



ПРАВИТЕЛЬСТВО РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ
ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧРЕЖДЕНИЕ
ВЫСШЕГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

**Основная образовательная программа бакалавриата по направлению
подготовки 39.03.01 «Социология»**

Профиль «Социальная антропология»

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

**Практики использования общественного транспорта жителями
центральных, спальных и пригородных районов Санкт-Петербурга**

Выполнила:

Иванова Анастасия Олеговна

Научный руководитель:

Кандидат социологических наук,
доцент кафедры

культурной антропологии
и этнической социологии

Васильева Дарья Алексеевна

Введение

Актуальность исследования.

В последние годы транспорт является объектом пристального внимания социологов. Большое число людей использует общественный транспорт каждый день, многие города стремительно растут и развиваются. В современных исследованиях транспорта в центре внимания оказываются прикладные градостроительные теории, исследуются пассажиропотоки, большое внимание уделяется техническим характеристикам транспорта. В данном исследовании был выбран несколько иной ракурс: была поставлена цель узнать, каким образом пассажиры используют общественный транспорт, какие практики реализуются при передвижениях по городу. В фокусе внимания оказалась не сама транспортная система, а конкретные действия людей, ставящие своей целью сделать их перемещения по городу комфортнее и приятнее. Иными словами, в данном исследовании описаны, классифицированы и проанализированы практики, которые реализуются пассажирами Санкт-Петербурга в их повседневном взаимодействии с городским пространством и транспортной системой.

Уникальность данного исследования состоит в том, что ключевым параметром при изучении практик, реализуемых в общественном транспорте, являлось место жительства информанта. Была изучена связь между районом проживания и практиками и стратегиями использования общественного транспорта. Данный подход позволил увидеть и проанализировать разницу между практиками использования общественного транспорта жителей различных районов. Все районы Санкт-Петербурга были поделены на три группы: центральные, спальные и пригородные, в зависимости от их близости к центру. Были выделены типичные практики для жителей данных районов.

Объектом исследования являются пассажиры общественного транспорта.

Предмет исследования – практики и стратегии использования общественного транспорта, реализуемые пассажирами Санкт-Петербурга, проживающими в различных районах и регулярно использующими общественный транспорт.

Основная гипотеза – жители, проживающие в центральных, спальных и пригородных районах Санкт-Петербурга, используют различные стратегии при планировании своих перемещений, выборе своего маршрута и вида общественного транспорта. Практики, которые они используют, зависят как от района их проживания, так и от близости места жительства к станциям метрополитена.

Цель исследования - изучить транзитные перемещения и практики, связанные с использованием общественного транспорта жителями центральных (Адмиралтейский, Василеостровский, Петроградский, Центральный), спальных (Выборгский, Кировский, Калининский, Красногвардейский, Красносельский, Московский, Невский, Приморский, Фрунзенский) и пригородных (Колпинский, Кронштадтский, Курортный, Петродворцовый, Пушкинский) районов Санкт-Петербурга.

Достижения поставленной цели потребовало решения следующих ключевых задач:

- изучить способы, которые используют респонденты для перемещения внутри города и внутри района, составить картину о достоинствах и недостатках различных видов транспорта, узнать о приоритетных видах транспорта для жителей различных районов.

- выявить, как проживание в том или ином районе влияет на повседневные практики людей и на их видение города и роль транспорта в их жизни.

- определить, насколько важным является фактор места жительства и фактор близости метро.

- изучить, проанализировать и классифицировать транспортные стратегии жителей Санкт-Петербурга.

- выработать ряд рекомендаций для городского комитета по транспорту и для жителей Санкт-Петербурга.

Теоретическую базу исследования составили труды по городским исследованиям и исследованиям общественного транспорта В. Вучика¹, Е. Трубиной², Дж. Урри³. Также были изучены фундаментальные труды по социальным практикам Гофмана⁴, Штомпки⁵, Шюца⁶, Элиаса⁷, Гидденса, Ильина⁸, Хабермаса.

Эмпирическая база исследования.

В исследовании была реализована качественная стратегия. Были проведены 20 интервью с жителями всех районов Санкт-Петербурга. Информанты выбирались из совокупности людей, регулярно использующих общественный транспорт. В каждом районе были определены наиболее густонаселённые кварталы и были выбраны информанты из этих кварталов. Анализ данных осуществлялся по следующему сценарию: были выявлены существенные тематические категории («выбор маршрута», «район проживания», «безопасная поездка», «любимый вид транспорта», «отношение к метрополитену», «факторы выбора транспорта», «комфортная

¹ Вучик В. Транспорт в городах, удобных для жизни. М: Территория будущего, 2011. 576 с.

² Трубина Е. Город в теории. Опыты осмысления пространства. М.: Новое литературное обозрение, 2011. - 520 с

³ Урри Д. Мобильности. М.: Издательская и консалтинговая группа «Практис», 2012, 576 с.

⁴ Гоффман., Э. Представление себя другим в повседневной жизни. М.: КАНОН-ПРЕСС, 2000. 304 с.

⁵ Штомпка, П. Социология социальных изменений. -Москва: Аспект Пресс, 1996 - 414 с.

⁶ Шюц А. Смысловая структура повседневного мира: очерки по феноменологической социологии. М.: Институт Фонда «Общественное мнение», 2003, 336 с

⁷ Элиас Н. Общество индивидов. - М: Практис, 350 с.

⁸ Ильин В. Драматургия качественного исследования. СПб.: Интерсоцис, 2006. 256 с.

поездка», «поведение в транспорте», «ожидания от транспорта», «близость к метро» и т.д.), которые в процессе анализа наполнялись смыслами, иллюстрировались цитатами, концептуализировались.

