

Министерство науки и высшего  
образования Российской Федерации  
Национальный исследовательский  
Томский государственный университет  
Философский факультет

**INITIA:  
АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ  
СОЦИАЛЬНЫХ НАУК  
(22–23 апреля 2022 г)**

**Материалы XXIV Международной  
конференции молодых ученых**

Томск  
2022

**УДК 30**  
**ББК 60Я43**  
**А43**

**ОРГАНИЗАЦИОННЫЙ КОМИТЕТ**

Председатель – **А.Б. Ворожцов** проректор по научной и инновационной деятельности НИ ТГУ  
Ответственный секретарь конференции – **Ю.Н. Овсянникова**, доцент, к.филол.н., НИ ТГУ

**Е.В. Сухушина**, декан, доцент, НИ ТГУ

**Е.А. Аверина**, ст. преп., зам.декана по УР ФсФ., НИ ТГУ

**В.А. Суровцев**, профессор, д.филол.н., НИ ТГУ

**В.Н. Сыров**, профессор, д.филол.н., НИ ТГУ

**А.Ю. Рыкун**, профессор, д.социол. н. НИ ТГУ

**В.В. Кашпур**, доцент, к.соц.н, НИ ТГУ

**Н.Н. Зильберман**, доцент, к.филол.н., НИ ТГУ

**И.В. Черникова**, профессор, д.филол.н., НИ ТГУ

**А43**      **Актуальные проблемы социальных наук (22–23 апреля 2022 г.) Материалы XXIV Международной конференции молодых ученых / Под редакцией Ю.Н. Овсянниковой.** – Томск, 2022. Мб. [Электронное издание]. – Систем. требования: процессор x86 с тактовой частотой 500 МГц и выше; 512 Мб ОЗУ; Windows XP/7/8; видеокарта SVGA 1280x1024 High Color (32 bit). – Загл. с экрана.

Представлены материалы XXIV Международной конференции молодых ученых «Актуальные проблемы социальных наук», прошедшей 22–23 апреля 2022 г. в Томском государственном университете.

Для научных работников, преподавателей, аспирантов и студентов.

УДК 30  
ББК 60я43

© Авторы статей, 2022

**ВОЗМОЖНОСТИ И ОГРАНИЧЕНИЯ ОРГАНИЗАЦИИ  
УНИВЕРСАЛЬНОГО ДИЗАЙНА  
(НА ПРИМЕРЕ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА  
ГОРОДА ТОМСКА)**

Р. В. Маттер

Научный руководитель: к.ф.н. А. В. Голдовская

*Национальный исследовательский Томский государственный университет*

В Российской Федерации все чаще ведутся дискуссии среди экспертов в области доступной среды о практическом воплощении концепции универсального дизайна в городскую инфраструктуру. Обращение исследователей к универсальному дизайну объясняется практичностью и инклюзивностью элементов, на которых базируется данная концепция, поскольку субъектами выступают не только люди с инвалидностью и маломобильные граждане (далее МГН) как, например, при организации безбарьерной среды, но и более широкий круг лиц. Особенностью универсального дизайна является стремление создать пространство, доступное и удобное для всех, а ограничения разделяют условно на три категории: постоянные (люди с инвалидностью); временные (человек с травмой); ситуативные (мама с ребенком на руках). Конвенция ООН о правах инвалидов определяет универсальный дизайн следующим образом: «<...> дизайн предметов, обстановок, программ и услуг, призванный сделать их в максимально возможной степени пригодными к пользованию для всех людей без необходимости адаптации или специального дизайна» [1].

На примере г. Томска на предмет доступности для маломобильных групп населения был рассмотрен общественный транспорт как вариант организации универсального дизайна. В ходе исследования были рассмотрены: входная группа, пути движения, средства информации на примере автобусов, осуществляющих следование по 32 маршруту, троллейбусов 3 маршрута и трамваев 4 маршрута.

