

УДК 351

Государственное управление в области обеспечения благоприятной информационной среды в общественном транспорте

А. К. Полянина

Нижегородский государственный университет им. Н. И. Лобачевского, Российская Федерация, 603087, Нижний Новгород, пр. Гагарина, 23;
Самарский государственный университет путей сообщения, Российская Федерация, 603087, Нижний Новгород, Комсомольская пл., 3

Для цитирования: Полянина А. К. Государственное управление в области обеспечения благоприятной информационной среды в общественном транспорте // Известия Петербургского университета путей сообщения. — СПб.: ПГУПС, 2022. — Т. 19. — Вып. 4. — С. 867–875 DOI: 10.20295/1815-588X-2022-4-867-875

Аннотация

Цель: Рассмотреть проблему обеспечения благоприятной информационной среды в общественном транспорте, провести анализ результатов опроса общественного мнения, организованного разными субъектами социального контроля. Проанализировать предлагаемые инициативы в области решения вопросов регламентации правил поведения пассажиров по использованию устройств трансляции аудио- и видеопродукции в общественном транспорте, в том числе вопросов, связанных с применением средств индивидуализации потребления медиасигналов — наушников. **Методы:** Контент-анализ текстов предлагаемых инициатив по решению проблемы регулирования общественных отношений в этой сфере, размещенных в общедоступных источниках, а также аргументов сторонников и противников таких инициатив. Вторичный анализ результатов опросов общественного мнения. **Результаты:** Впервые сформулирован экологический уровень проблемы медиашумового загрязнения информационной среды общественного транспорта и предложен комплексный подход к ее решению через применение средств, методов и принципов гигиенического нормирования, а также использование всего потенциала неформального социального контроля, включая пропаганду здорового образа медиапотребления, социальную рекламу, направленную на формирования внутренних убеждений и этических принципов поведения в общественном транспорте. **Практическая значимость:** Выработаны принципы обеспечения благоприятной информационной среды как важнейшей задачи государственного управления в области регулирования общественных отношений в общественном транспорте. Показана недостаточность регулирования практик трансляции аудио- и видеосигналов в общественных пространствах, обуславливающая их отрицательное влияние на здоровье и благополучие человека. Предложены пути решения этой проблемы с помощью стандартизации и нормирования функционирования физических величин, поддающихся измерению.

Ключевые слова: Информационная экология, медиашум, информационная гигиена, общественный транспорт, права пассажиров.

К проблеме медиашума в общественном месте

Работа аудио- и видеосигнала в настоящее время приобрела особую проблематику в связи с массовым распространением и небывалой доступностью устройств трансляции сигнала. Например, беспроводные колонки, смартфоны, плееры и т. п. Сегодня общество стоит перед проблемой загрязнения информационного пространства, которая восходит к экологическим проблемам, а именно — к информационной экологии.

Концептуализация информационной экологии имеет давнюю историю и связана с теоретическими и практическими разработками зарубежных и отечественных ученых. Неблагоприятные информационные воздействия изначально рассматривались в аспекте умственного труда как профессиональная гигиена [1]. Новые аспекты проблемы благополучия человека, спровоцированные небывалым технологическим и техническим прогрессом, заключаются в возрастании силы воздействия факторов информационной среды, в частности потока медийной информации. Их осмысление привело отечественных исследователей к выделению в 1998 г. целого раздела гигиенической науки. Предложено понимание информационной гигиены как «раздела медицинской науки, изучающей закономерности влияния информации на психическое, физическое и социальное благополучие человека, его работоспособность, продолжительность жизни, общественное здоровье социума, разрабатывающей нормативы и мероприятия по оздоровлению окружающей информационной среды и оптимизации интеллектуальной деятельности» [2]. Информационная перегрузка есть причина психических и соматических информационно-зависимых заболеваний и требует скорейшего применения мер гигиенического нормирования.

В рамках информационной гигиены стали разрабатываться пределы информационных нагрузок,

а также гигиеническое нормирование сигналов — носителей зрительной и аудиальной информации. В российском санитарном законодательстве определяется дозирование в отношении отдельных показателей, например уровня звука, света, количества считываемых (вводимых) знаков. Средствами профилактики выступает количественное и качественное гигиеническое нормирование производства, распространения, потребления, хранения и воспроизведения информации, а также меры совершенствования организации и оздоровления информационного пространства.