Практическая значимость исследования – состоит в том, что полученные результаты могут быть использованы для дальнейшего анализа практик использования общественного транспорта. Результаты исследования будут переданы в Центр транспортного планирования Санкт-Петербурга, рекомендации к Комитету по транспорту смогут сделать использование общественного транспорта более комфортным во всех районах Санкт-Петербурга.

Глава 1: Транспорт как объект урбанистических исследований

1.1 Исследования городского транспорта за рубежом

С каждым годом человечество становится всё более и более мобильным. Города расширяются, урбанизация растёт, и всё меньше и меньше людей могут добраться до своего места работы пешком. Подавляющее большинство людей так или иначе использует общественный транспорт в своей повседневной жизни. Социология транспорта – относительно молодая отрасль социологии, но она очень важна.

Социология транспорта органично вписывается в социологию города. Конечно, транспорт есть не только внутри городов. Есть автобусы, соединяющие деревни с райцентром, маршрутки, которые ездят от посёлков городского типа по области, электрички, которые, выходя из крупного города, разбегаются солнечными лучиками по пустынной местности с редкими деревнями и дачными массивами.

Но всё-таки большая часть транспорта сконцентрирована в городах. Городские жители часто вынуждены преодолевать значительные расстояния, чтобы попасть на работу, учёбу или на встречу. Если в деревне место работы и место дома либо совпадали, либо находились на расстоянии пешей доступности, а все родственники и друзья жили поблизости, то в современных городах людям, порой, приходится преодолевать больше десятка километров, чтобы просто добраться на работу. Случись коллапс общественного транспорта в современном городе – многие люди были бы вынуждены тратить два, три, четыре часа на то, чтобы просто попасть в нужное им место. Таким образом, «чем больше в том или ином городе используется общественный транспорт и пешеходное движение, тем больше в сравнении с пригородами он выигрывает в вариативности, удобстве и суммарных затратах на передвижения...»⁹.

⁹ Вучик В. Транспорт в городах, удобных для жизни. М: Территория будущего, 2011. с. 60

Поэтому в рамках данной работы в основном фокусе внимания оказались именно городские исследования.

Город часто рассматривают как множество сетей интенсивного социального взаимодействия. Одна из особенностей города – анонимность. Люди регулярно взаимодействуют с незнакомцами только потому, что в оживлённом городе их маршруты соприкоснулись на одном из промежутков. Живя в большом городе, мы не всегда можем выбрать, с кем мы будем вступать в интеракции в публичных местах. Мы просим незнакомцев передать деньги в маршрутке, или спрашиваем у соседа в переполненном автобусе, будет ли он выходить на следующей остановке. Мы ничего не знаем об этих людях – кроме того, что по какой-то причине они выбрали тот же маршрут, что и я, и что сегодня некий отрезок пути мы проедем в одном транспорте.

Городские исследования, в свою очередь, тесно связаны с социальной теорией. Ещё Адам Смит говорил, что город – это воплощение перемен, заключающихся в росте значимости производства. Некоторые виды производства в принципе возможны в больших городах. Подчёркивая различия между городом и деревней, Адам Смит тесно связал между собой понятия урбанизации и индустриализации.

Макс Вебер в своей работе «Город» представляет город воплощением политической сути социальной организации. Город становится частью масштабного исторического процесса, в ходе которого общество создаёт институты, которые помогают ему доминировать и политически, и экономически. Город, таким образом, «становится главным реальным местом, где и проходят процессы территориального доминирования и государственного строительства».¹⁰

¹⁰ Вебер М. История хозяйства: Город. – М.: Канон-пресс-Ц, Кучково поле, 2001- 624 с.

Другой исследователь города, Фернан Бродель, соединивший в своих исследованиях рынки, капитализм и города, отмечает большую роль городов как генераторов или утилизаторов экономического подъема.

Таким образом, городские исследования тесно связаны с социальными изменениями в обществе, и трансформация городов имеет большое влияние на социальные процессы, происходящие в обществе в целом. Невозможно исследовать города без учёта масштабных социальных процессов, таких как глобализация, капитализм, модерность, постмодерность.

Перед многими исследователями-урбанистами встаёт вопрос – исследуют ли они городские проблемы или общесоциальные проблемы, которые сильнее всего проявляются именно в городах?

Ещё одна особенность городских исследований, которая одновременно содержит в себе и потенциальные сложности в исследовании, и новые возможности – различные парадигмы, рассматривающие пространство. Исследуя город, мы можем смотреть на него как на некое вместилище объектов, процессов и явлений, фиксированных в своём местоположении и неподвижных. Но гораздо более информативным представляется исследование сетей и потоков, которые невозможно заковать в строгие территориальные границы.

При слове «город» многие по-прежнему видят лишь территориальное образование, организованное по принципу «матрёшки». Город делится на районы, микрорайоны, отдельные кварталы, и в свою очередь является частью области, края или иной административной единицы, частью государства, которое, в свою очередь является частью континента и частью всего мира. И хотя с этим видением города сложно поспорить, многие исследователи считают, что изучение города как сети взаимодействий, не скованных в строгие территориальные единицы, может дать ценные данные о

трансформации городов. «Сегодня потоки людей, вещей, идей, денег и информации перемещаются по всему миру».¹¹

Транспорт играет большую роль не только в передвижении пассажиров, но и в выборе места будущего градостроительства. «Транспорт исторически был важнейшим фактором, определяющим выбор месторасположения большинства городов. Нью-Йорк, Неаполь, Сан-Франциско и Глазго были основаны в естественных бухтах; многие города Среднего Запада возникли и росли как важнейшие железнодорожные узлы, станции или перевалочные пункты с железной дороги на суда, курсирующие по Великим озерам (Чикаго) или рекам (Питтсбург и Сент-Луис)...»¹².

