

ОРИГИНАЛЬНАЯ СТАТЬЯ

DOI: 10.26794/2226-7867-2025-15-1-114-123

УДК 316.42(045)

Роль инклюзивного дизайна в урбанистике: социологический аспект

О.В. Рогач, Ю.Е. Куртенкова, А.З. Шахвалиева, А.И. Мельникова

Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Москва, Российская Федерация

АННОТАЦИЯ

В статье поднимаются актуальные вопросы создания инклюзивного дизайна городской среды как приоритетного принципа развития урбанизированных пространств. На основе анализа научных источников установлены особенности инклюзивного дизайна городской среды, его отличия от универсального подхода к проектированию городских пространств. В частности, отмечается дисфункциональность формального соблюдения стандартизированного подхода к дизайну городской среды, стигматизация темы инвалидности в общественном сознании и градостроительных практиках. Делается вывод, что принцип инклюзивности выражается в возможности индивида реализовать свое «право на город», вступая во взаимодействие с другими людьми и осуществляя коммуникации в пространстве городской среды. С использованием метода глубинного интервью был проведен анализ инклюзивного дизайна городской среды района Аэропорт. Установлено, что искажение идей инклюзивного дизайна в практиках городского проектирования приводит к возникновению состояния «исключенности» людей с особыми потребностями, снижению возможности их активного участия в жизни городского сообщества. Практики «потребления городской среды» для данной категории населения связаны с поиском альтернативных маршрутов, форм и средств передвижения; привлечением родственников для избегания негативного опыта; формированием «отлаженных» траекторий передвижения к месту учебы или традиционному месту отдыха. Анализ материалов глубинных интервью также позволил систематизировать объекты района Аэропорт по их адаптивности к потребностям маломобильных горожан. Нижние строчки инклюзивной адаптивности занимают общественные пространства городской среды (места общественного питания, коворкинги, деловые центры, офисы); со средней степенью инклюзивной адаптивности — общественный транспорт и сопутствующая дорожная инфраструктура (остановки, тротуары, станция метрополитена и пр.). Высокая степень инклюзивной адаптивности отмечается у библиотек и парковых зон отдыха. Рефлексия опыта повседневных практик информантов позволила составить карту инклюзивной адаптивности района Аэропорт.

Ключевые слова: инклюзивный дизайн; городская среда; картография района; урбанистика; адаптация; социальные отношения; общественное пространство; мобильность; доступность

Для цитирования: Рогач О.В., Куртенкова Ю.Е., Шахвалиева А.З., Мельникова А.И. Роль инклюзивного дизайна в урбанистике: социологический аспект. *Гуманитарные науки. Вестник Финансового университета*. 2025;15(1):114-123.

DOI: 10.26794/2226-7867-2025-15-1-114-123

ORIGINAL PAPER

The Role of Inclusive Design in Urbanism: A Sociological Aspect

O.V. Rogach, Yu.E. Kurtenkova, A.Z. Shakhvalieva, A.I. Melnikova

Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation

ABSTRACT

The article raises topical issues of creating an inclusive design of the urban environment as a priority principle for the development of urbanized spaces. Based on the analysis of scientific sources, the features of inclusive design of the urban environment and its differences from the universal approach to the design of urban spaces are defined. In particular, the unsuitability of formal adherence to a standardized approach to urban design is noted, stigmatization of the topic of disability in public consciousness and urban planning practices. It is concluded that the principle of inclusiveness is expressed in the ability of an individual to exercise his or her “right to the city”, interacting with other people and communicating in the space of the urban environment. Using the in-depth interview method, an analysis of the inclusive design of the urban environment of the Airport district was conducted. It was found that the distortion of the ideas of inclusive design in urban design practices leads to the emergence of a state of “exclusion” of people with special needs, a

decrease in the possibility of their active participation in the life of the urban community. The practices of “consuming the urban environment” for this category of the population are associated with the search for alternative routes, forms and means of transportation; involving relatives to avoid negative experiences; the formation of “well-established” trajectories of movement to the place of study or a traditional place of rest. The analysis of the materials of in-depth interviews also made it possible to systematize the objects of the Aeroport district according to their adaptability to the needs of people with limited mobility. The lower rates of inclusive adaptability are occupied by public spaces of the urban environment (catering places, coworking spaces, business centers, offices); with an average rate of inclusive adaptability – public transport and road infrastructure (bus stops, sidewalks, metro station, etc.). A high rate of inclusive adaptability is noted in libraries and park recreation areas. An analysis of the respondents’ daily practices allowed us to create a map of the inclusive adaptability of the Airport district.