Всего на 2021 год в Томске из 425 автобусов – 30 % низкопольных доступных для МГН [2]. К 2024 году планируется ввести в эксплуатацию не менее 50% от нынешнего показателя. Низкопольные автобусы 32 маршрута с внешней стороны не имеет каких-либо обозначающих знаков, информирующих о доступности для МГН. Во входной группе задней двери отсутствуют ступени, что позволяет беспрепятственно попасть в автобус, также водитель с помощью автоматической пневмоподвески может опустить автобус на уровень тротуара. Для маломобильных граждан в задней части автобуса отведена дополнительная площадка с обозначающим знаком для людей с ОВЗ, в которой можно свободно маневрировать на инвалидном кресле. Данное пространство снабжено: поручнями, закрепленными на доступной высоте удобной, как ребенку, так и взрослому человеку; двумя кнопками, подающими сигнал водителю о предстоящем выходе человека на остановке. Автобус снабжен звуковым сопровождением с указанием остановок и дублированием их бегущей строкой на экране.

Однако в автобусах 32 маршрута отсутствуют кондукторы, в связи с чем некоторые категории МГН могут столкнуться с трудностью самостоятельной оплаты проезда, так как дополнительный терминал оплаты на поручне не закреплен. Для оплаты проезда необходимо подняться с площадки на уровень выше и

пройти между узко зафиксированных сидений. Но зачастую сложности возникают еще до вхождения в автобус, связано это с тем, что водители не умеют обращаться с оборудованием, которое позволило бы попасть в автобус маломобильному человеку. Также в некоторых автобусах таблички со шрифтом Брайля являются заламинированными или распечатанными на обычном принтере.

В троллейбусах 3 маршрута с внешней стороны наклеян обозначающий знак доступности транспорта для инвалидов-колясочников. Во входной группе средней и задней двери отсутствуют ступени, но для того, чтобы, например, человек на инвалидном кресле смог попасть в него, необходимо дополнительно зафиксировать рампу, поскольку входная группа выше, чем бордюр. Пути движения между сидениями достаточно узкие. Напротив средней двери расположена дополнительная просторная площадка, оборудованная поручнями, однако поручни закреплены на уровне среднестатистического человека. В конце троллейбуса также есть дополнительная, но более узкая площадка, оборудованная поручнями. Внутри троллейбуса закреплен монитор для дублирования остановок, но, как правило, он находится в выключенном состоянии, оповещает только звуковое сопровождение. Троллейбусы 3 маршрута в пассажирской части не имеет каких-либо маркеров, информирующих о доступности для МГН. По мнению Е. В. Бурмистрова, эксперта по доступной среде, в Томске троллейбусы являются самым удобным и доступным видом транспорта.

В трамваях 4 маршрута с внешней стороны отсутствуют какие-либо указатели о наличии доступности для МГН. Во всех входных группах имеются ступени, без дополнительного устройства некоторые категории МГН не смогут воспользоваться услугой данного транспорта. Между второй и третьей дверью, находится просторная площадка с закрепленными поручнями на двух уровнях, также дополнительная площадка находится за входной группой третьей двери. Пути движения между сидениями просторное, тем самым не будут созданы препятствия для передвижения. Входная группа трамваев 4 маршрута расположена достаточно высоко от уровня земли, так, например, в первую дверь будет достаточно тяжело подняться даже человеку, не имеющему каких-либо физических ограничений.

Из трех исследуемых маршрутов в г. Томске только низкопольные автобусы 32 маршрута и троллейбусы 3 маршрута в целом отвечают требованиям доступной среды и являются вариантом организации универсального дизайна, так как предполагают доступность и удобство для всех людей, хоть и с некоторыми ограничениями, в трамваях 4 маршрута имеются существенные ограничения, только отдельные категории МГН смогут воспользоваться услугой, но также могут возникнуть сложности у людей без ограничений.

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Конвенция о правах инвалидов. [Электронный ресурс]. URL: [https://www.un.org/ru/documents/decl\\_conv/conventions/disability.shtml](https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/disability.shtml) (дата обращения: 04.04.2022).
2. За год в Томске число низкопольных автобусов увеличилось до 141. [Электронный ресурс]. URL: <https://www.admin.tomsk.ru/db3/docs/2021011309> (дата обращения: 12.04.2022).

#### **ПРОБЛЕМА БУЛЛИНГА В ВОСПРИЯТИИ**