегически в разных направлениях: как элемент маркетинга, как среда для организации общественных и политических движений, сопротивления и солидаризации горожан. Киберпространство способствует обеспечению быстрого доступа к информации, моделированию повседневного поведения в зависимости от центральных аспектов пространства, на которых фокусируется и о которых в первую очередь информирует пользователя виртуальный город. Горожане практикуют планирование маршрутов перемещения по городу с учетом карт, освещающих плотность транспортных потоков, информирующих о пробках и ситуациях на городских дорогах.

Сравнительно недавно в Интернет начали появляться виртуальные карты, отражающие результат обследования качества тротуаров, пешеходных переходов, входных групп зданий, наличия средств визуальной и звуковой информации на предмет их доступности. Появились проекты под названием «Казань недоступная», «Доступный Саратов», «Барьеров

нет», «Без границ», создана карта доступности Москвы для инвалидов, оргкомитет «Сочи 2014» реализует инновационный проект «Карта доступности», цель которого – помочь людям с инвалидностью найти паралимпийские спортивные учреждения и объекты безбарьерной среды. Опыт применения метода картографирования востребован и все больше расширяется. В Республике Казахстан приступили к созданию аналогичных карт доступности, которым присваиваются самые различные наименования. Разница в названиях проектов порой отражает эмоциональные установки разработчиков, балансирующих на отрезке активистских проявлений от протеста против преград до полного отрицания существования барьеров. Каждая попытка картографирования городов разрабатывалась инициативными группами ученых, социологов или лидеров общественных организаций. Исследователями городских зон выступали неподготовленные горожане или специально инструкторованные добровольцы, а также люди с инвалидностью. Например, в Саратове, прежде чем приступить к насыщению карты, волонтеры из числа студентов старших курсов специальностей «Архитектура», «Дизайн и архитектура», «Социальная антропология» и «Социальная работа», проходили специальный инструктаж, предварительно изучали строительные нормативы и правила, государственные технические требования к средствам обеспечения доступности.

Сегодня карты доступности российских городов, выраженные в форме виртуальных городов-проектов, предполагают как минимум наличие пяти сторон-участников:

- 1) маломобильные люди, для которых карта должна стать электронной услугой, информирующей о возможностях и способах оптимального передвижения;
- 2) государственные органы и специалисты, вовлеченные в процесс конструирования города и реализации федеральных программ;
- 3) горожане, то есть жители, постоянно проживающие на территории данного города;
- 4) туристы и гости города;
- 5) инвесторы.

Если предположить, что путь создания карты всегда определяется потребностями ее пользователей, возникает вопрос о согласованности интересов пользователей, о смыслах, которые эти агенты вкладывают в картографирование города, о размышлениях по поводу преодоления социального исключения.

Реализовав проект создания карты «Доступный Саратов», мы получили продукт, создав один из возможных вариантов виртуального города – город безбарьерных маршрутов, где отражена степень социальной комфортности городской среды для людей с разными возможностями мобильности. Один из важных выводов У. Эко состоит в том, что архи-

тектурные формы и объекты создают условия потребления, которые являются также условиями воспроизводства и преобразования смыслов. Мы рассматриваем характеристики доступности архитектурных объектов для маломобильных граждан, где архитектурные элементы или ассистивные технологии, делающие объект доступным – это стимул, порождающий «норму безбарьерности». Такой подход влечет за собой дискурс о соблюдении прав человека, и провоцирует в каждом члене общества авторефлективное восприятие среды. Иными словами городской объект, доступный для слепого человека или передвигающегося на инвалидном кресле, ненавязчиво сообщает остальным горожанам о необходимости соблюдать культуру инклюзии и терпимости к различиям. Сегодня на уровне российской государственной социальной политики фиксируется попытка конструирования новых образов городского пространства, способных стать дружественными по отношению к человеку с ограниченными возможностями. Подготовка к ратификации Конвенции ООН о правах инвалидов дала толчок к пересмотру действующих законодательных норм и градостроительных практик, вызвала резонанс в сферах социальной политики, городского планирования и регионального развития. Социальные проекты по созданию безбарьерной городской среды, реализуемые в российских городах, словами П. Бурдые можно определить как борьбу за пространство на коллективном уровне.

