
ПРЕДСТАВЛЯЕМ ИССЛЕДОВАНИЕ

DOI: 10.14515/monitoring.2016.5.14

Правильная ссылка на статью:

Лычко С. К., Мосиенко Н. Л. Общественный транспорт в практиках мобильности: повседневные маршруты горожан // Мониторинг общественного мнения: Экономические и социальные перемены. 2016. № 5. С. 256—273.

For citation:

Lychko S. K., Mosienko N. L. Public transport in mobility practices: daily routes of citizens. *Monitoring of Public Opinion: Economic and Social Changes*. 2016. № 5. P. 256—273.

С. К. Лычко, Н. Л. Мосиенко ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ В ПРАКТИКАХ МОБИЛЬНОСТИ: ПОВСЕДНЕВНЫЕ МАРШРУТЫ ГОРОЖАН

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ В ПРАКТИКАХ МОБИЛЬНОСТИ: ПОВСЕДНЕВНЫЕ МАРШРУТЫ ГОРОЖАН

PUBLIC TRANSPORT IN MOBILITY PRACTICES: DAILY ROUTES OF CITIZENS

ЛЫЧКО Софья Карловна — сотрудник отдела регионального и муниципального управления ИЭОПП СО РАН, Новосибирск, Россия.

E-MAIL: lychko.sofya@mail.ru

ORCID: 0000-0002-7330-9821

Sofia K. LYCHKO¹ — Research Fellow

E-MAIL: lychko.sofya@mail.ru

ORCID: 0000-0002-7330-9821

МОСИЕНКО Наталья Леонидовна — кандидат социологических наук, старший научный сотрудник отдела регионального и муниципального управления ИЭОПП СО РАН, доцент кафедры общей социологии экономического факультета Новосибирского государственного университета, Новосибирск, Россия.

E-MAIL: nmosienko@ngs.ru

ORCID: 0000-0002-5335-772X

Natalya L. MOSIENKO^{1,2} — Candidate of Sociological Sciences; Senior Research Fellow; Associate Professor

E-MAIL: nmosienko@ngs.ru

ORCID: 0000-0002-5335-772X

¹ Institute of Economics and Industrial Engineering, Siberian Branch of the Russian Academy of Sciences, Novosibirsk, Russia

² Department of Economics, Novosibirsk State University, Novosibirsk, Russia

Аннотация. Пространства городов и агломераций пронизаны потоками мобильностей, обеспечивающих их связность, что обуславливает актуальность исследования передвижений

Abstract. Urban spaces and agglomerations are permeated by multiple mobility flows which assure their coherence; this makes the study of citizens' movements relevant. The object of the survey is to de-

горожан. Цель исследования заключалась в описании практик построения повседневных маршрутов горожан с использованием общественного транспорта и выявления факторов дифференциации этих практик (на примере южной части Новосибирской городской агломерации). Информационную базу исследования составили данные из нескольких источников: массового опроса пассажиров, полуструктурированных интервью с использованием ментальных карт, формализованных наблюдений в общественном транспорте и на остановках. Акцент сделан на изучение пользования общественным транспортом, прежде всего, с позиции практик самих пассажиров, в то же время описывается и общий контекст. Результаты исследования включают описание общих характеристик пассажиропотока; реконструкцию ключевых элементов структуры повседневных маршрутов; анализ времени в пути как одного из важнейших факторов, обуславливающих структуру маршрута, и описание спектра занятий в пути как способов проживания данного времени; описание выявленных типов выстраивания повседневных маршрутов; сравнение мотиваций выбора инструментов мобильности и восприятия пути у пользователей общественного транспорта и автомобилистов.

Ключевые слова: городское пространство, повседневные маршруты горожан, практики мобильности, время в пути, восприятие пути

scribe daily route construction practices using public transport and to reveal factors of differentiation of these practices (evidence from the southern part of the Novosibirsk urban agglomeration). Informational database represents different sources such as mass survey of passengers, semi-formal interviews based on mental maps, formalized observations in public transport and at stops. The study is focused on the use of public transport from the point of view of passengers; the general context is also provided. The survey results include description of common characteristics of the passenger flow; reconstruction of key elements of daily route structure; analysis of travel time as one of the most important factors that determine route structure and travel-time activities; description of types of daily route construction; comparison of motivations to choose certain travel mode and perceptions of routes by public transport users and car owners.

Keywords: urban space, daily routes of citizens, mobility practices, travel time, perception of route

Интенсивная пространственная мобильность горожан — одна из ключевых составляющих жизни современного крупного города и городской агломерации. Пространство городской системы не статично, оно пронизано потоками мобиль-

ностей, обеспечивающими его связность, что важно учитывать при городском планировании, т. к. от того, насколько развиты возможности перемещаться внутри города и агломерации, зависит как социально-экономическое развитие территории в целом, так и социальное самочувствие жителей.

Как отмечают исследователи городских процессов, современные городские планы схожи по своим целям: повышение экономической эффективности территорий, социальная справедливость, пригодность городской среды для жизни, сбалансированное сосуществование с окружающей средой; такая совокупность целей в развитии городской среды обычно обозначается как «urban sustainability and urban liveability»; чтобы удовлетворять потребности, город должен обращаться к гражданам, вовлекать их в городское планирование [Badcock, 2002]. Именно поэтому в настоящее время, когда современную жизнь большинства горожан отличает высокая интенсивность передвижений, в центре внимания многих исследователей оказываются процессы мобильности. Например, С. Львовский пишет, что «нет особого смысла отводить много места под аргументы в пользу приоритетного рассмотрения не статичных пространств (space of places), но пронизывающих эти пространства потоков (space of flows)» [Львовский, 2012: 68]. Е. Г. Трубина также отмечает, что «практики мобильности и репрезентации мобильности становятся всё актуальнее для понимания современного городского общества» [Трубина, 2011: 71].

В данном исследовании мобильность рассматривается как свойство индивидов и социальных групп перемещаться в физическом пространстве, при этом любое перемещение всегда зависит от множества факторов, что в совокупности представляет собой системы мобильностей (по Дж. Урри) [Урри, 2012]. Существуют различные системы мобильностей, обеспечивающие циркуляцию потоков внутри города, в то же время, мобильность в городском пространстве возможна и реализуется только при наличии развитой дорожно-транспортной инфраструктуры. Система мобильности включает в себя, в числе прочего, основные инструменты мобильности, делающие возможными перемещения индивидов в пространстве крупного города — главным образом, такие как пеший ход, использование общественного транспорта и личных автомобилей; при этом в повседневных практиках мобильности горожан возможны любые комбинации этих инструментов.