В настоящей работе предприняты концептуализация проблемы шумового загрязнения, опосредованного трансляцией медиасигнала в локациях общественного транспорта, а также анализ результатов эмпирических исследований общественного мнения по данному вопросу и обзор вносимых законодательных инициатив

Методы исследования

Общей целью исследования выступает постановка и концептуализация проблемы обеспечения благоприятной информационной среды в пространстве общественного транспорта. В связи с этим задачами исследования являются: анализ теоретических основ информационного загрязнения общественных пространств; анализ инициатив по регулированию практик потребления медиасигнала в общественных местах; формулирование итоговых выводов.

Среди методов исследования используется вторичный анализ результатов эмпирических исследований, опросов общественного мнения по данной проблематике, организованных автором и субъектами неформального контроля. Также использован метод контент-анализа текстов политико-правовых инициатив по регулированию общественных отношений в области практик потребления медиасигналов в общественном транспорте.

На сегодняшний день гигиеническое нормирование описывает такие физические факторы, как звуковое давление, уровень звука и его допустимый предел (ПДУ), превышение которого способно вызвать значительное беспокойство и существенное изменение показателей состояния систем и анализаторов, чувствительных к шуму. Однако мощность давления акустического сигнала на воспринимающую систему (слуховой анализатор) измеряется в единицах, которые нельзя в полной мере назвать единицей измерения. Децибелы есть соотношение величин, требующее эталонного значения, ориентира, для возможности универсального применения, поскольку острота восприятия звука может отличаться у разных людей. Гигиеническое нормирование опирается на измеримость факторов среды как на принцип регулирования. Поэтому, несмотря на условность эталонного значения восприятия звука, волнового движения в какой-либо среде, требуется единица измерения. Принципы гигиенического нормирования и уровни эпидемиологических рисков определяются в соответствии с дозовым принципом нормирования воздействия. Поэтому выявление допустимых уровней вредных факторов среды, а именно уровня звука, опирается на прогнозирование эффектов воздействия на организм с использованием соотношения «доза — эффект» через количественные характеристики интенсивности и продолжительности воздействия. Однако измерение эффектов воздействия потребления информационного сигнала, создаваемого и транслируемого устройствами массификации информации, нуждается в учете особенностей кодирования информации в головном мозге, выявлении последствий переработки, восприятия, запоминания информации.

В отличие от зрительной информации, восприятие звука совпадает с моментом его реализации, поэтому нельзя при оценке возможностей контроля собственного восприятия использовать

аналогию с возможностью индивидуального снижения интенсивности (или затемнение) визуальной информацией, например при использовании солнцезащитных очков или фокусирования взгляда (управление органами восприятия). В отличие от ряда других физических факторов, шум всегда воспринимается организмом как раздражитель. При этом анализатор поступающей аудиальной информации не приспособлен к адаптации к шуму.

Самостоятельное установление барьера для проникновения аудиальной информации в информационное общественное пространство возможно при помощи средств индивидуализации сигнала, например наушников.

Отечественные исследователи установили разность в чувствительности людей к шуму. В натуральных и камеральных условиях выявлено, что для нечувствительных индивидов действующим уровнем авиационного шума является 95 дБА, нормально чувствительных — 85 дБА, сверхчувствительных — 65 дБА [3]. В 2004 г. было изучено специфическое действие шума на орган слуха при использовании тональной аудиометрии и опроса. При этом учитывались шумы, создаваемые «проигрывающей аппаратурой в квартирах, автомобилях, на улицах, шумы от водопроводно-канализационного оборудования и работы лифтов в зданиях, а также шумы от теле- и радиопередач, противоугонных средств и звуков, издаваемых людьми и животными», исключая транспортные шумы. Такой комплексный учет источников шума позволил авторам разработать новые единицы измерения: «Индекс тишины» (ИТ, %) и «Коэффициент шумовой загруженности» (КШЗ, %) и рассчитать их. Отмечается, что рост коэффициента шумовой загруженности до 50% и более свидетельствует о чрезвычайно высоком уровне звуковой загруженности органа слуха людей. Другое исследование этих же авторов выявило зависимость оценки людьми тестов

вых заданий от шумовой загруженности мест проживания. Проживающие в тихих районах обычную умственную нагрузку оценивали как легкое тестовое задание, а большинство проживающих в очень шумных районах эту стандартную умственную нагрузку оценивали как тяжелое тестовое испытание, т. е. давали этой нагрузке неадекватную оценку.