На протяжении второй половины XX века возникло три крупных подхода к изучению урбанизма: научно-количественный, урбанистическая политическая экономия и постмодернистская урбанистика. Наш мир быстро меняется, и мы понимаем, что ни одна теория не способна целиком и полностью объяснить происходящие вокруг процессы, и лишь через совокупность теорий мы можем понять, что происходит вокруг нас.

Современные исследования транспорта изначально обратили своё внимания на межрегиональный транспорт, способный перевезти и людей, и грузы на большие расстояния. Вальтер Кристаллер, немецкий географ, один из первых связал в одну теорию местоположение, расстояние и движение. Он описал различные места с учётом уникальности товаров, которые там производятся. Изучая развитие транспорта в Европе, исследователь отмечает, что изначально торговые города находились друг от друга на расстоянии 10 миль, торговля велась с крестьянами, жившими рядом, и лишь уникальные товары вроде золота, драгоценностей и шёлка, перемещались на большие расстояния. Транспорт в то время был дорогой и медленный, и

¹¹ Урри Д. Мобильности. М.: Издательская и консалтинговая группа «Практис», 2012, 576 с.

¹² Вучик В. Транспорт в городах, удобных для жизни. М: Территория будущего, 2011. с. 63

транспортировка грузов требовала больших издержек, как временных, так и материальных.

Американские урбанистические географы Чонси Харрис и Эдвард Ульман развили его теорию и построили свою типологию городов, основанную на характере товаров, услуг и благ, которые город производит. Они выделили три типа городов:

- 1) Города как центральные места
- 2) Города как транспортные узлы
- 3) Города как пункты специализированного сервиса.

Города как центральные места являются различного рода центрами – общественными, торговыми, религиозными, политическими. Города как транспортные узлы часто расположены рядом, или даже вдоль крупных транспортных артерий – преимущественно рек, других водоёмов, железных дорог. Города как пункты специализированного сервиса предоставляют услуги, которые нельзя получить в более мелких городах или деревнях. Часто города сочетают в себе черты всех трёх типов.¹³

Учёные пишут, что все города зависят от транспорта, чтобы поддерживать себя за счёт земель, расположенных неподалёку. А так как рельеф нашей планеты неравномерен, но и города расположены неравномерно – вблизи водных артерий и железных дорог городов больше, чем в пустыне.

Ульман, как и другие транспортные географы, писали о большой важности количественных методов исследований транспорта. Для того, чтобы узнать, как именно связаны места между собой, Ульман предлагал использовать конкретные числовые параметры – расстояния между городами, пропускная способность того или иного вида транспорта, количество дорог, скорость транспорта. Эти исследования показали, что существует два типа

¹³ Harris C., Ullman E. The Nature of Cities // Annals of the American Academy of Political and Social Sciences. 1945. Vol. 242. с. 7-17

ограничений, от которых зависит экономическая динамика – временные и финансовые. Была выявлена зависимость экономики от пространственной организации.¹⁴

К 1800 многие из крупных городов либо были столицами, либо располагались на воде, что, в свою очередь, вело к низкой стоимости навигации. Взаимоотношение города и транспорта было неоднозначным, и сложно было сказать, по какой именно причине город стал экономически успешным – то ли из-за его удачного расположения на пересечении торговых путей, то ли из-за политических обстоятельств.

С одной стороны, транспорт использовался для того, чтобы привезти товары в город, а с другой стороны, город как центр взаимобмена сам по себе способствовал росту экономического благополучия.

Том Харт, шотландский экономист, показывает, что связь между развитием транспорта и экономическим ростом города не всегда бывает прямой и односторонней. Он пишет, что в XIX веке многие города стремились к росту транспортного снабжения, к улучшению связей между регионами, то далеко не все достигли такого успеха, как Нью-Йорк и Чикаго. А город Глазго в Шотландии стал крупным промышленным центром ещё за сотню лет до того, как в нём построили современный порт.

Некоторые города вложились в инфраструктуру, позволившую им заниматься перевозками на суше и воде, и в итоге выиграла, другие города лишь создали себе финансовые проблемы, потому что новые объекты транспортной инфраструктуры были построены с опережением реально существующих потребностей населения.

Крупные города всегда будут в плюсе, однако сегодня маленькие города тоже включились в конкуренцию на звание транспортных промежуточных

¹⁴ Ullman. E. The Role of Transportation and the Bases for Interaction. Chicago Press, 1956. 862-880c

хабов. Города поменьше стремятся увеличить число прямых рейсов и улучшить связь городов между собой.

В связи с этим, важно отметить проблему нестыковки между реальными транспортными проблемами людей (могут ли жители города доехать туда, куда им надо) и транспортной политикой, проводимой городской администрацией (нацеленной, как правило, на увеличение торговли).

Говоря про внутригородской транспорт, городские специалисты признают, что характер транспорта, который был доступен на тех или иных стадиях городского строительства, существенно повлиял на форму современных городов.

Два мощных и противоположных друг другу процесса – концентрация и рассеивание, определили характер роста городов в XIX веке. Тогда заводы находились в центре города, поблизости находилось и жильё рабочих. Развитие городского транспорта – электричка, трамвай, метро, автомобиль – привело к возникновению города массового перемещения, для которого типично центральное расположение мест занятости и мест активности, в то время как жилые кварталы стали всё более удаляться от центра. Преобладающей схемой движения в таких городах была звезда – все дороги вели от окраин к центру.

И в Лондоне, и в Нью-Йорке первые линии метро вели от окраин к центру. Это указывает на тенденцию извлечь максимум прибыли из земли, находящейся в центре за счёт лёгкого доступа к ней из всех точек города, в том числе и окраин.