### **Провалы социальной политики на карте города**

Карты доступности города востребованы не только людьми с инвалидностью, но и группами горожан, без проблем с мобильностью, а также специалистами ведомств, ответственных за качество городской инфраструктуры. В этой связи необходимо уделить внимание точности нанесения данных на электронные карты. Например, нанесение фотообъекта с описанием его доступности на карту позволяет дорожным службам фиксировать проблемы дорожной инфраструктуры, устранять нарушения строительных норм на пешеходных переходах и тротуарах. Работники транспортной инфраструктуры, в свою очередь, должны получать возможность дисциплинировать свою деятельность с помощью карты. Карта, на которой отражена степень доступности городских территорий, способна информировать любого горожанина о состоянии основных компонентов городской среды в отношении безопасности, здоровья, самообеспечения. В связи с этим Ян Гейл – всемирно известный архитектор, активист, который проделал огромную работу для развития велодвижения в Дании, – заявил: «Городское планирование должно ориентироваться на нужды людей. Копенгаген был первым городом в мире, где начали исследовать, как люди пользуются городом, исследовать людей – это очень хороший инструмент» [Moscow Urban Forum, 2011].

Несмотря на активность представителей власти, обращающихся к вопросам переустройства объектов и ареалов городской среды под влиянием внедрения новых законопроектов, проблема безбарьерности не решается. К сожалению, большинство жителей российских городов, где власти приступили к выполнению законодательных норм по созданию доступности, по-прежнему при упоминании словосочетания «доступная среда» не понимает, о чем идет речь. Более того, сообщества архитекторов, ученых, чиновников, инвалидов порой имеют противоположные взгляды на доступность, что говорит об отсутствии согласованности между представителями заинтересованных сторон по ключевым аспектам проблемы. На повестках дня, оглашаемых в ходе проведения профессиональных совещаний с участием архитекторов и ключевых агентов развития городского пространства, чаще устанавливаются задачи по привлечению инвестиций в город, развитию туризма, сохранению памятников городской архитектуры. Крайне редко обсуждается потенциал городской среды по обеспечению базовых потребностей жителей, в том числе по поддержанию безопасности и здоровья. Сообщество чиновников, реализующих государственные меры по созданию городской доступности, твердо следует односторонней логике – доступная среда для инвалидов, вынося за скобки остальных горожан. Работники ключевых отраслей городской инфраструктуры и вовсе не понимают, что происходит в сфере переустройства среды и что от них ожидают в связи с реализацией мер по обеспечению доступности. Получается, что формальные преобразования, производимые «сверху», оторваны от реальности и не имеют своей целью действенное применение на практике. Проиллюстрируем данную мысль следующим примером:

Я сам проводил как-то эксперимент, – взял слово член инициативной группы инвалидов-колясочников Дмитрий Митраков. – Ждал на остановке автобус. За полчаса к остановке подъезжало несколько автобусов со спецзначками «инвалид» и низким полом. Но ни разу ни один водитель или кондуктор не вышел, чтобы помочь мне. Причем отговорки у них самые разные и нелепые. Вплоть до отсутствия какой-то там непонятной лицензии [Доступной ли будет доступная среда для инвалидов, 2012].

Когда нет единого системного понимания происходящих изменений, закупка низкопольных автобусов не может улучшить ситуацию, а реализуемые меры имеют низкий коэффициент полезного действия. Говоря о проекте «Доступная среда» следует отметить, что в Саратове так и не было организовано крупных общегородских дискуссий с разъяснением задач модернизации. На старте программы исполнительные власти ограничились небольшими площадками, куда для обсуждения задач проекта были приглашены лишь эксперты. Между тем реализация заявленных задач, формально представленных в программе «Доступная



среда» для возведения в стандарт требований универсального дизайна, работает сразу в трех направлениях развития города: для жителей, туристов, инвесторов.

Однако переустройство территорий, задуманное для повышения комфортности города порой доходит до абсурда (Ил. 1) и заставляет задуматься над вопросом: какую доступность мы построим, и каким будет образ города? Вместо формирования безбарьерных пространств и насыщения их приспособлениями, содействующими людям на пути преодоления преград, зачастую создаются устройства-муляжи, функция которых заключается лишь в стремлении владельцев соответствовать требованиям к градостроительным объектам во избежание штрафных санкций и прочих неприятностей.

Выводы, сделанные нами на основе ранее проведенных исследований (50 интервью с маломобильными инвалидами, Саратов, 2009), позволяют характеризовать устройство городской среды как враждебное для людей с ограниченными возможностями, закрепляющее практики социальной эксклюзии инвалидов в обществе.