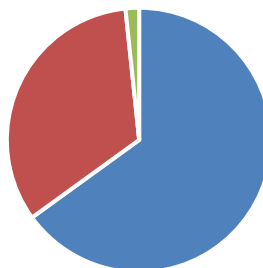
Наши ранние исследования установили локации наибольшего зашумления медийными сигналами, то есть пространства, где человек более всего подвержен влиянию вынужденного прослушивания аудиопродукции, транслируемой извне, из неподконтрольного ему источника. Первой из таких локаций является общественный транспорт, его в качестве места и ситуации вынужденного медиапотребления назвали 55 % респондентов — учащихся отделений среднего профессионального образования при вузах Нижнего Новгорода. Объем выборки составил 1675 человек в возрасте от 14 до 22 лет. Сроки исследования: апрель — май 2021 года. На втором месте оказалось домашнее пространство (25,3 %) и на третьем — торговые центры и другие общественные пространства (13 %). Также выявлено, что время нахождения в ситуации вынужденного потребления, инициированного извне медиасигнала составляет для пятой части опрошенных более четырех часов ежедневно. Нами впервые был описан и концептуализирован данный тип зашумления, который был назван медиазашумлением. Медиазашумление определяется нами как загрязнение окружающей информационной среды сигналами медиа — медиашумом. Медиашум характеризуется фоновой трансляцией аудиосигналов медийного происхождения, которая неподконтрольна воспринимающему субъекту, в результате чего автоматически активизируются сенсорные и энергетические системы организма и создается угроза информационного стресса [4].

Фоновое медиапотребление в общественном транспорте актуализирует проблему предела пропускной способности когнитивных систем обработки информационного сигнала. Наибольшее негативное влияние медиашум оказывает на детей как социальную группу, не обладающую по объективным причинам властью над источником медиасигнала — транслирующим устройством, например, когда дети являются пассажирами в транспорте.

Особенности слухового анализатора исключают возможность фокусирования органов рецепции, как это допускает зрительный анализатор. Иными словами, можно не смотреть, но не слушать нельзя.

Эта проблема осознается и артикулируется в форме дискуссий и инициатив. Субъекты неформального контроля, общественные организации, некоммерческие ассоциации и партнерства проводят исследования общественного мнения относительно проблем загрязнения информационного пространства, в частности практик потребления (прослушивания и просмотра) в общественном транспорте аудио- и видеопродукции. Так, в ходе организованного Национальной ассоциацией экспертов по деловой этике, этикету и протоколу (НАДЭП) опроса выявлено, что 94 % представителей экономически активного населения Москвы, которые ежедневно пользуются общественным транспортом, крайне негативно относятся к публичному воспроизведению музыки и видео в общественном транспорте, 13 % из них готовы к физическому воздействию в целях решения проблемы [5]. Далее этой организацией было сформулировано и выдвинуто предложение Министерству транспорта РФ о введении изменений в правила перевозки пассажиров в части установления запрета прослушивания музыки и просмотра видео в общественном транспорте без наушников. Эта инициатива обосновывается необходимостью предотвращения конфликтов в

Как вы считаете, нужны ли «вагоны тишины» в поездах «Ласточка» на МЦК?



- Да, такие «вагоны тишины» нужны
- Нет, это может создавать неудобства для меня и других жителей
- 16,94

общественном транспорте и повышением культуры поведения в транспорте, а также опытом регулирования этой сферы за рубежом.

Авторы предложения утверждают, что особенности и строение органов восприятия человека звуковой информации «не могут быть игнорированы только лишь из желания самого человека». Звучание музыки невозможно не слышать, как это возможно в отношении «неприятной картинки или неприятного зрелища», от которого «можно отвернуться или закрыть глаза». Особенно это заметно в транспорте, когда невозможно поменять место дислокации, то есть в условиях замкнутого пространства и вынужденности ситуации проезда.

Другое исследование, организованное в системе электронных опросов «Активный гражданин», учрежденной в рамках реализации проекта правительства Москвы 21 мая 2014 года, выявило значительное преобладание мнения граждан о необходимости создания «вагонов тишины» в поездах «Ласточка» на Московском центральном кольце — маршрутной линии железнодорожного пассажирского транспорта в Москве (рисунок). Опрос был направлен на определение общественного мнения относительно возможности повышения комфортности поездок на МЦК в поездах «Ласточка» подобно

существующим во многих европейских государствах. Предполагается, что в «вагонах тишины» пассажиры будут отключать звук на мобильных устройствах и не разговаривать по телефону, а также избегать прослушивания громкой музыки и при использовании наушников. Обязательное информирование пассажиров и оповещения их о ходе движения поезда будет функционировать по-прежнему [6].