Роберт Фогельсон, городской историк, считает, что сам феномен даунтуана (маленького городского центра, по размерам не превосходящего квадратную милю) возник благодаря развитию движения трамваев и на пересечениях трамвайных линий. На этой небольшой площади в центре помещались большинство офисов, крупных магазинов и административных

зданий. Доступ к этой территории был лёгок для жителей города из-за удобного расположения трамвайных путей. Концентрация различных офисов, институтов и магазинов выглядит весьма привлекательной для бизнеса, а доступ большинства населения становится удобным из-за развития как общественного транспорта, так и личного.

Город может расти и расширяться, но самые важные, яркие и интересные для него события всё равно будут происходить в небольшом и скученном деловом центре, и единственное, что требуется – лёгкий доступ в центр.¹⁵

Но в течении XX века всё больший объём бизнеса, предприятий и торговли перемещался в пригороды. Этот процесс получил название децентрализации. Всё больше людей предпочитают жить на окраинах. Британские исследователи считают, что это вызвано в первую очередь желанием людей жить в частном доме с садом, в то время, как их американские коллеги связывают перемещение населения в пригороды с транспортными инновациями.

Автомагистрали тоже сыграли значительную роль в развитии городов. Те города, через которых были проложены крупные магистрали, получили дополнительный толчок к развитию, а города, расположенные вдали от крупных шоссе, обезлюдели.

Сейчас всё сильнее видна тенденция к переезду многих жителей городов в комфортные пригороды. Согласно статистике американских демографов, в 1950 году 65% жителей проживали в городах, а в 2000 году в городах жили лишь 33% населения. За это время население городов выросло на 15%, а население пригородов – в 4 раза.

Всё это доказывает, что общественный транспорт сегодня играет большую роль.

¹⁵ Fogelson.R. Downtown: Its Rise and Fall: 1880-1950, USA, 2001, 477 с.

Социальная справедливость включает в себя доступность общественного транспорта бедным слоям населения. Известен пример протестного движения в Лос-Анджелесе – городские власти решили построить новую железную дорогу, соединяющую центр с одним из пригородов. Проект был дорогостоящим, и чтобы найти на него деньги, городские власти решили повысить цены на автобусные билеты и отменить льготные билеты. Жители возмутились – на автобусах ездили в том числе и бедные слои населения, имеющий маленький доход, и не имеющий личного автотранспорта. Автобусами пользовались 94% городского населения, а железной дорогой – всего 6%. В итоге, горожане победили с большим отрывом – в 1996 году цена на месячные проездные билеты была снижена, а на дороги стали выходить больше современных автобусов.

Одним из первых о связи города и мобильности начал говорить Анри Лефевр, французский урбанист. Лефевр связывал мобильность в городе с общим представлением о пространстве. Лефевр не смотрит на пространство как на статичное хранилище вещей, а скорее как на порождение энергии. К примеру, он предпочитает смотреть на жилой дом не как на огромное бетонное недвижимое строение, а как на пространство, через которое проходят потоки коммуникационных сетей, электричество, водопровод, телефонные линии.¹⁶

Поль Вирильо, французский архитектор, планировщик и активист писал о связи скорости и современной социальной и политической жизни. Он рассуждает о том, как скорость меняет жизнь в современных городах. Вирильо опирается на взгляды социолога времени Барбары Адам. Все социальные проблемы рассматриваются в тени одержимости современного общества скоростью. Однако, признавая ценность скорости, Вирильо отмечает и негативные характеристики высокой скорости – скорость дробит политическое создание, у политиков не остаётся времени на то, чтобы

¹⁶ Лефевр А. Производство пространства / Пер. с фр. И. Стаф. – М.: Strelka Press, 2015. – 432 с.

выслушать граждан и принять во внимание и их интересы. Таким образом, демократия разрушается, публичная сфера приходит в упадок, а власть военного-промышленного комплекса всё растёт и растёт.

Также скорость непосредственно связана с тем, что в основу социального порядка же невозможно положить знание. Скорость ведёт к печальному росту несчастных случаев.

Как бы не парадоксально это не звучало, скорость ставит под угрозу подвижность человека. Вся власть оказывается в руках у тех, кто проектирует машины. Мир съёживается, становится меньше, но ценность передвижения непосредственно человека мала, если он не прибегает к помощи транспорта.

Человечество обретает контроль над пространством и временем, вот только время стремительно меняется. Время перестаёт быть хронической последовательностью, которая соединяет прошлое, настоящее и будущее. Время становится абсолютным настоящим. В результате разрушаются пространственно-временные границы между местами и временем. Дороги и мосты дали людям контроль над физическим пространством, а нематериальные технологии – контроль над временем.

Изменение времени избавляет нас от ограничений, связанных со временем суток, днём недели, месяцем. Мы становимся более свободными в выборе того, как проводить время.

Вирильо считает, что нам следуем бояться метрополизации – гиперконцентрации мирового города, пригородами которого окажутся реальные города. Для описания городского времени Вирильо использует три основные характеристики городского пространства, а именно – плотность, сложность и разнородность. Город Вирильо преобразован ускорением, которое вносят современные информационные технологии. Реальный город и приходит в упадок – в нём больше не видны различия между центром и периферией, городскими чертами и чертами деревни. Масс медиа, которые с

мгновенной скоростью путешествуют из города в город, из страны в страну, меняют наше представление о городе и о настоящих путешествиях.¹⁷

Исследования мобильности часто включают в себя критику традиционной социальной теории за её слепоту в отношении различных видов движения в социальном пространстве и за изучение лишь статичных объектов.