Keywords: inclusive design; urban environment; district mapping; urban studies; adaptation; social relations; public space; mobility; accessibility

For citation: Rogach O.V., Kurtenkova Yu.E., Shakhvalieva A.Z., Melnikova A.I. The role of inclusive design in urbanism: A sociological aspect. *Humanities and social sciences. Bulletin of the Financial University*. 2025;15(1):114-123. DOI: 10.26794/2226-7867-2025-15-1-114-123

ВВЕДЕНИЕ

Развитие современных городов находится в фокусе исследовательского внимания многих теоретиков конструктивного зонирования урбанизированных территорий, а также практиков, реализующих проекты повышения доступности общественных пространств [1, 2]. Широта охвата научного вопроса создания инклюзивного дизайна в урбанистике позволяет нам сконцентрировать фокус изучения поставленной проблематики на ее социологическом аспекте.

В частности, интерес представляют выводы, сделанные в научных трудах К. Е. Вавулина [3]. Автор обосновывает выбор вектора градостроительных решений на создание крупных жилых комплексов, способных вмещать и обеспечивать потребность в жилье значительного количества горожан. Вместе с тем признается некоторая дисфункциональность такого подхода, где массовая застройка вступает в диссонанс с возможностью города обеспечить население быстрым доступом к рабочим местам и большинству инфраструктурных объектов. Недостаточная проходимость транспортной сети снижает доступ жителей отдельных городских районов к возможностям, которые дает городская среда мегаполисов. В особенности слабость транспортной сети, низкая доступность объектов городской инфраструктуры, отсутствие внимания к потребностям отдельных социальных групп сказывается на мобильности людей с ограниченными возможностями.

Низкое внимание к инклюзивному дизайну городской среды частично может быть объяснено спецификой процессов урбанизации. По мнению Ф. Тённиса, развитие городских пространств происходит с опорой на доминанты экономической целесообразности, что заставляет градостроителей ставить прагматические цели, в особенности если речь идет о коммуникациях и мобильности горожан [4].

Критика подобного подхода встречается в трудах Л. Мамфорда, который полагал нецелесообразным изучение города только лишь с опорой на экономические основы функционирования городских территорий. По мнению ученого, современный город — это в большей степени социальный конструкт, созданный благодаря пересечению «жизни индивидов» в рамках локальных территорий [5]. Такое пересечение обеспечивает наполнение городской среды социальными отношениями, ментальными образами и культурными смыслами, а значит, инклюзивность дизайна городской среды не второстепенная задача городских управленцев, а естественная трансформация облика территории, которая учитывает социальные и коммуникативные потребности человека. Таким образом, не отрицая актуальность изучения современных городов как экономической системы, полагаем целесообразным обратить внимание на изучение городских районов в контексте социальных целей их развития.

ТЕОРЕТИЧЕСКАЯ БАЗА ИССЛЕДОВАНИЯ

По мнению Р. Парка, город представляет собой «сложный организм», поэтому проводить глубокий анализ его сущностных черт возможно лишь во взаимосвязи множества структурных компонентов и факторов [6]. В частности, городские районы, как структурная единица городской территории, становятся пространством пересечения не только архитектурных и градостроительных решений, но и социально-психологических, культурных и иных факторов. Такой подход позволяет предположить, что инклюзивные процессы должны вносить свой вклад в формирование облика городской среды.

Тезис о «городском одиночестве» индивида постулируется в работах не менее известного основоположника теории урбанизма Л. Вирта [7]. В современных реалиях данный тезис может быть

интерпретирован как необходимость подчинения индивидуальных потребностей и запросов жителей социально-экономической жизни города. Инклюзия в этом контексте рассматривается не как приоритет повышения комфорта жизнедеятельности отдельных социальных групп, а скорее барьер и дополнительная сложность разработки градостроительных решений.

Стоит отметить, что идеи включения индивидоориентированных решений в развитие городского пространства рассматриваются сегодня как социальная задача управления городом. Исходная предпосылка такого методологического подхода заключается в предположении, что дизайн городской среды необходимо разрабатывать, фокусируя внимание на «отдельно взятом индивиде». Иными словами, в основу разработки городской среды должен быть заложен опыт социальной повседневности: маршрутизация горожанина-пешехода, траектории его мобильности (учеба, работа, проведение досуга), возможность получения доступа к объектам инфраструктуры и пр. По мнению российских исследователей, инклюзивный дизайн городской среды должен рассматриваться как «одна из мейнстримных задач современности», которая обусловлена необходимостью решения проблем дискриминации, неравенства доступа и стигматизации темы инклюзии в городском пространстве [8]. Ориентация градостроителей на соблюдение формальных требований и норм не способна воссоздать инклюзивный дизайн городской среды, а лишь унифицирует и стандартизирует повседневные практики горожан [9]. В таком контексте опора на инклюзивные принципы проектирования городской среды предполагает не просто переход от универсальности решений к инклюзивному дизайну, а скорее пересмотр существующей «системы градостроительных координат».