Эти инициативы вызвали отклики, контент-анализ которых позволил сформулировать основные аргументы за и против такого предложения. В качестве поддержки такой инициативы упоминалась необходимость выделения ситуации (места и времени), когда человек будет свободен от постоянного навязанного потребления информационных сигналов различного происхождения и находиться в ситуации тишины и покоя, «наблюдения за внутренним состоянием», обеспечения возможности почитать книгу, «побыть наедине с собой», чего особенно не хватает жителям мегаполисов. Отмечается важное значение инициативы и в связи с постоянным стрессовым давлением и многозадачностью жизни современного жителя большого города, а также необходимостью распространения этой практики на все поезда в целях увеличения «психологического ресурса для восстановления».

Одним из важнейших обоснований введения запрета на прослушивание аудиоинформации в общественном транспорте выдвигалось обеспечение защиты детей от негативной информации, в частности вынужденного потребления музыки с ненормативной лексикой, а также сам по себе факт нарушения тишины как этической нормы. Предлагалось дополнить квалификацию административного правонарушения «Мелкое хулиганство» нормой о нарушении тишины в общественном транспорте, включая громкое прослушивание аудиопроизведений. Это считается сторонниками инициативы эффективной превентивной мерой.

Среди аргументов против подобной инициативы значилась незначительность времени, которое пассажир проводит в поездах «Ласточка» на МЦК, это около 25 минут, а также сопутствующие любому движению поезда шумы и трудоемкость выбора и прохода к «вагону тишины» в условиях интенсивного пассажиропотока [7]. Кроме того, отмечалась сложность обеспечения изоляции таких вагонов от других при условии сквозного прохода между вагонами, а также порядка регламентирования уровня громкости сигнала в наушниках. Остается нерешенным вопрос, кем будет контролироваться соблюдение правил о тишине: специальной полицией или билетными контролерами. Инициатива признается потерявшей актуальность в связи с массовым использованием и доступностью наушников.

Отмечалась и опасность маргинализации таких вагонов, то есть проезд в них преимущественно тех, то не нацелен на пользование транспортными функциями, — «спящих пассажиров». Однако сама целесообразность этого нововведения не оспаривалась, указывалось на обоснованность таких вагонов для пригородных маршрутов, время которых в пути составляет более 2 часов.

Противниками запрета прослушивания аудиосигналов в транспорте утверждалась необоснованность формализации отношений, относящихся

к сфере морально-нравственных установок и воспитания, а также вероятность целенаправленного нарушения этих правил подростками и молодежью как способ свойственного их возрасту протеста социальным нормам. Предлагается решение этой проблемы через социальную рекламу, пропаганду этических норм поведения и уважения других людей в транспорте, а также в других общественных местах как о необходимых правилах общежития, не нуждающихся в формальном государственно-правовом контроле. Указывается малозначимость проблемы медиашума в транспорте как таковая, ее решение, по мнению противников инициативы, не входит в перечень актуальных для общества и государства и, в частности, для правоохранителей. Председателем Общероссийского объединения пассажиров отмечается нецелесообразность введения нормативно-правовых ограничений по прослушиванию аудиопроизведений в общественном транспорте при наличии и действии на сегодняшний день подобной рекомендательной нормы в поездах дальнего следования, а также недейственность таких ограничений в отсутствие конкретных параметров уровня шума, которые бы позволили точно администрировать эту ситуацию [8].

Анализ аргументов сторонников и противников ограничений сводится к следующим основным моментам. Во-первых, проигрывание и прослушивание аудио- и видеопродукции в общественном транспорте без использования средств индивидуализации — наушников признается нарушением этических норм поведения. Во-вторых, необходимость сохранения тишины в транспорте обусловлена стрессовым воздействием и принуждающим характером аудиосигналов на систему когнитивной обработки информации человеком, особенно при условии продолжительного воздействия (продолжительного проезда). В-третьих, обеспечение соблюдения этих норм входит в задачи воспитания и

культуры и требует широких мер неформального контроля. В-четвертых, реагирование на нарушения этических требований соблюдения тишины в общественном транспорте должно основываться на девиантации такого нарушения и соответствующих законодательных нововведениях и требует разработки и определения конкретных предельно допустимых уровней (ПДУ) шума от устройств трансляции медиасигнала в общественном транспорте. В-пятых, обеспечение благоприятной информационной среды в общественном транспорте нуждается в определении субъектного состава контролирующего элемента, то есть системы органов и должностных лиц, уполномоченных контролировать соблюдение данных правил поведения пассажиров.