Джон Урри описал мобильную социологию, в основе которой лежит понимание постоянного движения и высокой мобильности людей, идей, информации, денег, товаров. Традиционная социология видит мир поделённым на статичные общества – государства и регионы. Акцент на мобильности может изменить наше отношение к социальному миру, увидеть его не статичным, а динамичным. Приверженцы мобильной социологии считают, что социальные науки должны изучать социальный мир как текучий и подвижный. Социальный мир они рассматривают как мир, образованный разнородной множественностью времён и пространств.¹⁸ Мобильные социологи полагают, что социальность составляют как человеческие, так и нечеловеческие силы и подчёркивают взаимозависимость технологии и общества. Также они считают, что социальным наукам надо избавиться от конвейерного мышления – мир – это больше, чем просто совокупность национальных государств, ведь многие процессы происходят одновременно в разных странах, и с ростом миграции сам концепт национального государства вызывает новые вопросы. Социальные практики следует рассматривать как главное в обществе. Также социологи считают, что в теоретических описаниях социальной жизни важную роль должна занимать эмоционально-аффективная составляющая.

В наших представлениях о социальной жизни мы часто отдаём предпочтение оседлому и неподвижному образу жизни. Такая точка зрения называется седентаризм.

¹⁷ Virilio P. Speed and politics. LA. : Semiotext(e). 2007. 170 с.

¹⁸ Урри Д. Мобильности. М.: Издательская и консалтинговая группа «Практис», 2012, 576 с.

Изначально ходьба пешком считалась частью жизни простолюдинов, более обеспеченные люди стремились добираться до пункта назначения другими средствами – это свидетельствовало об их более высоком социальном статусе. Одна из точек зрения о непопулярности ходьбе непосредственно связывает нелюбовь к ходьбе с открытием первой железной дороги. Поезда привели к созданию пространства, в котором движение не интересовало людей во время их путешествия, и люди стремились к пунктам назначения, сидя в вагоне поезда.

Тим Ингольд, шотландский антрополог, считает, что современные люди слишком высоко ценят седентаризм, так как 200 лет мы живём в «сидячем» обществе. Он пишет, что для жителей современных городов характерна беспочвенность – мы почти не ходим по земле, и всегда что-нибудь находится между землёй и нами – будь то ботинки, пол или асфальт. Таким образом, люди оказываются лишены возможности познания мира в движении.¹⁹

Ещё один термин, который мне кажется важным описать – понятие перформативности. Этот термин сегодня часто используется для того, чтобы описать неосознаваемые компоненты знания и практик, а также для описания того, что происходит между человеком и местом.

В качестве примера можно привести практику фотографирования в туристических поездках. Люди стремятся запечатлеть себя в знаменитых туристических местах, любят фотографировать в музеях, галереях, около памятников. Соблазн сфотографировать что-то ценное или себя на ярком и значимом фоне может быть пережитком старых попыток «запереть» что-то значимое и дорогое – только, в современном мире, на карте фотоаппарата.

Жизнь невозможна без движения. Пространство создаётся взаимодействиями, в которые люди вовлечены и отношениями между

¹⁹ Ingold T. *Evolution and Social Life*. NY.: Routledge, 1986, 380 c

людьми. Люди не просто двигаются в пространстве – перемещаясь, они изменяют и само пространство вокруг.

Город представляет собой множество историй, которые объединяют людей и пространство. Города – это интенсивные и разнородные конstellации социальных траекторий. Город – это не просто поверхность пространства, это одновременность траекторий, и множество историй, происходящих одновременно.

Одна из проблем пространства – это проблема множественности траекторий, необходимость представить себе множественное существование траекторий, конфигурацию множества одновременно разворачивающихся историй. Пространство и время же, в рамках данной концепции следует рассматривать как результат взаимосвязей местоположенных одновременностей. Тим Ингольд подчёркивает значимость не только движения между абстрактными точками в пространстве, но и маршрута в сети, образованной твоими предыдущими перемещениями.

Антропологи пишут о двух противоречащих друг другу способу прохождения по местности – навигация и нахождение пути. Навигация – это прохождение по карте, для этого достаточно знать свои координаты. Знания об истории этого места, о жителях, которые его населяли – необязательно. Второй способ перемещения – нахождение пути, говорит о готовности идущего настроить свой маршрут на движения составных частей его окружения – на ветер, смену погоды, на других людей, путешествующих с ним. В этом случае понимание своего местоположения развивается с приобретением различного опыта, с учётом памяти об отрезках пути, которые уже были проделаны в прошлом.

Ингольд также считает, что именно линии движения образуют мир. Линии обитания на земле отделены от линий овладения землёй, которые были проложены с пренебрежением к уже существующим и плотно проложенным людским путям так, будто перед колонизатором лежит чистая

поверхность. Знания обитателя некой местности и знание оккупанта местности строятся по-разному, ведь они связаны с двумя разными модальностями путешествия – странствием и транспортом.²⁰

Во время странствия путник всегда находится «где-то», а это «где-то» на пути «куда-то». Реальность зачастую упорядочивается прямо по ходу дела. Название мест часто бывает увязано с историями, как сюда добраться. Если путешествие является не странствием, а транспортом, то дело обстоит иначе – каждое движение сориентировано на определённую цель – как можно скорее добраться до пункта назначения. Всё пространство в процессе перемещения мыслится как «нигде». Нефтепровод и железные дороги по прямой линии, поверх людских маршрутов и тропок животных. С одной стороны, они открывают людям доступ к новым ресурсам, но с другой стороны, они тревожат жизни тех, кто жил здесь уже на протяжении многих десятилетий.

Модерность в целом придала высокое значение прямой линии, которая воплощает торжество детерменистского мышления и рационального замысла над хаосом природного мира, торжество неуклонного культурного процесса над отдельными проявлениями неуправляемости. Целеустремлённая прямота движения противостоит возможным отклонениям и колебаниям. Линейная логика современного интеллекта утверждает себя за счёт критики уклончивости и извилистости мыслительных путей других людей, других времён, других культур.