Являясь свойством городской жизни, мобильность обуславливает возможность появления городских агломераций как скоплений населенных пунктов, объединенных интенсивными взаимодействиями. В отличие от традиционных поселений (городских и сельских), функционирующих и развивающихся относительно изолированно, автономно друг от друга, агломерация возникает в результате тесных связей между близко расположенными населенными пунктами, границы между которыми становятся все более условными. Высокая интенсивность взаимодействий между поселениями, входящими в городскую агломерацию, обеспечивающая целостность жизненной среды, позволяет говорить о том, что агломерация характеризуется не только общностью территории, но и единством социального пространства. В результате агломерационных процессов и благодаря близости в физическом пространстве, социальные пространства поселений сливаются в одно общее пространство взаимодействий [Мосиенко, 2010]. Таким образом, одной из важнейших предпосылок формирования и развития

городской агломерации является развитие транспортного сообщения и наличие интенсивной маятниковой миграции (трудовой, образовательной, культурно-бытовой, рекреационной).

Огромную роль в росте мобильности жителей городов и агломераций сыграл и продолжает играть процесс автомобилизации. Как отмечает А. Возьянов, «российская культура известна как автомобильная, все стремятся приобрести машину, готовы скорее стоять в пробке, чем ехать в давке — в этом большое отличие от Европы» [Симптом постоянного нахождения онлайн, 2014]. В то же время, автомобилизация, существенно повысившая мобильность населения, имеет обратную сторону — повышение нагрузки на дорожную сеть, пробки, что постепенно становится барьером для дальнейшего развития. В этих условиях повышается роль общественного транспорта как важнейшего элемента городской системы, обеспечивающего возможность массовых перемещений населения, маятниковых миграций.

Одним из основных вопросов урбанистов, как отмечает П. Холл, всегда было устойчивое, сбалансированное развитие городской среды; при этом одним из пунктов повестки всегда является развитие органичной системы общественного транспорта; в качестве дополнительных мер к этому автор (наряду с другими специалистами) предлагает санкционирование пользователей личных автомобилей, а также развитие центров городской активности с опорой именно на услуги общественного транспорта [Hall, 2002]. Все чаще общественный транспорт видится как жизненно необходимая альтернатива, которую важно развивать и совершенствовать в условиях высокой автомобилизации населения и нагрузки на дорожную инфраструктуру города.

Транспортная проблематика, как показал обзор исследований, достаточно популярна в современной зарубежной литературе. Рассматриваются самые различные аспекты — такие как влияние изменчивости времени в пути, хода маршрута и координации времени на заторы на дорогах и скученность в общественном транспорте [Tirachini et al., 2014]; роль автомобилей как для связности пространства города, так и для упорядочения жизнедеятельности отдельного индивида в пространственно-временных координатах [Sheller, Urry, 2000]; влияние развитости общественного транспорта на динамику бедности жителей города [Burton, 2001]; влияние транспортной мобильности населения на возможности удовлетворять потребности в городском пространстве, не ограничиваясь микрорайоном своего проживания [Vella-Brodrick, Stanley, 2013]; участие пользователей общественного транспорта в оптимизации его работы посредством пользования мобильными устройствами [Nunes et al., 2014]; факторы удовлетворенности населения общественным транспортом (чистота машин, частота рейсов, скорость) [Mouwen, Rietveld, 2013]; потребности пользователей общественного транспорта и его доступность с целью оптимизации [Jaramilloa et al., 2012].

Большинство данных исследований общественного транспорта представляют собой достаточно крупные замеры, направленные на изучение вопроса скорее в ключе факторов влияния, «спроса-предложения» и т. п. В данной работе мы сделали акцент на изучение пользования общественным транспортом, прежде всего с позиции практик самих пассажиров, в то же время, исследуя и общий контекст.

Цель исследования заключалась в описании практик построения повседневных маршрутов горожан с использованием общественного транспорта и выявлении факторов дифференциации этих практик (на примере южной части Новосибирской городской агломерации). Актуальность обращения к практикам мобильности горожан обусловлена тем, что в условиях, когда дорожно-транспортная сеть становится одним из ограничителей естественных процессов мобильности, формируются компенсаторные и адаптационные механизмы, позволяющие горожанам приспосабливаться к существующей ситуации. По сути, именно горожане посредством своих повседневных практик становятся не просто активными участниками, а создателями системы мобильности крупного города. Следует согласиться с О. Запорожец в том, что происходит рутинизация мобильности, прокладывание маршрутов становится «занятием вполне самостоятельным и рациональным, принимающим во внимание множество обстоятельств» [Запорожец, 2013: 17]. Е. Фень также отмечает, что есть смысл обратить внимание на ежедневные практики индивидов: как наполняются смыслами и эмоциями пути, «как организуются маршруты и расставляются приоритеты» [Фень, 2011: 146].

Человек осуществляет мобильность в заданных институциональных рамках, следуя законодательно и нормативно закрепленным правилам, и в то же время активно приспосабливаясь к барьерам и ограничениям и формируя свои собственные маршруты. По сути, такое видение повседневных маршрутов горожан соответствует представлениям М. де Серто о стратегиях и тактиках [Серто, 2013]. В этом пространстве «города сверху» (по М. де Серто, это транспорт, улицы, рабочие места и пр.) каждый выстраивает мир «собственной жизни» [Бек, 2000], вырабатывает рецепты и способы обращения с институционально регулируемым пространством в соответствии со своими целями и потребностями. Город «снизу» наполняется потоками, тактиками, жизнью. Каждый выстраивает свои маршруты, по-своему комбинируя и адаптируя уже заданные «сверху» способы действовать: горожане выбирают оптимальные сочетания транспорта, переезжают ближе к работе, заполняют время в пути разнообразными занятиями. Именно аспекты такого тактического потенциала формирования повседневных маршрутов жителей городской агломерации стали фокусом внимания данной работы.

Исследовательским кейсом, на примере которого был реализован замысел работы, стала южная часть Новосибирской городской агломерации. Интенсивные взаимодействия между Новосибирском и прилегающими к нему территориями сегодня позволяют говорить о фактически существующей естественно сложившейся городской агломерации. Особенностью Новосибирской агломерации является ее выраженная моноцентричность, а также «гипертрофированность» центрального города: потенциал Новосибирска существенно превышает как потенциалы населенных пунктов, расположенных вблизи него, так и всех остальных поселений Новосибирской области. При этом периферия агломерации содержит несколько субцентров, также концентрирующих места приложения труда (например, в южной части агломерации таким субцентром является Академгородок). Более того, отмечается цепочная форма отдельных частей агломерации, в отличие от «правильного» радиально-концентрического устройства. Примером может служить южная часть, где наблюдается феномен «замещающей занятости», когда население пригородов,

работающее в Новосибирске, «освобождает» рабочие места для приезжающих из более отдаленных от центра территорий (Академгородок — Бердск — Искитим). Формирование такого рода структур, по всей вероятности, является следствием низкой пропускной способности дорожно-транспортной сети. Наблюдается также асимметрия в развитии отдельных направлений агломерации: то же южное направление характеризуется интенсивным миграционным трафиком вплоть до границы с Алтайским краем.