Массовая доступность средств воспроизведения медиасигнала каждому человеку, вне зависимости от возраста и степени осознанности, вкупе с устоявшимися стереотипами безвредности музыкального фона для жизненных практик и с недостаточностью государственного регулирования в области обеспечения благоприятной информационной среды создает особые риски в отношении здоровья и благополучия населения. Принуждение органов слуха человека к реагированию на аудиосигналы вызывает информационный стресс, поскольку «запускает» эмоциональную активацию нервной системы, усложняет и угнетает актуальную (релевантную) деятельность как внешний раздражитель. Привычность и обыденность фоновой работы устройств трансляции медиасигнала формирует социальный паттерн потребления медиашума и доводит проблему соблюдения тишины в общественных местах до уровня экологической.

Выводы

Таким образом, проблемы обеспечения благоприятной информационной среды в пространстве общественного транспорта обуславливают реше-

ние ряда задач социального контроля по установлению условий действия неформальных или формальных (государственно-правовых) средств воздействия, а также необходимость научных разработок ПДУ медиашума в общественном транспорте и субъектного состава управленческого компонента.

Полученные результаты подтверждают аргументы авторов рассмотренных выше инициатив и указывают на требующиеся разработки и обсуждение вопросов практической реализации этих инициатив. Предложения, направленные на всестороннее обеспечение благоприятного информационного пространства в общественных местах, особенно в транспорте, можно рассматривать в контексте информационной гигиены и, соответственно, использовать гигиенический инструментарий, включая разработку параметров ПДУ (предельно допустимого уровня) шума и принципов гигиенического нормирования. Например, прогнозирование эффектов, значимость интенсивности и продолжительности воздействия фактора, измеримость факторов среды, дозовый принцип нормирования.

Решение поставленных задач исследования по концептуальному описанию проблемы информационного загрязнения локаций общественного транспорта, анализу предложений по преодолению этой проблемы и общественного мнения по данному вопросу позволяет констатировать появление в общественно-политическом и правовом пространстве значимой области общественных отношений, требующей регулирования с использованием средств формального и неформального контроля.

Гиперстимуляция воспринимающей информационные сигналы системы совместно с неподконтрольностью источника сигнала — устройства трансляции становится экологической проблемой и требует не только общественного обсуждения, но и государственного регулирования. Экологи-

зация информационной среды общественного транспорта настоятельно требует оценки и профилактики негативных воздействий медиашума на пассажиров и установления контроля над факторами медиашумового загрязнения общественных мест, что можно рассматривать в качестве перспектив для проведения дальнейших научных исследований в этой сфере.

Библиографический список

1. Эрисман Ф. Ф. Краткий учебник по гигиене / Ф. Ф. Эрисман. — М.: А. А. Карцев, 1912. — 524 с.
2. Еремин А. Л. Информационная экология / А. Л. Еремин // Международный журнал Экологические исследования — 1998. — Т. 54. — С. 241–253.
3. Некипелова О. О. Срочная адаптация к шуму и ее влияние на интеллектуальную работоспособность человека / О. О. Некипелова, М. Н. Некипелов, Т. И. Шишелова // Современные наукоемкие технологии. — 2005. — № 2. — С. 27–28.
4. Полянина А. К. Управление информационной безопасностью детей: теория и практика / А. К. Полянина. — Нижний Новгород: ННГУ, 2021. — 285 с.

5. Эксперты попросили Минтранс изменить правила перевозки пассажиров // РИА Новости. — URL: <https://ria.ru/20200219/1564951139.html> (дата обращения: 09.08.2022).

6. Объединение пассажиров ответило на идею об использовании наушников (2020) // РИА Новости. — URL: <https://ria.ru/20200219/1564978058.html> (дата обращения: 09.08.2022).

7. Нужны ли «вагоны тишины» в поездах МЦК? (2020) // Активный гражданин. — URL: <https://ag.mos.ru/poll/6631> (дата обращения: 09.08.2022).

8. Миронов Д. Ф. Информационный шум и образовательный процесс / Д. Ф. Миронов // Вестник Санкт-Петербург. гос. ун-та культуры и искусств. — 2015. — № 4. — С. 24–30.