Ингольд описывает обречённость современных городских жителей, живущих в окружении, которое было спланировано и построено не в целях обитания, а в целях овладения. Ингольд подчёркивает упорство и сообразительность жителей городов – они всё-таки умудряются прогрызть свои пути в обход прямым линиям. В том, что некогда ранее было

²⁰ Ingold T. *Evolution and Social Life*. NY.: Routledge, 1986, 380 с

неприступно и закрыто, прокладываются проходы, а замкнутые пространства размыкаются. Незамкнутость линий становится их главной характеристикой.

Радикальность новых парадигм в социальной теории часто преувеличивается. Поворот к мобильностям, провозглашённый Джоном Урри, тяжело представить себе отдельно от общего постструктуралистического движения 1980-2000 годов. Отказ от мышления в терминах центра-периферии в пользу реляционного мышления и отказ от дихотомического противопоставления внутреннего и внешнего привёл к попыткам описать потоки и сети.

Потоки как метафора важны тем, что у них нет ни исходной, ни конечной точек, и они позволяют мыслить движение как нечто материальное, не преувеличивая значение его направленности и управляемости. Социальные связи соединяются в более крупные сети, которые перемещают потоки людей, идей, информации, денег и товаров. Но различные виды движения не могут так просто стать предметом исследования, они требуют перефокусировки социального знания и специфической методологии.

Трансформируется взгляд на социальный мир – он предстаёт перед нами как мир, образованный многими пересекающимися системами мобильности. Рассматриваемый поворот в социальных науках тесно связан с постчеловеческим взглядом на этот мир, в котором движения вещей следует рассматривать не как подчинённые человеческой воли, а как соучаствующие в человеческих практиках. В качестве примера можно привести акторно-сетевую теорию Бруно Латура и идеи его последователей – они призывают отказаться от гуманистической парадигмы, которая ставит человека в центр любых процессов. Эта теория сегодня активно используется для описания процессов, в которых на равных участвуют и люди, и информационные технологии.

Сегодня всё видится мобильным – потоки информации в том числе. Получается, что в высокоразвитых и сетевых обществах человеческое сознание составляет лишь вершину огромной пирамиды потоков данных.

Большая часть этого обмена потоками данных осуществляется между машинами.

Парадигма новых мобильностей важна для изучения городов, это возможность их интерпретации в качестве образований, которые заданы многочисленными параметрами скорости, движения, ритмов. Урри пишет, что движение пронизывает места, пространства, материалы, и поэтому оно повсеместно. Джон Урри выделяет четыре смысла понятия «мобильный». Во-первых, мобильный – значит способный к движению или уже двигающийся. Во-вторых, мобильный - производный от слова «mob» -толпа. Неуправляемая толпа, неуправляемая в силу своей подвижности и развития, способности выйти из-за границ. В-третьих, в традиционной социальной теории термин «мобильность» используется для описания перехода индивида с одной социальной позиции на другую социальную позицию. Эти позиции мыслятся как существующие в одной системе координат, но плотно отстоящие друг от друга, поэтому часто идёт речь о «восходящей» или «нисходящей» социальной мобильности. И в-четвёртых, речь идёт о географической мобильности – миграции и других перемещениях людей. Такой тип мобильности считается горизонтальным.

Джон Урри связывает поворот к мобильностям с определением степени, размаха и последствий телесных, воображаемых и виртуальных перемещений. В фокусе внимания при этом находятся сразу два ключевых аспекта – во-первых, то, как перемещения людей и передача образов, информации, сообщений накладываются друг на друга и соединяются, а во-вторых – как физические и виртуальные перемещения сочетаются с социальной мобильностью, в ряде случаев подтверждая высокий статус и обладание властью, а в других случаях порождая социальную исключённость.²¹

²¹ Урри Д. Мобильности. М.: Издательская и консалтинговая группа «Практикс», 2012, 576 с.

Мими Шелер, британская исследовательница, что исследования мобильности, которые пришли на смену традиционной транспортной географии, способны проблематизировать привычные разграничения публичного и частного в городах. К необходимости такой проблематизации ведут новые технологии, новые варианты мобильности, новые варианты соединения. Они приводят к появлению новых типов «публичного в частном» и «частного в публичном» и препятствуют воспроизводству типичных пространственных моделей, в которых «частное» и «публичное» представляют собой две отдельных, не пересекающиеся сферы.

1.2 Исследования городского транспорта в России

Современная транспортная ситуация в большинстве городов России является неудовлетворительной. Одной из причин является высокий уровень автомобилизации. Когда проектировались советские города, улицы были рассчитаны на движение преимущественно общественного транспорта: автобусов, троллейбусов и трамваев. В крупных городах, улицы которых были не способны перевезти большое количество пассажиров, строилось метро. Доля личного транспорта была не так высока, как сегодня и общественный городской транспорт в целом отвечал потребностям людей.

Однако за последние 20 лет ситуация поменялась из-за двух новых трендов городской жизни.

Во-первых, сильно увеличилось число автомобилистов. Многие горожане стремятся пересесть из общественного транспорта в личные автомобили. Их мотивацию можно понять: личный автомобиль – это удобно, он не вынужден делать многократные остановки между пунктом А и пунктом Б, в салоне автомобиля комфортней, чем в автобусе, и гораздо комфортней, чем в автобусе в час пик. Автомобиль может ехать по любому маршруту, исключает необходимость делать пересадки, избавляет от нужды ждать общественный транспорт на остановках и тратить много времени в ожидании редкоходящего транспорта. Автомобиль также является предметом статусного потребления. Преимущества автомобиля мотивируют большое число городских жителей пересесть в общественного транспорта на личный. Количество автомобилей на дорогах стремительно растёт, что приводит к пробкам и заторам. Трамвай может перевезти сотню пассажиров, и занимает столько же места на дороге, сколько пять автомобилей. Если все сто пассажиров трамвая пересядут в машины, они займут в 20 раз больше места, нежели сам трамвай.