Противопоставление инклюзивности универсальному дизайну городской среды свойственно и зарубежным ученым [10, 11]. В частности, проблематизация идей инклюзивного дизайна городской среды строится на постулате справедливости и равного доступа инвалидов к общественным пространствам. Однако стоит заметить, что за последнее время звучание указанных идей поменяло свою акцентуализацию с «сервисного подхода» на «интеграцию асимметричных мультипотребностей» [12]. Здесь речь идет не о создании среды с доступом к ней лиц, ограниченных в своих возможностях, а о городском пространстве для всех и каждого. Если данные условия не учитывать в проектировании

инклюзивного дизайна городской среды, то это приводит к социальной эксклюзии людей с особыми потребностями и стигматизации темы инвалидов в общественном сознании. Следствием искажения идей инклюзивного дизайна в практиках городского проектирования также становится нарушение социальных связей и снижение возможности их активного участия в жизни общества [13]. Таким образом, инклюзивный дизайн городской среды призван решать задачи не только в материальной плоскости городского пространства, но и в его социокультурном дискурсе.

Также важной методологической задачей инклюзивного дизайна видится получение обратной связи и рефлексия опыта повседневных практик «потребления» городского образа жизни. Для решения указанной задачи весьма результативным инструментом может стать картографирование района. К вопросу создания ментальных карт как атрибутного образа города и его районов обратился еще К. Линч. В своих работах ученый акцентировал внимание не на топографии и инфраструктурном срезе городского пространства, а на интересующем восприятии горожан городской среды [14]. В частности, Линч обращался к когнитивному восприятию горожанином отдельных аспектов городской среды: запаха, звуков, рефлексии чувств, вызываемых пребыванием в определенной «точке» городского пространства. Такой подход к анализу урбанизированных пространств позволяет увидеть их глазами обычного человека и в дальнейшем дифференцировать районы на основе сформированных атрибутивных образов.

Вместе с тем метод топографического картографирования городских районов все более востребован благодаря увеличению запросов на создание инклюзивного дизайна городской среды как физического отражения возможности каждого реализовать «право на город». Это связано с возможностями метода картографирования — получением макета — продукта визуализации городской среды. Возможность масштабирования практик разработки карт городских районов с помощью цифровых технологий позволяет повысить эффективность экспертизы градостроительных решений и расширить эмпирические возможности городских исследований.

МЕТОД

Несмотря на свою высокую социальную значимость, концепция инклюзивного дизайна городской среды остается малоизученным направлением

Таблица 1 / Table 1

Социально-демографический профиль информантов / Socio-demographic profile of respondents

Информант	Пол	Возраст, лет	Статус	Ограничения здоровья
1	Мужчина	40	Работает	Опорно-двигательные нарушения
2	Женщина	39	Работает	
3	Женщина	23	Студентка, работает	
4	Женщина	20	Студентка, работает	

Источник / Source: составлено авторами по материалам исследования / compiled by the authors based on research materials.

в городском планировании. Авторами ставится задача — провести анализ инклюзивного дизайна городского района, в том числе изучить потенциал его адаптивности и возможности удовлетворить потребность в мобильности людей с особыми потребностями. Пилотный характер исследования определил выбор территориальных границ исследования (район Аэропорт города Москвы) и метода исследования (глубинные интервью). В данной статье приводятся материалы интервью с 4 информантами, каждый из которых имеет ограниченные возможности в передвижении (табл. 1).

Подбор информантов производился через личное обращение в волонтерскую организацию студенческого сообщества и социальные сети.

РЕЗУЛЬТАТЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

В своих интервью информанты отмечают наличие в районе всех необходимых объектов инфраструктуры, однако удобство их использования сопряжено с рядом проблем:

Информант 1: «Есть несколько хороших кафе, но в некоторых местах тесно».

Информант 2: «Рядом с моим домом есть все необходимые магазины, аптеки, кафешки... <но> не смогла попасть в кафе с друзьями, потому что там нереально было попасть внутрь из-за коляски, не было ни лифта, ни пандуса, ничего».

Информант 3: «... часто встречаются ступеньки без пандусов».