В выраженные агломерационные взаимодействия вовлечены расположенный в отдалении от центра Новосибирска Советский район (включающий несколько микрорайонов, в т. ч. Академгородок), г. Бердск, другие поселения, расположенные на данной территории (рис. 1). В основном, транспортная система представлена маршрутными такси и автобусами, также южную часть агломерации с центром города связывают электрички¹.

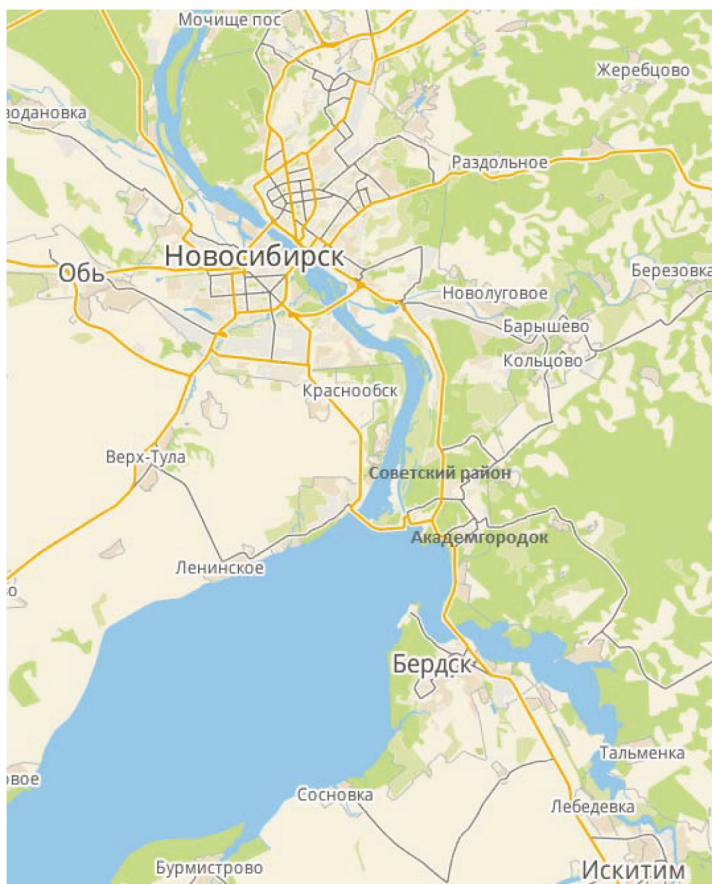


Рисунок 1. Фрагмент карты Новосибирской городской агломерации (источник: www.2gis.ru)

¹ Метро в Новосибирске находится только в центральной части города и состоит из двух веток (13 станций, время в пути занимает в среднем 5—10 минут, максимум — 15—20 минут).

Поскольку процессы формирования агломерации носили, в основном, стихийный характер, рост мобильности происходил за счет существующей инфраструктуры. В настоящее время тесные агломерационные взаимодействия создают дополнительную нагрузку на дорожно-транспортную сеть, что требует решения проблем, связанных с оптимизацией маршрутной сети Новосибирска и пригородной зоны, повышением привлекательности общественного транспорта, перераспределением пассажиропотока с автомобильного транспорта на рельсовый.

Информационную базу исследования составили данные из нескольких источников. Одним из них стали данные опроса пассажиров пригородных электропоездов, автобусов и маршрутных такси, управляющихся из Новосибирска и прибывающих в Новосибирск, проведенного в августе–октябре 2014 г.² Опросный лист пассажира включал вопросы о направлениях и целях поездок, их интенсивности и регулярности, основных трудностях, с которыми сталкивается в поездках пассажир. Также были проведены полуструктурированные интервью с использованием ментальных карт с пользователями общественного транспорта и автомобилистами, направленные на детализацию практик и условий формирования и дифференциации повседневных маршрутов. Дополнительным источником информации стала серия формализованных наблюдений в общественном транспорте и на остановках для выявления спектра занятий в разных видах транспорта и в процессе его ожидания³.

Описывая **полученные результаты**, мы начнем с общих характеристик пассажиропотока; затем перейдем к реконструкции ключевых элементов структуры повседневных маршрутов; далее более подробно остановимся на времени в пути как одном из важнейших факторов, обуславливающих структуру маршрута, и опишем спектр занятий в пути как способов проживания данного времени; в заключение дадим описание выявленным типам выстраивания повседневных маршрутов, а также сравним мотивации выбора инструментов мобильности и восприятие пути у пользователей общественного транспорта и автомобилистов.

По некоторым оценкам, общественным транспортом в Новосибирске пользуются среднесуточно более 1145 тыс. пассажиров [Жарков, 2013]. В структуре всех пассажирских перевозок (включая пригородное сообщение) лидируют автобусы — 60,78 % по числу перевозок; в структуре внутригородского сообщения на первом месте (после автобусов) находятся маршрутки — 40,3 % [Российский статистический ежегодник, 2012].

По данным опроса пассажиров, повседневные затраты времени на дорогу довольно высоки: свыше трети ответивших (37,9%) сказали о том, что они добираются до места от получаса до часа, 25,2% тратят на дорогу от часа до полутора, 13,3% — от полутора до двух часов, 7,4% — более двух часов. Только 15,1% пассажиров добираются менее получаса. Большинство опрошенных пассажиров

² Опрос проведен сектором муниципального управления ИЭОПП СО РАН (руководитель — зав. сектором, к. э. н. Горяченко Е. Е.), интервьюерами являлись студенты СибГУТИ и НГУ. Всего в режиме интервью с августа по октябрь было опрошено 1050 чел., в том числе 591 пассажир электропоездов и 459 пассажиров автобусов и маршрутных такси, совершавших поездки в указанный период времени в Новосибирской агломерации; подвыборка из пассажиров южной части агломерации составила 393 человека.

³ Объем данных — 15 полуструктурированных интервью; общий массив формализованных наблюдений (по всем видам транспорта и остановкам) — 353 человека; наблюдения проводились студентами отделения социологии ЭФ НГУ.