Автомобили вызывают пробки, в которых вынужден стоять и общественный транспорт (полосы для выделенного движения общественного транспорта пока что являются скорее исключением, нежели правилом). Ещё одна проблема связана с малым числом парковок – автомобилисты вынуждены парковать свои автомобили на обочине, что затрудняет движение и заметно снижает пропускающую способность улиц.

Вторая тенденция, негативно сказывающаяся на уровне поездок – строительство крупных объектов без соответствующих изменений в инфраструктуре: возведение жилых кварталов из многоэтажных домов в районе, где раньше стояли малоэтажные дома. Строительство подобных зданий сильно увеличивает концентрацию автомобилей в микрорайоне. Для предотвращения транспортного коллапса необходимо заранее строить парковки и дополнительные выезды на магистрали. В качестве примера можно привести жилой комплекс в Девяткино, где все жители жилого комплекса из нескольких многоэтажных домов вынуждены пользоваться лишь одной дорогой. Это приводит к заторам и пробкам. В настоящий момент уже строится ещё один выезд из жилого массива. Это удобно, но ведь выезд можно было построить и раньше.

Проблемы, вызванные ростом числа автомобилей и строительством многоэтажных домов, вполне решаемы. Многие европейские города успешно решили эти проблемы. Но российские города практически не используют их опыт, который вполне может оказаться полезен. В то время, как в Париже, Мадриде, Лос-Анджелесе активно развиваются системы LRT – лёгкорельсовые трамваи, во многих российских городах, от Санкт-Петербурга до Владивостока, снимают трамвайные рельсы и заменяют трамвайные маршруты автобусными. Из-за этого объём перевозок общественным транспортом снижается, а количество заторов растёт. Пропускная способность полосы трамвайного движения гораздо выше, недели пропускная способность автомобильного движения. Поэтому снос трамвайных путей ведёт только к росту пробок. При этом «реформы,

направленные на сокращение интервалов движения имеют скорее положительные результаты...»²²

Малое количество обособленных полос только для общественного транспорта снижает привлекательность автобусов и троллейбусов. Из-за большого числа автомобилей, городской транспорт вынужден стоять в пробках. Стоять в пробке – дело неприятное в любом случае, но стоять в пробке в своём личном автомобиле комфортнее, чем в автобусе. Неудивительно, что всё больше людей выбирают личный транспорт. Но чем больше личного транспорта, тем больше пробок, и тем больше времени приходится тратить в дороге каждому участнику движения. Выделенные полосы движения для автобусов, троллейбусов и трамваев сделают эти виды транспорта более привлекательными. Ряд автомобилистов пересядет на общественный транспорт, если он будет ездить быстро и без риска попасть в затор.

Ещё одна проблема, связанная с большим количеством автомобилей – они занимают место в городе. Как я уже писала, автомобили, необходимые для того, чтобы перевезти определённое число людей, занимают в разы больше пространства на улице, нежели автобус, троллейбус или трамвай, который мог бы перевезти всех этих людей вместо автомобиля. Кроме того, не стоит забывать, что общественный транспорт перевозит пассажиров в течение всего дня, в то время, как автомобиль стоит припаркованный около офиса, не принося никакой пользы и занимая пространство. Это поднимает вопрос оптимального числа парковочных мест и их месторасположения. Если парковочных мест слишком мало, а законодательство в отношении парковок ещё не достаточно развито, автолюбители будут парковаться на улицах города, на обочинах, на тротуарах – затрудняя как проезд транспорта, так и прогулки пешеходов. Но если парковочных мест будет слишком много, они

²² Ивлева И. Мигранты в сфере городского транспорта - «жизнь на колесах» // Вестник СПбГУ. Серия 12. 2014. №3. С. 208-217.

будут стимулировать людей пользоваться автомобилями ещё чаще, а современные города в такой стимуляции совсем не нуждаются.

Доступное городское пространство ограничено. За него конкурируют две функции города – базовые виды деятельности (жильё, работа, отдых) и транспорт. Если земельные потребности этих функций не превышают физическую площадь города, то всё в порядке. Но если земельные потребности этих функций становятся больше, чем площадь города, возникают проблемы. Возникает неэффективность функционирования как базовых видов деятельности так и транспорта. Существует несколько причин, по которым земельная потребность транспорта увеличивается. Во-первых, это может быть связано с ростом населения города. Во-вторых, население может остаться прежним, но может вырасти деловая активность горожан. И в-третьих, может поменяться сама структура городских перемещений: жители городов пересаживаются на личные автомобили, перестают использовать общественный транспорт и меньше ходят пешком. В такой ситуации, транспортная система может начать подавлять другие виды городской деятельности, «выдавливает» их из центральных районов и перемещать в другие. В итоге, главным в городе становится не человек, а автомобиль.

Было бы наивным приписывать автомобилю лишь негативные характеристики. Личный автомобиль является важным средством индивидуального перемещения. Проблема не в том, что люди используют автомобили, когда им удобно – проблема в том, что городское пространство и транспортная система организованы так, что автомобиль становится единственным удобным средством передвижения и другие виды транспорта не могут с ним конкурировать. Улучшая характеристики городского транспорта, можно существенно повысить его привлекательность в глазах жителей. Если обеспечить город современным, комфортным и безопасным транспортом, который имеет большое число маршрутов, ходит регулярно и

бесперебойно, не теряет время в пробках и перевозит людей по доступным ценам – процент автомобильных поездок уменьшится.