Можно предположить, что задача городского проектирования заключается вовсе не в создании универсального дизайна городской среды, способного удовлетворить спрос на повседневные и досуговые практики среднестатистического горожанина. В этом случае фокус внимания городских проектировщиков смещается на воссоздание в городском пространстве формальных типовых требований и стандартов. Однако инклюзивный дизайн как концепция, взятая за основу планировки город-

ской среды, выступает противовесом формализму городских властей.

Информант 1: «Часто делают не думая, для галочки».

Информант 4: «Большая часть оборудованных мест такими не являются».

Такой подход городских проектировщиков ограничивает доступ инклюзивных групп населения к объектам городской среды, снижает качество их жизни. Можно предположить, что инклюзивный дизайн городской среды не должен являться простым технологическим ответом физического пространства города на потребности маломобильных граждан, а скорее учитывать создание основы для устойчивого развития современного общества в целом.

Во многом инклюзивный дизайн городской среды связывают со свободой передвижения индивида, отсутствием существенных ограничений его мобильности в реализации коммуникативных практик. Принцип инклюзивности выражается в возможности индивида реализовать свое право на город, вступая во взаимодействие с другими людьми и осуществляя коммуникации в пространстве городской среды. Однако в оценках информантов данный аспект достаточно проблематизирован (табл. 2).

Проблему доступности городской среды невозможно решить фрагментарно или символически позиционируя локальные городские объекты как доступные и адаптивные. Голос инклюзивной группы горожан практически не слышен в общих социально-экономических и политических реалиях развития урбанизированных пространств, однако можно предположить, что проблема заключается не столько в низком спросе на инклюзивный дизайн, сколько в недостатке «предложений» городской среды.

В ходе интервью установлено, что дополнительные сложности в передвижении у информантов имеют сезонный характер. В частности, несвоевременная уборка снега, гололед и другие особенности

**Материалы открытого кодирования интервью по параметру «доступность передвижения» /
Open Coding Materials of Interviews on the Parameter “Accessibility of Movement”**

Параметр	Шкала измерения	Реплики информантов
Доступность общественного транспорта	Наличие низкопольного транспорта	1: «На некоторых ветках старые необорудованные станции, БКЛ лучше всех». 2: «Мысль о поездке на автобусе сразу заставляет меня выбрать такси». 4: «Пользуюсь общественным транспортом, водители знают и помогают»
	Состояние остановок и их доступность	1: «Некоторые остановки не оборудованы для людей с ограниченными возможностями». 3: «Добраться до остановок бывает сложно, особенно если <дороги> в плохом состоянии»
Доступность метро	Наличие лифтов	1: «Некоторые станции неудобны из-за отсутствия лифтов, особенно на старых станциях». 3: «Однажды лифт на станции метро был сломан, и мне пришлось звонить родителям, чтобы они забрали меня»
	Удобство передвижения внутри станций	2: «В метро на некоторых станциях неудобные эскалаторы и узкие проходы и часто приходится делать лишние повороты, чтобы найти выход, что тоже затрудняет передвижение». 3: «Не все станции оборудованы»
Трудности передвижения на коляске	Состояние тротуаров и пандусов	3: «Тротуары часто разбиты». 4: «Тротуары в основном хорошие, но иногда бывают участки с неровностями»
	Наличие альтернативных маршрутов	1: «Иногда приходится искать другие маршруты». 3: «Часто просто беру такси и добираюсь сразу до нужного места, чтобы избежать неожиданных препятствий». 4: «Знаю, где пройти альтернативными путями»

Источник / Source: составлено авторами по материалам исследования / compiled by the authors based on research materials.

осенне-зимнего периода ограничивают передвижение, снижая адаптивность района.

Информант 2: «Зимой, особенно при гололеде, трудно передвигаться по улице... Дорожки плохо чистят».

Информант 4: «Зимой бывает сложно из-за снега».

Сниженное внимание городских властей к мобильности людей с особыми потребностями создает зону риска для их физического присутствия в городской среде, обостряя негатив социальной эксклюзии. Все информанты отметили поддержку близких родственников, друзей и третьих лиц, без которой, несмотря на стремление информантов к самостоятельности, невозможно решить отдельные проблемы, так как в ряде случаев уровень инклюзивности городской среды не позволяет это сделать.

Информант 1: «С сопровождающим легче ориентироваться, безопаснее, быстрее, но стараюсь и сам».

Информант 2: «В незнакомые места мне комфортнее ехать с мужем... Но в основном стараюсь справляться сама».

Информант 3: «Обычно я стараюсь справляться сама, но на длительные маршруты или в незнакомые места беру с собой кого-то из родителей».