(более 60 %) отмечают, что совершают аналогичные поездки⁴ ежедневно, а также 1—2 раза в неделю. Почти каждый пятый из опрошенных пассажиров ездит с частотой 1—2 раза в месяц, 5,7 % опрошенных пассажиров совершают поездки несколько раз в год и реже. При этом частота поездок дифференцирована в зависимости от зоны проживания респондентов. Так, жители Новосибирска, в большинстве своем, совершают поездки ежедневно или 1—2 раза в неделю. Частота поездок жителей зоны проживания, расположенной в радиусе от 31 до 60 км от Новосибирска, самая высокая — большинство из них совершают ежедневные поездки. Далее, по мере увеличения удаленности проживания от Новосибирска, частота ежедневных поездок уменьшается, в то время как частота еженедельных и ежемесячных поездок возрастает.

Среди основных сложностей, связанных с поездками, большинство ответивших пассажиров указывают на пробки (33,7 %) и высокие затраты времени на дорогу (29 %), что связано между собой. Следующими в списке называемых проблем оказалась переполненность транспорта и неудобное расписание.

Данные опроса позволили получить также некоторые социальные портреты пользователей общественного транспорта Новосибирской агломерации. Так, по всем видам транспорта среди пассажиров преобладают люди более молодых возрастов, в то же время анализ показывает, что работающие пассажиры в возрасте от 18 до 30 лет более склонны пользоваться маршрутными такси, чем электричками и автобусами. Для поездок с рекреационными целями (поездки на дачу, загородный участок, а также в гости к родственникам, друзьям) пассажиры предпочитают электрички. Кроме того, в повседневных поездках пассажиры комбинируют различные виды транспорта; были выявлены следующие наиболее распространенные наборы: электричка и автобус; электричка и маршрутное такси; электричка и метро; электричка и личный автомобиль; автобус, маршрутное такси и метро в различных сочетаниях. Маршруты большого числа людей состоят из подобных комбинаций с пересадками, что обусловлено удобством электричек и метро как по скорости, так и по достижимости с их помощью отдаленных районов. Например, электрички связывают Искитим, Бердск, другие агломерационные части с районами Новосибирска, в том числе с центром города. В то же время, необходим вспомогательный транспорт в связи с ограниченным покрытием территории рельсовым транспортом, что в итоге приводит к повышению материальных и временных затрат.

Следующей задачей исследования стало выявление тактик выстраивания горожанами повседневных маршрутов с использованием общественного транспорта. Под **повседневным маршрутом** мы понимаем сочетание конкретных практик (включая инструменты и способы осуществления мобильности), формирующееся тактически в результате ряда индивидуальных выборов. Повседневные маршруты представляют собой ежедневные пути горожан в пространстве города с различными целями; большинство из них преимущественно связаны с такими целями поездок как работа и учеба. Повседневный маршрут горожанина не обязательно единообразен — индивид может иметь целый спектр различных сценариев

⁴ Имеются в виду поездки, аналогичные той, во время которой происходил опрос.

построения маршрутов в зависимости от условий, обстоятельств, конкретных планов в течение дня.

Понятия мобильности и повседневных маршрутов взаимосвязаны: системы мобильностей в городском пространстве представляют собой наборы маршрутов горожан. В то же время, описание маршрутов включают в себя описание практик мобильности как совокупности рутинизированных, порой неосознаваемых действий. В данной работе акцент сделан именно на повседневных маршрутах, в то же время существуют и эпизодические, и единожды осуществляемые передвижения, отличающиеся своими особенностями при планировании и построении.

Структура маршрута формируется как некая комбинация его содержательных характеристик и включает в себя ряд элементов: начальная, промежуточные, конечная точки маршрута, используемые виды транспорта, пеший ход и пересадки, способы проживания времени в ожидании транспорта и в поездках, повседневные препятствия и способы их преодоления и др. Конкретизация и наполнение содержанием данной структуры происходит под воздействием набора пространственно-временных факторов и прочих условий.

Результаты полуструктурированных интервью показали, что **пеший ход** не всегда ощущается горожанами, как отдельная часть маршрута. Если остановка расположена в 2—3 минутах, то пеший путь до нее не рефлексировается респондентом; он начинает проблематизироваться при длительности пешеходных частей маршрутов, как правило, от пяти минут и более (они могут быть как в начале пути — до поездки, так и в середине пути — между поездками в случае наличия пересадок, и в конце маршрутов — после совершения всех поездок).

Следующим элементом маршрута является **ожидание транспорта**. Остановка воспринимается горожанами, скорее, как вынужденное ожидание и «не-место» (по М. Оже) [Цит. по: Филиппов, 2009]; люди вынуждены вписывать эти «не-места» в свой маршрут, однако данный элемент маршрутов редко наполняется рациональными действиями. Кроме того, в зимнее время и в часы пик ожидание чаще, по сравнению с другими периодами, описывается респондентами в терминах проблем и сложностей.

Выбор конкретного **вида общественного транспорта как инструмента мобильности** зависит от различных условий, как не зависящих от пассажира (цена, исправность транспорта, наличие аварий/ДТП, форс-мажорные обстоятельства (например, погодные), изменение маршрута транспорта и т. п.), так и имеющих к нему непосредственное отношение (планы в течение дня, состояние здоровья, усталость после рабочего дня, появившаяся возможность воспользоваться попутным автомобилем и т. п.). Интервью показали, что вопрос о **сочетании различных видов транспорта** возникает, как правило, в случае поездок за пределы своего района проживания, когда требуется минимум одна пересадка (в зависимости от конечного пункта, это могут быть сочетания двух маршрутов, либо маршрутки или другого вида транспорта с метро). Выбирая виды транспорта или их сочетание, человек «взвешивает» различные обстоятельства; причем в привычных обстоятельствах сочетания могут быть достаточно устойчивыми и рутинизированными, в необычных или форс-мажорных пассажир вынужден оперативно менять тактики.

Поездка в общественном транспорте как элемент маршрута включает выбор места и вида занятий в транспорте, которые связаны между собой, достаточно жестко регулируются нормативно, а также зависят от вида транспорта и ряда условий и обстоятельств (как объективных — например, комфортность, наличие свободных мест, возможность стоять, так и субъективных — например, нежелание сидеть, состояние здоровья, наличие объемного багажа или иных предметов).