По городу я передвигался до прошлого года. Но когда я один раз попал в открытый люк, а другой раз ударился головой о строительные леса, то, естественно, я такие эксперименты перестал проводить (Александр Иванович, 71 год, инвалид 1 группы по зрению, 2009)

Современный российский город, в буквальном смысле, обездвигивает людей с нарушением опорно-двигательного аппарата. П. Бурдые отмечает, что архитектурные пространства, чьи бессловесные приказы адресуются непосредственно к телу, владеют им совершенно так же, как этикет дворцовых обществ, как реверансы и уважение, которое рождается из отдаленности, точнее, из взаимного отдаления на почтительную дистанцию [Бурдые, 2007].



Ил. 1. Подъемное устройство. Довольно распространенная практика фиктивного оснащения строений средствами безбарьерного входа и въезда

## Социальные эффекты картографирования

С целью соотнесения интересов, заявляемых разными агентами, принимающими участие в создании виртуальных городов-проектов, мы провели серию интервью с представителями трех групп участников: горожанами, маломобильными людьми и специалистами государственных органов. Предварительно ознакомив их с имеющимися аналогами карт доступности городов, мы предложили участникам оценить социальные эффекты картографирования города, что позволило нам не только получить разные мнения, но и обнаружить особенности восприятия карты как продукта, применяемого для оценки города различными группами.

Мы решили опросить студентов старших курсов специальности «Дизайн и архитектура» технического вуза, чтобы узнать, насколько проблемы города и ресурсы картографирования рефлексированы будущими профессионалами. Сбор интервью осуществлялся с ноября 2011 по январь 2012 года (всего собрано 11 интервью). Мнения информантов о пользе и социальных эффектах карты можно разделить на следующие группы.

**«Виртуальный город для информации».** Самое распространенное мнение – карты нужны инвалидам:

Я думаю, что смысл в создании таких карт есть, потому что пока это единственный способ человеку самостоятельно понять, сможет ли он передвигаться на этом участке города и добраться куда-либо (Интервью 5).

Я думаю, что маломобильным людям эта карта будет очень полезна при необходимости передвижения по городу. Они смогут выбрать наиболее удобный для себя путь передвижения, где им ничего не будет препятствовать (Интервью 6).

В ряде случаев студенты выходят за рамки ситуации физического перемещения инвалида по городу и говорят о социальном равнодушии, город враждебен инвалиду (таких рассуждений оказалось мало):

Изучение такой карты простыми гражданами может помочь обратить их внимание на существование таких групп населения, как люди с ограниченными возможностями, понять, что они являются такими же полноценными членами общества (Интервью 7).

**«Виртуальный город для критики».** Карта для власти и чиновников:

Это один из способов заставить власти хоть как-то действовать, чтобы сделать нашу среду более доступной (Интервью 8).

В подобных цитатах информанты высказывают надежды на функциональность карты в плане ее значимости и потенциальной возможности влияния на ситуацию, связанную с реальным физическим пространством.

Может быть, глядя на эту карту, наше правительство наконец-то увидит, в каком плачевном состоянии находится наш город, что наши улицы совсем не оборудованы, что в наши здания очень часто трудно попасть. Я очень надеюсь, что благодаря этой карте наша жизнь станет лучше и мы свободно сможем перемещаться по городу. Потому что эта карта сделана не только для маломобильных людей, но и для обычных пешеходов (Интервью 10).

При этом важно мнение информантов о том, что любой пешеход (не обязательно маломобильный горожанин) заинтересован в расширении своих возможностей в рамках городского пространства. И карта видится им как механизм, обладающий силой влияния, как инструмент, доступный для рядовых горожан. Подобное восприятие карты схоже с осознанием «слабыми» новой тактики, противопоставляемой власти в отношении расширения ареалов доступности в рамках городского пространства.

**«Виртуальный город как ресурс».** Карта нужна городу и является ресурсом для развития:

В создании таких карт есть смысл, так как они выявляют проблемные участки города. Взглянув на эту карту, чиновники сразу могут увидеть, где нужно что-либо изменить (Интервью 9).

Глядя на эту карту, можно увидеть какие имеются недочеты, в каких районах нужно больше уделить внимание по оборудованию среды (Интервью 9).