Готовность прохожих оказать необходимую помощь в случае возникновения затруднений — позитивный социальный фактор, озвученный в рассказах информантов: «прохожие всегда готовы помочь», «много равнодушных людей», «прохожие часто предлагают помощь», «иногда обращаюсь за помощью», «часто прошу о помощи». Однако сама необходимость такой помощи указывает на су-

Таблица 3 / Table 3

Инклюзивная адаптивность объектов городской среды к потребностям маломобильных групп населения / Inclusive adaptability of urban environment objects to the needs of people with limited mobility

Объект городской среды	Шкала измерения инклюзивной адаптивности (степень)	Реплики информантов
Библиотеки	Высокая	4: «Люблю библиотеки, они хорошо оборудованы»
Места общественного питания	Низкая	4: «В кофейне не было для меня места»
Магазины	Средняя	3: «В магазинах ... часто встречаются ступеньки без пандусов, что тоже создает проблемы»
Коворкинги, деловые центры, офисы	Низкая	3: «Я не смогла поехать на деловую встречу, потому что здание не было оборудовано для людей с инвалидностью...»
Общественный транспорт (остановки, станции метрополитена и пр.)	Средняя	1: «... на маршрутках <ездить> невозможно». 3: «<сложности с тем, чтобы добраться до остановок общественного транспорта, прим. авт.> ... тротуары узкие или в плохом состоянии». 4: «Сама не спускаюсь в метро, но друзья говорят, что помогают хорошо»
Парковые зоны	Высокая	3: «Парк — это единственное место для отдыха, которое мне подходит». 1: «Есть специальное оборудование на кресло, но сложнее всего гулять из-за особенностей организма»

Источник / Source: составлено авторами по материалам исследования / compiled by the authors based on research materials.

щественные недочеты в инклюзивном дизайне городской среды. Анализ материалов глубинных интервью позволил систематизировать объекты района Аэропорт по их адаптивности к потребностям маломобильных горожан (табл. 3).

Примечательно, что объекты, составляющие наиболее популярные точки маршрутов типичного горожанина (магазины, точки питания, офисы и пр.), имеют низкий уровень инклюзивной адаптивности; тогда как менее расхожие объекты городской среды (например, библиотеки) обладают высоким адаптивным потенциалом.

В заключительной части интервью информантам было предложено оценить эмоциональный аспект восприятия инклюзивного дизайна городской среды района Аэропорт. Стоит отметить общую негативную тональность в полученных ответах, доминирование чувства беспомощности, злости и вынужденного оптимизма.

Информант 1: «Это часто сложно».

Информант 2: «Это неприятно и иногда вызывает разочарование».

Информант 3: «Это вызывает разочарование и иногда злость».

Информант 4: «Стараюсь не расстраиваться и искать выход ... не нравится сочувствие со стороны людей».

На основе материалов глубинного интервью авторами предпринята попытка составить карту инклюзивной адаптивности городского района. Для визуализации полученных результатов использован метод картографии, позволяющий комплексно описать городскую среду, отразить доступность инфраструктурных объектов, выбрать альтернативные маршруты и формы передвижения. В рамках данной статьи представлен базовый вариант карты района, составленный по описанию ключевых точек присутствия информантов (см. рисунок). Линии на карте отражают разные точки «входа в маршрут»:

Сплошная линия (Голубой): м. Петровский парк — аптека «Не болей» — ВТБ Арена — Петровский парк — (наверх) Реабилитационный центр «Преодоление — обратно) Аптека 11 — Аптека

«Горздрав» — Сбербанк — (обратно) Почта России — Магнолия — ГБУЗ Городская поликлиника № 62 ДЗМ — (обратно) Банк ВТБ.

Стрелки (Синий): м. Аэропорт — ТЦ ТК «Галерея Аэропорт» — сквер / Амбулаторный пруд — Аптека 36,6 — магазин «Пятерочка» — РЖД-Медицина — (обратно и налево) ВкусВилл — (в том же здании) Магнит — (обратно) Почта России — (обратно и налево) Антикафе «Жучки –пауки» — «Ясный взор».

Пунктир: автобусная остановка «Сокол» — (направо) Альфа-Банк — (обратно) ТЦ «Метромаркет» — Сбербанк — «Ичибан Боши» (японский ресторан).