Рассмотрим более подробно **время в пути**, являющееся, как показало исследование, важнейшим фактором, организующим и дифференцирующим повседневные маршруты. Среди основных факторов, увеличивающих продолжительность пути, в интервью отмечались аварии различного типа (ДТП, поломки отдельных машин), пробки, время суток и день недели (так, в обед в будни меньше загруженность дорог, в будни вечером сложнее сесть в транспорт, а выходные вообще нет никаких проблем), сезонность (зимой возникают особые проблемы — снегоуборочные машины тормозят поток, заснеженная дорога не позволяет ехать быстрее), интервалы движения транспорта, наличие пересадок. По сути, данные факторы, влияя на продолжительность времени пути, определяют вариативность и целостность повседневных путей горожан [Линч, 1982].

Продолжительность времени в пути влияет на физическое и эмоциональное состояние пассажиров, и, как следствие, на привлекательность общественного транспорта. Например, респонденты отмечали, что поездки в пробке в положении стоя влекут за собой физическую усталость уже в начале дня; в утренних пробках, когда все спешат на работу, учебу и т. д., особенно чувствуется общая нервозность пассажиров салона, повышается вероятность конфликтных ситуаций.

Время в пути не всегда является определяющим при выборе мест проведения досуга, совершения покупок, получения образования, медицинских услуг; в подобных случаях может быть важнее не близость, а качество, разнообразие, отсутствие возможности получить услугу ближе⁵. Особенно актуально это в пространстве городской агломерации, когда жители пригородов активно используют потенциал города-центра. Ситуация в отношении места работы несколько иная. Фактор близости к месту проживания оказывается важным при выборе места работы. На рабочее место, находящееся существенно далеко от дома, согласны немногие. В большинстве случаев, это либо вынужденный выбор (данные опроса пассажиров показывают прямую связь неудовлетворенности рабочими местами рядом с домом с наличием у респондента места работы в нескольких часах от дома), либо временное решение (отмечались планы переехать ближе к работе). При этом время в пути до работы до 15 минут в интервью практически не рефлексировалось как «время» вообще — респонденты не рассуждали о нем в категориях «долго», «сложно», «занятия в пути»; путь от 30 минут до часа воспринимается как достаточно приемлемый; маршруты от часа и более отмечались в интервью как более проблемные с описаниями различных сложностей в пути.

⁵ Подобные результаты пересекаются с данными по России: так, в исследовании транспортного поведения населения (авторы — М. Я. Блинкин, Е. Ю. Мулеев) образование также оказалось самой не близкой целью для респондентов по средней преодолеваемой дистанции в километрах (отчет об исследовании: <http://www.hse.ru/org/hse/itetsps/news/145031763.html>).

Значительные затраты времени на дорогу возвращают нас к вопросу адаптации горожан к условиям сложившейся и возрастающей напряженности дорожно-транспортной ситуации. Чтобы понять, как люди проводят время в поездках, были проанализированы ответы на вопросы о занятиях респондентов в пути и данные наблюдений. **Проживание времени в пути** включает в себя, в основном, занятия во время ожидания транспорта и в процессе поездки. Как показывают наблюдения, спектр занятий во время ожидания весьма ограничен: к обычному пассивному ожиданию добавляются только хождение, общение со спутниками, прослушивание аудиозаписей; список может несколько расширяться в теплое время года с появлением возможности пользоваться гаджетами. Занятия в салоне транспорта, напротив, разнообразны; в рамках формальных и неформальных норм возможны различные вариации в зависимости от вида транспорта⁶, длительности поездки, времени суток, наличия попутчика⁷. Основные виды занятий в общественном транспорте — пассивное времяпрепровождение/наблюдение, сон, работа/учеба, прослушивание аудиозаписей/радио, чтение (книги/электронные устройства), развлечения/игры, просмотр фильмов/сериалов, общение (личное/по телефону/в интернете)⁸. При этом наблюдается дифференциация по спектру практик проживания времени в пути по видам транспорта (например, электричка — больше вероятность личного общения, метро — ограниченный спектр занятий ввиду короткого времени поездки, маршрутка — более широкий спектр занятий, выше вероятность использования гаджетов⁹). Вероятно, более широкий спектр занятий связан с большим временем в пути и большими комфортом (возможность использовать гаджеты и иные личные вещи) — так, Дж. Урри и Л. Уоттс в исследовании времени в пути говорят об «упакованных» («packed») и «распакованных» («unpacked») типах пассажиров [Urry, Watts, 2008]. Информация о занятиях в пути может быть полезна для понимания факторов комфортности и привлекательности общественного транспорта для пассажиров.

Планирование (выстраивание) повседневного маршрута включает комбинацию и наполнение содержанием элементов его структуры. При этом термин «планирование» условен, т. к. не обязательно подразумевает четко отрефлексированный рациональный подход. Степень рациональности — одна из характеристик планирования; соответственно можно выделить различные типы планирования (выстраивания) повседневных маршрутов — от максимально рационального (продуманного) до стихийного (спонтанного). Типы были выделены и описаны на основе данных полуструктурированных интервью с использовани-

⁶ Дифференциация практик проживания времени в пути по видам транспорта, обусловлена, в том числе, различиями в социальном составе пассажиров.

⁷ Наличие спутника, как показало исследование, очень важный фактор, влияющий на многие элементы структуры маршрута — не только занятия в пути, но также и, например, время выхода из дома, место посадки, и многие другие аспекты.

⁸ Возможна и более сложная классификация: по типу удовлетворяемой потребности (физиологические, социальные, др.), по степени активности, по характеру (досуговые / не досуговые практики), по наличию гаджетов и др. Тогда каждый конкретный поведенческий акт не обязательно относится только к одному типу. Так, например, чтение может быть как досуговым, так и по работе; как с использованием гаджетов, так и в бумажном формате.

⁹ А. Возянов отмечает, что, в маршрутных такси роль пассажира часто активнее, чем в других видах транспорта, так как именно здесь пассажир вовлечен в процесс сбора и передачи денежных средств и сдачи [Возянов, 2014].

ем ментальных карт повседневных маршрутов. Степень рациональности проявляется в таких индикаторах как инструменты планирования поездки; детальность планирования (например, расчет времени, планирование мест посадки, затрат на дорогу); стремление максимизировать полезность времени в пути; информированность о системе транспорта. К параметрам, также дифференцирующим тактики горожан при выстраивании повседневных маршрутов, относятся опыт пользования транспортом, занятия в пути, восприятие пути, отношение к системе транспорта.

Максимально рациональный тип планирования характеризуется высокой степенью информированности о работе транспорта (расписание, интервалы движения, отмена маршрутов) и использованием современных инструментов планирования маршрута (интернет-карты, справочники), детальностью планирования, стремлением максимально оптимизировать маршрут и увеличить полезность времени за счет занятий в пути, оптимизацией затрат на дорогу (использование проездных билетов). Стихийный (спонтанный) тип выстраивания маршрутов, напротив, характеризуется слабой информированностью, отсутствием специальных инструментов планирования, спонтанностью в занятиях, отсутствием планирования затрат, отношением к ситуациям мобильности с использованием общественного транспорта как стрессовым, непредсказуемым¹⁰.