Дата поступления: 09.08.2022

Решение о публикации: 24.11.2022

Контактная информация:

ПОЛЯНИНА Алла Керимовна — канд. соц. наук, доц.;
alker@yandex.ru

Public Administration in the Field of Favorable Informational Environment Provision in Public Transport

A. K. Polyanina

Lobachevsky University, 23 Gagarin Ave Nizhny Novgorod, 603087, Russian Federation;
Samara State University of Railway Engineering, Komsomolskaya pl., 3, Nizhny Novgorod, 603087, Russian Federation

For citation: Polyanina A. K. Public Administration in the Field of Favorable Informational Environment Provision in Public Transport // *Proceedings of Petersburg Transport University*, 2022, vol. 19, iss. 4, pp. 867–875. (In Russian). DOI: 10.20295/1815-588X-2022-4-867-875

Summary

Purpose: To consider the problem of favorable information environment provision in public transport, to pursue the analysis of the results of opinion poll. organized by various subjects of social monitoring. To analyze the proposed initiatives in the field of solving the issues of rules regulation on passenger behavior on the use of audio and video broadcasting devices in public transport, including the issues related to the use of individualization means of media signal consumption — headphones. **Methods:** Content analysis of the texts, placed in publicly available sources, of proposed initiatives to solve the problem on the regulation of

public relations in this sphere, as well as of the arguments of supporters and opponents of such initiatives. The secondary analysis of public opinion poll results. **Results:** For the first time, there is formulated the ecological level of the problem of media noise pollution of informational environment of public transport, and integrated approach to settle it via means, methods and hygienic regulation principles application is proposed, as well as there's formulated the usage of all of the potential of informal social monitoring, including the advocacy of media consumption healthy way, of social advertisements, aimed at the formation of inner belief and behavior ethical principles in public transport. **Practical significance:** Provision principles for favorable informational environment as the most important task of public administration in the sphere of handling public relations in public transport have been developed. The insufficiency of regulation of audio and video signal broadcasting practices in public spaces, preconditioning their negative impact on human health and well-being, is shown. The ways to settle this problem are proposed with the help of standardization and rationing of the functioning of physical quantities, which are the subject for measurement, namely, of informational signal effects and parameters.

Keywords: Informational ecology, media noise, informational hygiene, public transport, passenger rights.

References

1. Erisman F. F. *Kratkij uchebnyk po gigiene* [A short textbook on hygiene]. — Moscow: A. A. Kartsev Publ., 1912, 524 p. (In Russian)
2. Eremin A. L. Informacionnaya ekologiya. [Information ecology]. *Mezhdunarodnyj zhurnal Ekologicheskie issledovaniya* [International Journal of Ecological Research]. 1998, I. 54, pp. 241–253. (In Russian)
3. Nekipelova O. O., Nekipelov M. N., Shishelova T. I. Srochnaya adaptaciya k shumy i ee vliyanie na intellektual'nyu rabotosposobnost' cheloveka [Urgent adaptation to noise and its impact on human intellectual performance]. *Sovremennye naukoemkie tekhnologii* [Modern high-tech technologies]. 2005, I. 2, pp. 27–28. (In Russian)
4. Polyanina A. K. *Upravlenie informacionnoj bezopasnost'yu detej: teoriya i praktika* [Information security management of children: theory and practice]. — Nizhny Novgorod: NNGU Publ., 2021, 285 p. (In Russian)
5. Eksperty poprosili Mintrans izmenit' pravila perevozki passazhirov [Experts asked the Ministry of Transport to change the rules of passenger transportation]. *RIA Novosti* [RIA News]. Available at: <https://ria.ru/20200219/1564951139.html> (accessed: August 9, 2022). (In Russian)
6. Ob'edinenie passazhirov otvetilo na ideyu ob ispol'zovanii naushnikov (2020) [The Association of passengers responded to the idea of using headphones (2020)]. *RIA Novosti* [RIA News]. Available at: <https://ria.ru/20200219/1564978058.html> (accessed: August 9, 2022). (In Russian)
7. Nuzhny li "vagony tishiny" v poezdakh MTsK? (2020) [Are "silence cars" needed on MCC trains? (2020)]. *Aktivnyy grazhdanin* [Active Citizen]. Available at: <https://ag.mos.ru/poll/6631> (August 9, 2022). (In Russian)
8. Mironov D. F. Informacionnyj shum i obrazovatel'nyj process [Information noise and the educational process]. *Vestnik Sankt-Peterb. gos. un-ta kul'tury i iskusstv* [Bulletin of St. Petersburg. state University of Culture and Arts]. 2015, I. 4, pp. 24–30. (In Russian)

Received: August 09, 2022

Accepted: November 24, 2022

Author's information:

Alla K. Polianina — PhD in Sociology, Associate Professor; Alker@yandex.ru