Как это ни печально, но все интервью демонстрировали отстраненность будущих дизайнеров и архитекторов от проблемы качества городской среды, студенты высказывались как обычные горожане, хотя гипотетически от них ожидалась более вовлеченная, профессиональная, заинтересованная позиция. Мало кто размышлял о своей дальнейшей профессиональной деятельности и о возможном вкладе в решение проблемы, ни в одном интервью не было даже попытки увидеть причины создавшейся ситуации в логике доминирующих градостроительных практик.

На основе полученных результатов пришлось задуматься о качестве подготовки специалистов подобного профиля, доле социально-гуманитарного блока в учебных планах, искать причины формирования столь отстраненной позиции будущих специалистов инженерно-архитектурного профиля. Ведь в высказываниях некоторых старшекурсников – будущих дизайнеров звучали мнения, прямо демонстрирующие профессиональную некомпетентность в области универсального дизайна:

Эти карты могут изменить образ жизни людей с инвалидностью. С одной стороны, это внесет большой вклад в изменение городской инфраструктуры, но, с другой стороны, это может довести и до «паранойи»,

когда всё и везде будет сделано для инвалидов и тогда уже здоровому человеку может быть не совсем удобно (Интервью 12).

Рассуждая о том, что карта сообщает своему читателю о социальном неравенстве в обществе, некоторые студенты не сочли недоступность города для инвалидов проблемой и дискриминацией, и прямо заявили:

я не соглашусь, что это устройство общества несправедливо. Оно такое, какое есть. И многие русские люди с ограниченными возможностями уже приспособились к этому по-своему (Интервью 11).

Все студенты отнесли себя к лагерю «здоровых», будучи уверенными в неизбежности нынешней ситуации. Никто из опрошенных не обозначил свою идентичность с профессиональной группой, причастной к конструированию образа города. Трое студенток заявили, что возможно, обратятся к подобным картам, когда станут молодыми мамами. Хотя в задачи нашего исследования не входила оценка профессиональных компетенций будущих архитекторов и дизайнеров, появилось предположение об их неосведомленности о новейших течениях архитектурной и гуманитарной мысли. Между тем в отечественной архитектуре существуют разные проекты, появились диссертационные работы по формированию инклюзивной среды, архитектурных объектов, формирующих практики инклюзии [См., например: Мосин, 2011].

Более содержательно о проектах карт доступности высказывались информанты с инвалидностью, они много размышляли о проблемах в целом, окунались в воспоминания, связанные с проживанием городских пространств, говорили о препятствиях и барьерах. Рассуждая относительно картографирования города и созданной карты, информанты высказали однозначную позицию, которая может быть выражена следующими словами:

Удобно – не надо ломать голову и гадать: пройду ли я там или нет? ВЕСЬ город был как на ладони, я рассмотрела свой район, прикольно! (Интервью 1).

Все информанты восприняли карту как удобную информационную услугу, как путеводитель. Однако потребности инвалидов по зрению обращают наше внимание на новые ракурсы. Эти пользователи предъявляют неучтенные запросы, характеризующие специфические технические требования к графическому слою карты и нанесению объектов на нее. Субъективные потребности инвалидов разных категории обуславливают необходимость создания карты, учитывающей их индивидуальные запросы. Карта могла бы содержать информацию о способах преодоления барьеров, об услугах, к которым могут обратиться люди как с нарушениями опорно-двигательного аппарата, так и с осложнениями по зрению или слуху.

Информанты с инвалидностью, в отличие от студентов, рассуждают о том, что доступная среда удобна для всех, а не только для инвалидов. Однако, оценивая социальные резонансы и возможность возрастания общественной активности по изменению параметров среды, информанты выражают сомнение, что в Саратове возможны общественные движения и проявление активности горожан. Среди инвалидов разных категорий пользуются одобрением и популярностью далеко не одни и те же объекты:

Триумф-молл приспособлен для инвалидов-колясочников, но слабо-видящий человек там теряется, для слепых удобен торговый дом Бел-форт, я могу одна там все купить и выбрать (Интервью 2).

В отличие от студентов, информанты-инвалиды раскрывали возможности карты шире. Например, карта как иллюстрация качества районов проживания, карта как пособие наиболее удачных приемов создания доступности, помощь карты в ситуации выбора недвижимости:

Ну, допустим, я захотела купить квартиру, я буду смотреть эту карту и смотреть лифт, подъезд, транспортные остановки, даже наличие говорящих банкоматов (Интервью 2).