Промежуточные типы планирования характеризуются меньшей, по сравнению с максимально рациональным типом, степенью рациональности по всем индикаторам, но различаются их выраженностью. Так, некоторые респонденты, демонстрирующие достаточно рациональный подход к выстраиванию маршрутов, отмечали оптимизацию продолжительности времени пути без стремления к максимизации полезности проживания времени в пути («по ситуации») и минимизации затрат. Еще один промежуточный тип планирования, близкий к стихийному, характеризуется слабой информированностью и отсутствием специальных инструментов планирования, но в то же время здесь выше опытность и ниже ощущение «стрессовости» ситуации (например, характерны занятия в пути развлекательного типа).

Респонденты с разными типами планирования повседневных маршрутов демонстрировали также разное **восприятие маршрутов**, которое проявлялось при рисовании и объяснении ментальных карт. Так, например, респондент с максимально рациональным типом планирования практически на каждом промежутке пути обозначила затрачиваемое время и прокомментировала свои занятия (акцентируя стремление с пользой проводить время); все отрезки маршрута наполнены значимыми для респондента смыслами; на карте подробно указаны все сложности (пробки) и ориентиры (например, рынок, остановки); представления оформляются в типологии (например, типы остановок, типы водителей) (рис. 2). У респондентов с менее рациональным подходом к планированию маршрута рисунки содержат меньше деталей и подробностей, карты в целом более схематичны.

¹⁰ В эту группу попали некоторые автомобилисты, редко использующие систему общественного транспорта и чувствующие себя в ней «чужаками».

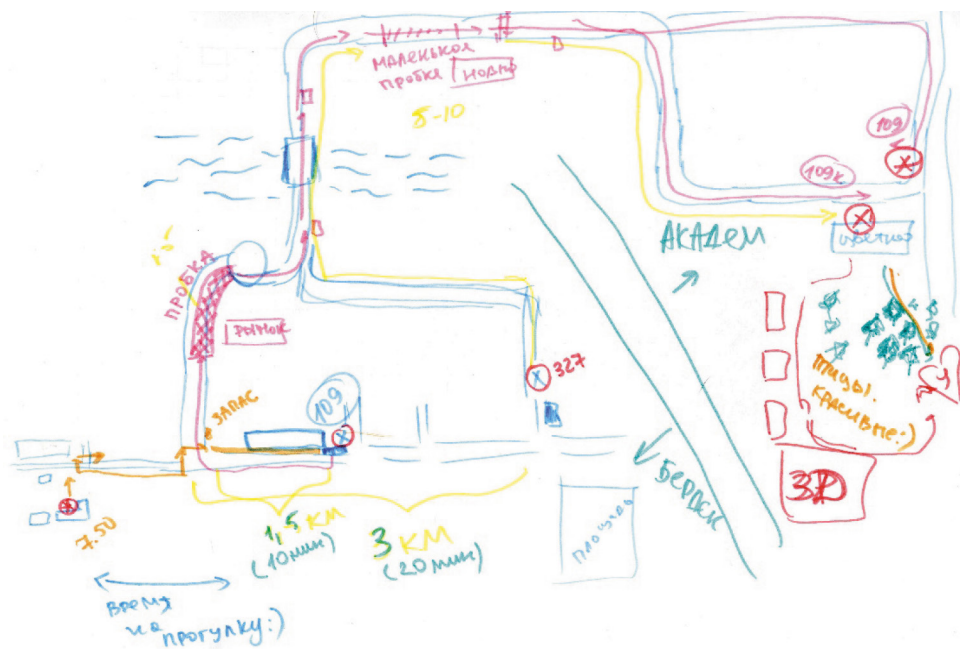


Рисунок 2. Карта восприятия повседневного маршрута респондентом с максимально рациональным типом планирования

Тип планирования маршрута обусловлен, по всей вероятности, компетентностью горожанина, возникающей вследствие частоты поездок. Те, кто редко или эпизодически используют общественный транспорт, менее информированы, плохо знакомы с деталями ожидания, пересадок, поездок, возможностями использования инструментов мобильности. Как следствие, они менее гибки при выборе вариантов в маршруте, особенно в нестандартных ситуациях. Такая гибкость при реализации маршрутов является важным показателем компетентности горожанина при осуществлении мобильности. С другой стороны, низкая степень компетентности (например, вследствие того, что путь незнаком) обуславливает большую степень продумывания деталей маршрута и следования заранее разработанному плану (негибкость в маршруте). Гибкость и компетентность возникают вследствие частоты реализации маршрутов, когда нарабатывается опыт перемещений, происходит расширение спектра инструментов и практик мобильности, практики рутинизируются, а маршруты становятся повседневными. Данные качества особенно важны при осуществлении мобильности в ситуациях неопределенности (несоблюдение расписания или его отсутствие, пробки, ДТП, ремонт дорог и т. п.). Такие ситуации, порождаемые несовершенством дорожно-транспортной инфраструктуры города и агломерации, стимулируют возникновение механизмов приспособления городского сообщества к существующим условиям посредством системы повседневных маршрутов.

В заключение обратим внимание на различия в мотивации выбора инструментов мобильности и контрасты в восприятии маршрутов **у пользователей**

общественного транспорта и автомобилистов, выявленные с помощью полуструктурированных интервью.

Мотивы выбора общественного транспорта¹¹ / личного автомобиля оказались «зеркальными» по такому параметру как материальные затраты: и пользователи общественного транспорта, и автомобилисты приводят в качестве аргумента более низкие затраты. Мотивы автомобилистов включают также большую безопасность (плохое техническое состояние транспорта; несоблюдение ПДД водителями) и ощущение контроля над ситуацией, комфорт, сохранение личного пространства, свободу перемещений и возможность самостоятельного планирования (безотносительно работы транспорта). Мотивы пользователей общественного транспорта — отсутствие проблем, связанных с содержанием автомобиля (ремонт, парковки), большая вариативность проживания времени в пути, в случае рельсового транспорта — автономность от пробок; иногда решение не приобретать автомобиль связано с личными причинами (страх сесть за руль, страх оживленной трассы и т. п.).