В ходе составления карты адаптивности городской среды к потребностям маломобильных граждан установлено, что улочки района Аэропорт в отличие от более оживленных дорог имеют плохое покрытие, тротуары, предназначенные для движения пешеходов, фрагментарны и в ряде случаев не имеют общих связей, что в совокупности со спецификой размещения жилого фонда (запутанное соединение придомовых территорий) затрудняет маневрирование и выстраивание альтернативных путей передвижения. Крупные торговые центры в отличие от местечковых магазинов и точек роз-

ничной торговли имеют более удобное оборудование и возможность передвижения для людей с ограниченной мобильностью, однако посещение ряда внутренних объектов затруднительно из-за малых пространств и неудобства внутренней расстановки.

Посещение банков и парковых зон достаточно удобно, однако имеются сложности с доступом, так как удаленность данных объектов от центральных улиц затрудняет пешую доступность из-за состояния дорожного покрытия и использования общественного транспорта.

ВЫВОДЫ

Проведенный анализ показал значимость взаимосвязи развития урбанизированных пространств и концептуальных основ инклюзивного дизайна. Его роль сегодня инкорпорируется в универсальных ценностях (доступность городской среды для каждого индивида, возможность выбора форм и траекторий индивидуальной мобильности, снижение давления стереотипов и стигм в теме инвалидов). На практике инклюзивный дизайн городской среды призван не только обеспечить возможность доступа и рост мобильности людей с физическими

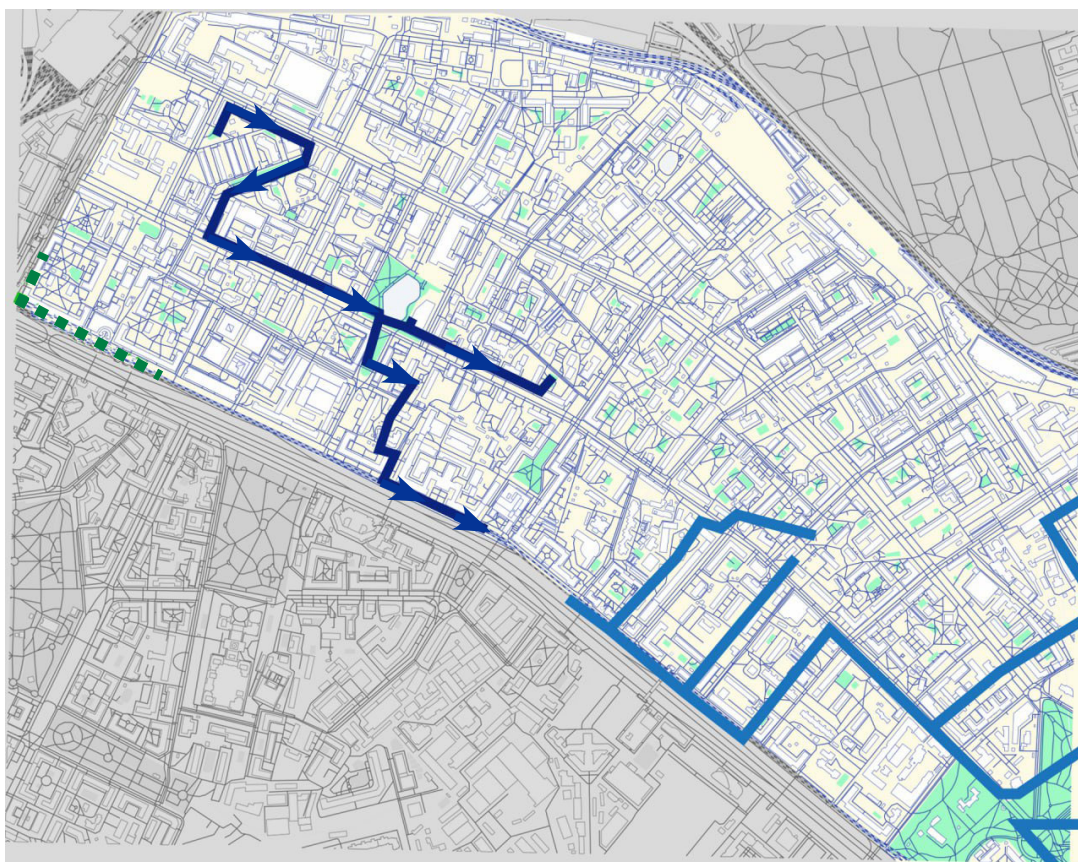


Рис. / Fig. Маршрутизация информантов / Routing of respondents

Источник / Source: составлено авторами по материалам исследования / compiled by the authors based on research materials.