К тому же карта может быть иллюстрацией более удачных примеров создания доступной среды для многих регионов (Интервью 2).

Чиновники охотно поддерживают инициативы картографирования городского пространства, предпринимают собственные усилия по мониторингу объектов инфраструктуры, но карта рассматривается, прежде всего, как инструмент отчетной документации в рамках исполнения федеральной целевой программы «Доступная среда», как макет презентации объектов, перестроенных в рамках проекта. Представители исполнительной власти видят перспективы развития подобных карт в направлении учета дифференцированных потребностей инвалидов разных категорий, планируют анализ внутренней доступности некоторых социально значимых помещений. Большой проблемой остается рассогласованность работы разных ведомств, одинаково причастных к созданию доступной среды. Здание может быть доступным, а тротуары и бордюры вокруг него непреодолимы.

\* \* \*

Реализованное исследование свойств городского пространства посредством применения методов картографирования и интервьюирования показало проявление форм социального неравенства, которое является не просто формой ограничений, материализовавшейся в городских ареалах, но и визуализируется в картах городов. Проекты по созданию карт доступности, реализующиеся в первую очередь представителями таких групп участников, как маломобильные люди,

специалисты государственных органов и рядовые горожане, не просто вовлечены в процесс конструирования виртуального города, но и являются проводниками неоднозначных социальных эффектов, возникающих по причине переустройства городского дизайна.

Каким станет официальный дискурс доступности? Создание доступного города определяется как стремление к универсальному дизайну везде и во всем или как создание услуги для маломобильных групп населения. Но в этом случае появляются опасения, связанные с доступностью данной услуги, возникает вопрос: кто, кому и как эту услугу оказывает? Не станет ли стремление к изначальной всеобщей доступности в логике универсального дизайна подменяться выборочным, нестабильным сервисом по обеспечению доступности, как, например, произошло с социальным такси для инвалидов: полезная услуга превратилась в очередной рычаг ограничений из-за излишней бюрократизации процесса использования такси. В настоящее время воспользоваться услугой довольно проблематично из-за трудоемких операций по оформлению заявки и ожиданию очереди на поездку, ограниченного количества машин. Не явится ли вновь оформившийся проект репрезентации пространства попыткой отмахнуться от реальности, замещая индивидуальное восприятие ограниченного физического пространства реального города визуализацией мнимой доступности? Не станет ли карта выступать в роли номинального регламента в отношении режима видимости, восприятия города? Логика критического подхода не позволяет нам ожидать ни существенных улучшений в сфере общественного устройства, ни получения множества благ от реализации этих программ. П. Бурдьё и вовсе ставит под сомнение веру в то, что пространственное сближение людей, между которыми установились большие символические дистанции, может само по себе иметь результатом социальное сближение [Бурдьё, 2007. С. 60]. И было бы нелогично рассуждать о доступности городского пространства, например, для инвалидов-колясочников, упуская из вида саму суть явного и латентного социального неравенства. Предпринятое нами социологическое исследование эффектов картографирования и свойств городского пространства позволяет увидеть то, как глубоко социальное неравенство материализовалось в физическом пространстве города.

Сегодня проекты по созданию доступной среды жизнедеятельности, региональные и федеральные целевые программы, направленные на формирование безбарьерного городского пространства для инвалидов, задают новый идеологический вектор социальных преобразований. В перспективе установлена задача значительного сокращения социальной дистанции. В этой связи по-новому рассматривается физическое окружение, оно воспринимается как существенно воздействующее на развитие социальных отношений и коммуникаций в обществе. По сути, формирование доступной, безбарьерной или, как ее еще называют, всевозрастной среды является инструментом для достижения социальных целей интеграции, преодоления

социальной дискриминации и эксклюзии в российских городах. Анализ федеральных и региональных программных документов по проекту «Доступная среда» подтверждает сделанный вывод: сегодня стоит задача осознанного и грамотного исполнения проектов по созданию доступности, а также искоренение односторонних практик конструирования доступности, не учитывающих запросы разных групп горожан. Сам метод картографирования представляется нам ценным инструментом для социального обследования урбанистической среды. Картографирование имеет не только широкие перспективы использования при проведении научных исследований, но также может быть применен для запуска общественных инициатив по конструированию доступного, удобного для жизни города.

### **Список литературы**

*Бурдые П.* Социология политики. М.: Socio-Logos, 1993.