Восприятие пути у пользователей общественного транспорта и автомобилистов также различно, что проявилось при рисовании ментальных карт. Так, для пользователей общественного транспорта ориентирами в пути выступали чаще остановки транспорта, учреждения, иногда повороты, для автомобилистов — посты ГИБДД, светофоры, повороты, перекрестки. Также интересны и визуальные отличия — карты маршрутов автомобилистов отличаются относительно большей точностью пропорций и схематичностью, карты пользователей общественного транспорта — большей образностью. Так, неотрефлексированные части пути на картах «не автомобилистов» могли быть приведены в виде спиралей, длинные участки обозначены пунктиром и т. п. Например, в одном из интервью участок маршрута, пролегающий по Бердскому шоссе, был отмечен знаком бесконечности; в другом случае весь путь в транспорте был опущен и нарисован в виде «портала» из точки А в точку Б. Также были примеры с изображением бутылок («бутылочное горлышко» — узкие места улиц), обозначением частей пути названиями сериалов и изображением музыкальных нот для иллюстрации своих занятий в транспорте.

В отличие от пользователей общественного транспорта, которым не нужно управлять машиной, следить за дорогой, «коммуницировать» с другими водителями, автомобилисты замечают больше деталей, связанных с дорожной обстановкой (проблемные участки дороги, качество асфальта, ширина дороги, неисправности машин). «Не автомобилисты» чаще могут, смотря в окно, замечать изменения в городе, наблюдать за атмосферой в салоне. Также часто автомобилисты лучше ориентированы в дорожной сети; они отмечают, что используют все способы (от визуального наблюдения (взгляд в окно) до прогноза пробок в Интернет), чтобы оптимизировать свой путь.

Рис. 3 и 4 позволяют визуально оценить различия в ментальных картах автомобилистов и пользователей общественного транспорта.

¹¹ В случае наличия возможности выбора между общественным транспортом и автомобилем.

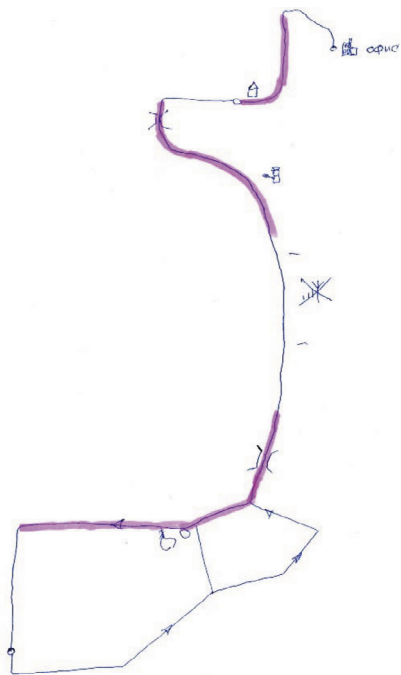


Рисунок 3. Карта автомобилиста

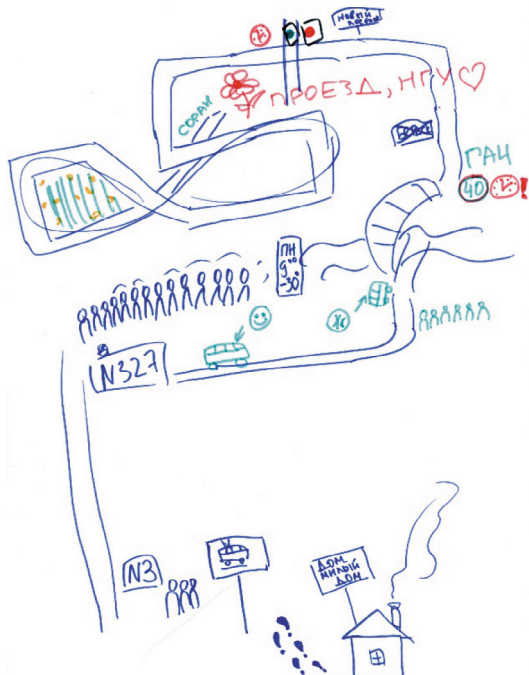


Рисунок 4. Карта «неавтомобилиста»

В нашей работе акцент был сделан на повседневных маршрутах с использованием общественного транспорта. Но, как показали интервью, автомобилисты также являются ценными информантами при обсуждении проблем общественного транспорта — пользуясь транспортом редко, они часто замечают детали, которые уже стали рутинной для тех, кто использует общественный транспорт в своих повседневных маршрутах ежедневно.

Данные группы («автомобилисты» и «не автомобилисты») здесь описаны скорее как чистые типы (по преимущественному использованию инструментов мобильности) для того, чтобы показать наиболее выраженные отличия в мотивации выбора инструментов мобильности, подходах к планированию повседневных маршрутов, восприятию пути. В реальности же усложнение условий мобильности (рост загруженности дорог, проблемы в сфере общественного транспорта) часто приводят к комбинации инструментов мобильности в повседневных маршрутах. Так, например, пользователи общественного транспорта могут использовать личный автомобиль для поездок с определенными целями (за покупками или на отдых); автомобилисты — оставлять машину на парковке и продолжать перемещение на электричке или метро. В дальнейшем необходимо изучать подобные комбинации в повседневных маршрутах, чтобы более детально реконструировать существующие компенсаторные механизмы мобильности в напряженных дорожно-транспортных условиях города и городской агломерации.