особенностями, но и представить действенный инструмент реализации права каждого на город. Такая трактовка предполагает отказ от дифференциации повседневных практик типичного горожанина с учетом особых потребностей. Речь здесь идет не о создании отдельных зон доступности, а о возможности каждого горожанина реализовать свои потребности и интересы. Искажение идей инклюзивного дизайна в практиках городского проектирования приводит к возникновению состояния «исключенности» из городской жизни отдельных категорий населения, снижению возможности их активного участия в социуме.

Проведенная оценка инклюзивного дизайна среды городского района Аэропорт позволила установить дисфункции в городском планировании и систематизировать объекты согласно их инклюзивной адаптивности. В категории адаптивных объектов оказались парки, библиотеки, часть общественных пространств и транспортной инфраструктуры, к которым имеется безбарьерный доступ. Однако чаще всего информанты относили объекты городской среды к категории низкоадаптивных, отмечая

проблемы с работой специального оборудования, формальный подход властей к проектированию, а также отсутствие внимания к особым потребностям горожан (нет места, не могли войти, не могли добраться и пр.).

Позитивный социокультурный фон, выраженный в поддержке сообщества (предлагают и оказывают помощь в случае необходимости), не компенсирует неспособность инклюзивного дизайна городской среды обеспечить эмоциональную включенность людей с особыми потребностями в городские практики. Доминирующие эмоции маломобильных граждан носят характер разочарования, злости и попыток создать для себя более оптимистичный настрой. В последнем случае практики «потребления городской среды» связаны с поиском альтернативных маршрутов, форм и средств передвижения; привлечением родственников для снижения негативного опыта; формированием зон комфорта (библиотеки, парки). Авторами предпринята попытка, используя метод картографии, составить маршрутизацию информантов и проиллюстрировать инклюзивную адаптивность района Аэропорт.

БЛАГОДАРНОСТИ

Статья подготовлена по результатам исследований, выполненных в рамках научно-исследовательской работы ВТСК № 173 на тему: «Разработка карты инклюзивной адаптивности района Аэропорт».

ACKNOWLEDGEMENTS

The article was prepared based on the results of research carried out within the framework of the research work of VTSK № 173 on the topic: "Development of an inclusive adaptability map for the Airport district".

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Божок Н.С. Инклюзивная культура городских сообществ: на примере исторических реконструкторов. *Урбанистика*. 2020;3:61–74. DOI: 10.7256/2310–8673.2020.3.33758
2. Ярская-Смирнова В.Н. Противоречия городского социального времени: дискурсы инклюзии и деинституционализации (постановка проблемы). *Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия Социология. Политология*. 2018;18(3):242–249. DOI: 10.18500/1818–9601–2018–18–3–242–249
3. Вавулин К.Е. Концепция города для людей в творчестве отечественных и зарубежных исследователей. *Вестник Томского государственного архитектурно-строительного университета*. 2022;24(1):67–77. DOI: 10.31675/1607–1859–2022–24–1–67–77
4. Тённис Ф. *Общность и общество: основные понятия чистой социологии*. Москва: Фонд «Университет», 2002. 448 с.
5. Mumford L., Miller M.C. *The Culture of cities*. Open Road Media. 2016. 138 с.
6. Парк Р. Город как социальная лаборатория. Пер. с англ. С. Баньковская. *Социологическое обозрение*. 2002;2(3):3–12.
7. Вирт Л. *Урбанизм как образ жизни*. Москва: Strelka Press; 2016. 108 с.
8. Наберушкина Э.К., Радченко Е.А., Мирзаева Е.Р. Инклюзивный дизайн (обзор зарубежных концепций). *Теория и практика общественного развития*. 2023;(2):30–35. DOI:10.24158/tpor.2023.2.3
9. Сулейменова М.Э., Мауленова Г.Д., Самойлов К.И. Социальные аспекты воздействия архитектурно-градостроительной деятельности. *Наука и образование сегодня*. 2024;2(79):84–91.
10. Clarkson J.P., Coleman R. History of inclusive design in the UK. *Applied Ergonomics*. 2015;46:235–247. DOI:10.1016/j.apergo.2013.03.002

11. Imrie R., Hall P. Inclusive design. Design and development of accessible environments. L.; 2001. 202 p. DOI: 10.4324/9780203362501
12. Одинцова Ю.В. Организация и трансформация городской среды на основе соотношения порядков координации в иерархической системе мест. *Вестник Пермского университета. Серия: Экономика*. 2020;15(1):25–83. DOI: 10.17072/1994-9960-2020-1-25-83
13. Шмелева И.А., Беляев В.А. Инклюзивная среда города в контексте культуры на примере Санкт-Петербурга. *Вестник Омского государственного педагогического университета. Гуманитарные исследования*. 2021;1(30):50–57. DOI: 10.36809/2309-9380-2021-30-50-57
14. Линч К. Образ города. Москва: Стройиздат; 1982. 328 с.