*Бурдые П.* Социология социального пространства. М.: Институт экспериментальной социологии. СПб.: Алетейя, 2007.

*Вебер М.* Город // Библиотека Гумер / Социология // URL: [http://www.gumer.info/bibliotek\\_Buks/Sociolog/Weber/\\_Gor\\_Index.php](http://www.gumer.info/bibliotek_Buks/Sociolog/Weber/_Gor_Index.php).

*Доступной ли будет доступная среда для инвалидов? // Репортер. 2011. № 44 (974). // URL: <http://reporter-smi.ru/10155.html>.*

*Дружинина Ю. В., Серебрянникова О. В., Скалабан И. А.* Технологические аспекты картирования территорий и социально-территориальных сообществ // Качество жизни населения в России и ее регионах / под ред. С. В. Кущенко, Г. П. Литвинцевой, Л. А. Осьмук. Новосибирск: Изд-во НГТУ, 2009. С. 191–205.

*Зиммель Г.* Большие города и духовная жизнь // Логос. 2002. № 3 (34). С. 23–34.

*Кларк Д.* Потребление и город, современность и постсовременность // Логос. 2002. № 3 // URL: <http://magazines.russ.ru/logos/2002/3/klark.html>.

*Линч К.* Образ города. М.: Стройиздат, 1982 // URL: <http://www.glazychev.ru/default.htm>.

*Мосин В. О.* Архитектурная модернизация учреждений для детей-инвалидов: Автореф. ... канд. архитектуры по специальности 05.23.21 – Архитектура зданий и сооружений. Творческие концепции архитектурной деятельности. Саратов: СГТУ, 2011.

*Романов П. В., Ярская-Смирнова Е. Р.* Политика инвалидности: социальное гражданство инвалидов в современной России. Саратов: Научная книга, 2006.

*Семенова В.* Картирование городского пространства: основные подходы к визуальному анализу // Визуальная антропология: новые взгляды на социальную реальность / под ред. Е. Ярской-Смирновой, П. Романова, В. Круткина. Саратов: Научная книга, 2007. С. 67–82.

*Сикора Л.* Реальные города в виртуальных реальностях // Доклад на конференции «Город: между опытом и теорией». Москва, 28.01.2012.

Эко У. Отсутствующая структура. Введение в семиологию. СПб.: Symposium, 2004.

Castells M. The City and the Grass Roots: A Cross-Cultural Theory of Urban Social Movements. Berkeley: University of California Press, 1983.

Moscow Urban Forum // Московские новости. 2011. № 187 // URL: <http://www.mn.ru/moscow/20111208/308244525.html>.

Harvey D. Consciousness and the Urban Experience: Studies in the History and Theory of Capitalist Urbanization. Oxford: Blackwell, 1985.

### **Описание полевых данных**

*Интервью 1.* Светлана, 43 года, инвалид-колясочник, травма после автомобильной аварии

*Интервью 2.* Елена, 28 лет, инвалид по зрению

*Интервью 3.* Надежда, 32 года, инвалид по зрению

*Интервью 4.* Заместитель руководителя министерства

*Интервью 5.* Ольга, студентка 5 курса специальности «Архитектура»

*Интервью 6.* Ирина, студентка 5 курса специальности «Архитектура»

*Интервью 7.* Светлана, студентка 5 курса специальности «Дизайн и архитектура»

*Интервью 8.* Мария, студентка 5 курса специальности «Архитектура»

*Интервью 9.* Артем, студентка 5 курса специальности «Дизайн и архитектура»

*Интервью 10.* Мария студентка 5 курса специальности «Архитектура»

*Интервью 11.* Кристина студентка 5 курса специальности «Архитектура»

---

Эльмира Кямаловна Наберушкина

канд. социол. наук, докторант, доцент кафедры социологии,  
социальной антропологии и социальной работы

Саратовского государственного технического университета им. Ю. А. Гагарина  
электронная почта: [naberushkinaek@gmail.com](mailto:naberushkinaek@gmail.com)

Наталья Викторовна Сорокина

канд. социол. наук, координатор проектов АНО «ЦСПГИ»,  
доцент кафедры социологии, социальной антропологии и социальной работы  
Саратовского государственного технического университета им. Ю. А. Гагарина  
электронная почта: [Natalya.Sorokina@socpolicy.ru](mailto:Natalya.Sorokina@socpolicy.ru)

---