References

- Бек У. Общество риска. На пути к другому модерну [Электронный ресурс]. Москва : Прогресс-Традиция, 2000. URL: <http://libatriam.net/read/675187/> (дата обращения: 19.05.15). [Beck U. Risk Society: Towards a New Modernity (Published in association with Theory, Culture & Society). 1992.]
- Возьянов А. Что может быть глупее, чем ждать: остановка как место и случай [Электронный ресурс] // Журнальный клуб Интелрос «Теория моды». 2014. № 33. URL: <http://www.intelros.ru/readroom/teoriya-mody/t33-2014/24931-что-может-быт-глуpee-chem-zhdat-ostanovka-kak-mesto-i-sluchay.html> (дата обращения: 3.11.2014). [Vozianov A. What could be more foolish than to wait: as a stopping place in case. *Fashion Theory: The Journal of Dress, Body & Culture*. 2014. № 33 (In Rus.).]
- Жарков В. А. Развитие общественного транспорта в Новосибирске: роль городских властей и бизнеса [Электронный ресурс] / Форум «ТРАНСПОРТ СИБИРИ». 5—8 июня 2013 г., г. Новосибирск. URL: https://www.google.ru/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwjPrp_bx_3PAhUCkiwKHWn-COUQFggcMAA&url=http%3A%2F%2Fmintransnso2.nso.ru%2Ftrs%2F2013%2Fkonfi%25203%2FDocuments%2F%25D0%2596%25D0%25B0%25D1%2580%25D0%25BA%25D0%25BE%25D0%25B2.pdf&usg=AFQjCNGYRimEztlGcEb_H1_GDT4MXoi76w&sig2=TXAhFgtWHnbSeaGVvg8KNQ&bvm=bv.136811127,d.bGs (дата обращения: 20.02.2016). [Zharkov V. A. The development of public transport in Novosibirsk: the role of the city authorities and businesses/International Forum Transport Of Siberia. 5—8 of June. Novosibirsk (In Rus.).]
- Запорожец О. Н. Открытие метропользователя: антропология городской подземки [Электронный ресурс]. М. : Высшая школа экономики, 2013. URL: <http://www.hse.ru/pubs/share/direct/document/110663076> (дата обращения: 30.05.2015). [Zaporozhets O. The Discovery of Subway User: The Anthropology of Urban Underground [Electronic resource]: Working paper WP6/2013/07 / O. Zaporozhets; National Research University Higher School of Economics.— Electronic text data (450 KB).— Moscow: Publishing House of the Higher School of Economics, 2013.— (Series WP6 “Humanities”) (in Russian).]
- Линч К. Образ города. М. : Стройиздат, 1982. [Lynch K. The Image of the City. 1960]
- Львовский С. Внутренние границы в пространстве потоков [Электронный ресурс] // Pro et Contra. 2012. Том 16. № 6. С. 67—87. URL: http://carnegieendowment.org/files/ProEtContra_57_67-87.pdf (дата обращения: 31.01.2016). [Lvovskiy S. Vnutrennie granitsyi v prostranstve potokov (Internal borders in the space of flows). *Pro et Contra*. 2012. Vol 16. № 6. P. 67—87.]
- Мосиенко Н. Л. Городская агломерация как объект социологического исследования // Регион: экономика и социология. 2010. № 1. С. 163—178. [Mosienko N. L. Gorodskaya aglomeratsiya kak ob'ekt sotsiologicheskogo issledovaniya (Urban agglomeration as an object of sociological research). *Region: Economics and Sociology*. 2010. № 1. P. 163—178.]

Российский статистический ежегодник — 2012 [Электронный ресурс]. М. : Росстат, 2012. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b12_13/Main.htm (дата обращения: 31.01.2014). [Russian Statistical Yearbook. URL: http://www.gks.ru/bgd/regl/b12_13/Main.htm (accessed: 31.01.2016).]

Серто М. де. Изобретение повседневности / пер. с фр. Д. Калугин. СПб. : Издательство ЕУ, 2013. [Michel Jean Emmanuel de La Barge de Certeau. *The Practice of Everyday Life*. 1984.]

«Симптом постоянного нахождения онлайн»: как смартфон и планшет поменяли жизнь горожан [Электронный ресурс] // *The Village*: 2014. 24 сент. URL: <http://www.the-village.ru/village/city/city-interview/165691-sotsissledovanie-pro-gorozhan-i-gadzhet> (дата обращения: 10.11.2016). [“Symptom permanent location online”: a smartphone and a tablet changed the lives of citizens. *The Village*. 2014. 24 Sept. URL: <http://www.the-village.ru/village/city/city-interview/165691-sotsissledovanie-pro-gorozhan-i-gadzhet> (accessed: 31.01.2016).]

Трубина Е. Г. Город в теории: опыты осмысления пространства. М. : Новое литературное обозрение, 2011. [Trubina E. G. *Gorod v teorii: opytyi osmysleniya prostranstva* (City in the theory of space experiments comprehension). М.: Novoe literaturnoe obozrenie, 2011.]

Урри Дж. Мобильности. М. : Праксис, 2012. [Urry D. *Sociologie de Mobilités: Une nouvelle frontière pour la sociologie?* 2005.]

Фень Е. Город в движении: к вопросу о повседневности мобильности // Антропологический форум. 2011. № 15. С. 145—156. [Fen E. *Gorod v dvizhenii: k voprosu o povsednevnosti mobilnosti*. *Forum for Anthropology and Culture*. 2011. № 15. P. 145—156.]

Филиппов А. Ф. Социология пространства // Социологическое обозрение. 2009. Т. 8. № 3. С. 3—15. [Filippov A. F. *Sociology of space*. *Russian Sociological Review*. 2009. Vol. 8. № 3. P. 3—15 (In Rus.).]

Badcock B. *Making sense of cities. A geographical survey* / Hodder Arnold, 2002. 288 p.

Burton E. *The compact city: Just or just compact? A preliminary analysis* [Электронный ресурс] // *Urban Studies*. 37 (11). 2001. URL: <http://www.scopus.com/record/display.url?eid=2-s2.0—0033761829&origin=resultslist> (дата обращения: 1.04.2014).

Hall P. G. *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century* / Wiley-Blackwell, 2002. 576 p.

Jaramilloa C., Lizgrragab C., Grindlayc A. L. *Spatial disparity in transport social needs and public transport provision in Santiago de Cali (Colombia)* [Электронный ресурс] // *Journal of Transport Geography*. Volume 24. September 2012. URL: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692312001263> (дата обращения: 2.04.2014).

Mouwen A., Rietveld P. Does competitive tendering improve customer satisfaction with public transport? A case study for the Netherlands [Электронный ресурс] // *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. Volume 51. May 2013. URL: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0965856413000943> (дата обращения: 2.04.2014).

Nunes A., Galvao T., Falcro e Cunha J. Urban Public Transport Service Co-creation: Leveraging Passenger's Knowledge to Enhance Travel Experience [Электронный ресурс] // *Procedia — Social and Behavioral Sciences*. Volume 111. 5 February 2014. URL: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042814000925> (дата обращения: 2.04.2014).

Sheller M., Urry J. The city and the car [Электронный ресурс] // *International Journal of Urban and Regional Research*. 24(4). 2000. URL: <http://www.scopus.com/record/display.url?eid=2-s2.0-0034512676&origin=resultlist> (дата обращения: 1.04.2014).

Tirachini A., Hensher D. A., Bliemer M. C. J. Accounting for travel time variability in the optimal pricing of cars and buses [Электронный ресурс] // *Transportation* 41(5). 2014. URL: <http://www.scopus.com/record/display.url?eid=2-s2.0-84896414479&origin=resultlist> (дата обращения: 1.04.14).

Urry J., Watts L. Moving methods, travelling times // *Environment and Planning D: Society and Space*. 2008. Volume 26. Pages 860—874.

Vella-Brodrick D. A., Stanley J. The significance of transport mobility in predicting well-being [Электронный ресурс] // *Transport Policy* Volume 29. September 2013. URL: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S016800279900522> (дата обращения: 1.04.2014).