REFERENCES

1. Bozhok N.S. Inclusive culture of urban communities: On the example of historical reenactors. *Urban studies*. 2020;3:61–74. (In Russ.). DOI: 10.7256/2310–8673.2020.3.33758
2. Yarskaya-Smirnova V.N. Contradictions of urban social time: discourses of inclusion and deinstitutionalization (problem statement). *News of Saratov University. New series. Series Sociology. Political Science*. 2018;18(3):242–249. (In Russ.). DOI: 10.18500/1818-9601-2018-18-3-242-249
3. Vavulin K.E. The concept of the city for people in the works of domestic and foreign researchers. *Bulletin of Tomsk State University of Architecture and Civil Engineering*. 2022;24(1):67–77. (In Russ.). DOI: 10.31675/1607–1859–2022–24–1–67–77
4. Tönnies F. Community and society: Basic concepts of pure sociology. Moscow: University Foundation; 2002. 448 p. (In Russ.).
5. Mumford L., Miller M.C. The Culture of Cities. *Open Road Media*. 2016. 138 p.
6. Park R. The city as a social laboratory. Transl. from Eng. *Sociological review*. 2002;2(3):3–12. (In Russ.).
7. Wirth L. Urbanism as a way of life. Moscow: Strelka Press; 2016. 108 p. (In Russ.).
8. Naberushkina E.K., Radchenko E.A., Mirzaeva E.R. Inclusive design (review of foreign concepts). *Teoriya i praktika obshchestvennogo razvitiya = Theory and practice of social development*. 2023;2:30–35. (In Russ.). DOI:10.24158/tipor.2023.2.3
9. Suleimenova M.E., Maulenova G.D., Samoilov K.I. Social aspects of the impact of architectural and urban planning activities. *Nauka i obrazovaniye segodnya = Science and education today*. 2024;2(79):84–91. (In Russ.).
10. Clarkson J.P., Coleman R. History of inclusive design in the UK. *Applied Ergonomics*. 2015;46:235–247. DOI:10.1016/j.apergo.2013.03.002
11. Imrie R., Hall P. Inclusive design. Design and development of accessible environments. L.; 2001. 202 p. DOI: 10.4324/9780203362501
12. Odintsova Yu.V. Organization and transformation of the urban environment based on the relationship of orders of coordination in the hierarchical system of places. *Bulletin of Perm University. Series: Economy*. 2020;15(1):25–83. (In Russ.). DOI: 10.17072/1994-9960-2020-1-25-83
13. Shmeleva I.A., Belyaev V.A. Inclusive urban environment in the context of culture on the example of St. Petersburg. *Bulletin of Omsk State Pedagogical University. Humanitarian research*. 2021;1(30):50–57. (In Russ.). DOI: 10.36809/2309-9380-2021-30-50-57
14. Lynch K. Image of the city. Moscow: Sroyizdat; 1982. 328 p. (In Russ.).

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / ABOUT THE AUTHORS

Ольга Владимировна Рогач — доктор социологических наук, доцент, профессор кафедры социологии, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Москва, Российская Федерация
Olga V. Rogach — Dr. Sci. (Soc), Assoc. Prof., Prof. of the Department of Sociology, Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation
<https://orcid.org/0000-0002-3031-4575>

Автор для корреспонденции / Corresponding author:
 OVRogach@fa.ru

Юлия Евгеньевна Куртенкова — студент кафедры социологии, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Москва, Российская Федерация

Yulia E. Kurtenkova — student of the Department of Sociology, Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation

<https://orcid.org/0009-0002-6076-0653>

kurtenkova.04@mail.ru

Алина Зурабовна Шахвалиева — студент кафедры социологии, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Москва, Российская Федерация

Alina Z. Shakhvalieva — student of the Department of Sociology, Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation

<https://orcid.org/0009-0005-7158-0000>

222903@edu.fa.ru

Анастасия Ивановна Мельникова — студент кафедры социологии, Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации, Москва, Российская Федерация

Anastasia I. Melnikova — student of the Department of Sociology, Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russian Federation

<https://orcid.org/0009-0002-0858-3135>

225341@edu.fa.ru

Конфликт интересов: авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.

Conflicts of Interest Statement: The authors have no conflicts of interest to declare.

Статья поступила 21.04.2025; принята к публикации 07.05.2025.

Авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи.

The article received on 21.04.2025; accepted for publication on 07.05.2025.

The authors read and approved the final version of the manuscript.