Итак, какой же должна быть эффективная транспортная система? Вукан Вучик выделяет несколько основных характеристик эффективной транспортной системы в «городах, удобных для жизни»:

- 1). Все городские районы должны обслуживаться транспортной системой.
- 2). Транспортная система должна быть доступной всем группам населения: богатым и бедным, молодёжи и пенсионерам, жителям центра и жителям пригородов, различным категориям маломобильных граждан.
- 3). Транспортная система должна обладать высокими характеристиками: безопасность, надёжность, комфорт, скорость.
- 4). Транспортная система должна эффективно приспосабливаться к особенностям городского пространства: оживлённостью улиц, наличию деловых, жилых и торговых районов, исторических объектов.
- 5). Транспортная система должна обладать достаточными провозными характеристиками, особенно в районах с высокой плотностью населения и в деловых районах.
- 6). Транспортной системе следует обеспечивать доступ к терминалам сообщения дальнего следования – аэропортам, железнодорожным вокзалам и станциям, автобусным станциям, портам.
- 7). Транспортной системе следует иметь разумно установленные тарифы, доступные для населения.
- 8). Транспортная система должна стимулировать формирование желаемых форм и направлений развития городской застройки.
- 9). Транспортная система должна обеспечивать функционирование эффективной товаропроводящей сети по всему городу.

10). Транспортная система должна работать с минимальными негативными эффектами.²³

Очевидно, что ни один вид общественного транспорта не может эффективно выполнять все эти функции. Для эффективной транспортной системы очень важно сочетание различных видов транспорта: общественного и индивидуального, наземного и подземного, скоростного и не скоростного. Попытки возлагать слишком большие надежды только на один вид транспорта приведут к возникновению транспортной системы, неудобной для категорий населения, которой некомфортно или слишком дорого пользоваться этим видом транспорта. Если слишком сильно полагаться на автомобили и не улучшать качество работы общественного транспорта, люди населения, не способные позволить себе покупку и эксплуатацию автомобиля, будут страдать от низкого уровня мобильности. Ещё один пример: если объявить основным видом транспорта метрополитен, и игнорировать нужды пассажиров наземного транспорта, то в проигрышной ситуации окажутся жители пригородов или городских районов, проживающие далеко от станций метро.

Существуют два типа транспортных систем: одномодальная транспортная система и мультимодальная транспортная система.

Одномодальная транспортная система включает в себя один основной вид транспорта. Остальные виды транспорта играют вспомогательную или несущественную роль. В качестве примера можно привести ситуацию, когда основным транспортом в мегаполисе является метро, а автобусы и маршрутки выполняют лишь функцию подвозки людей к метро, и практически не имеют каких-либо иных функций.

Мультимодальная транспортная система включает в себя несколько видов транспорта, которые используются в едином городском пространстве.

²³ Вучик В. Транспорт в городах, удобных для жизни. М: Территория будущего, 2011. 576 с.

Такая система может быть либо интегрирована, либо не интегрирована в систему.

Если мультимодальная транспортная система не интегрирована в систему, то процесс использования различных видов транспорта затрудняется. Представим себе город, в котором есть несколько железнодорожных веток, но многие железнодорожные станции не имеют автобусных остановок рядом с ними. В таком случае пассажирам будет сложнее пересаживаться с железнодорожных станций на автобусы и преимущество от сочетания нескольких видов транспорта будет невысоким. Если рядом с крупными вокзалами нет станций метро, а от станций метро до ближайшей автобусной остановки надо долго идти пешком – транспортная система будет неудобной для пассажиров, несмотря на сочетание различных видов транспорта. Было бы ошибочно считать, что только дальние расстояния между остановочными пунктами различных видов транспорта делают мультимодальную транспортную систему не интегрированной. Отсутствие координации в расписании также негативно влияют на уровень интеграции транспортной системы. Если жители пригородных районов, активно использующие железнодорожный транспорт для маятниковых поездок в город вынуждены после электрички полчаса ждать свой автобус, чтобы доехать до дома, то уровень интеграции различных видов транспорта в этом районе довольно низок, даже если автобусная остановка и железнодорожная станция находятся совсем рядом.

Интермодальная транспортная система, с другой стороны, предлагает пассажирам массу возможностей эффективно использовать различные виды транспорта в своих поездках. «Интеграция обычно предусматривает сетевую координацию (улично-дорожная сеть; система магистральных и подвозящих маршрутов; пересадочные узлы; маршрутные сети, покрывающие обслуживаемую территорию непрерывным образом), координацию маршрутных расписаний, возможность использования сквозных тарифов, наличие информации обо всех видах транспорта, единый имидж

транспортной системы...»²⁴. Для подобной системы характерно наличие крупных пересадочных узлов, где люди могут с лёгкостью менять вид транспорта, возможность купить один билет на различные виды транспорта и сменить вид транспорта без доплаты, маршрутные сети, организованные таким образом, что до любой точки района можно добраться на транспорте, возможность быстро и легко найти достоверную и актуальную информацию о всех видах транспорта. Такая система имеет множество плюсов: пассажиры имеют большую свободу выбора при составлении своего маршрута, они могут менять вид транспорта быстрее и удобней, городская территория, покрытая транспортными сетями растёт.

Замечательным подвидом интермодальной транспортной системы является сбалансированная транспортная система. Эта система, которая спроектирована таким образом, чтобы каждый из видов транспорта приносил наибольшую эффективность. Различные виды транспорта скоординированы так, чтобы пассажиры могли с лёгкостью пересаживаться с одного вида транспорта на другой, при этом каждый вид транспорта выполняет ту роль, для которой он лучше приспособлен по своим техническим характеристикам. Перемещения по городу становятся максимально удобными для пассажиров, а транспортная система достигает своей максимальной эффективности.

Как именно можно создать максимально эффективную транспортную систему? Для того, чтобы ответить на этот вопрос, нужно изучить различные типы транспортной политики и результаты, к которым они могут привести.

Первый тип политики – это содействие использованию автомобилей. Использование этой стратегии делает автомобильные поездки более дешёвыми и комфортными, парковку – более доступной. Эта стратегия может принести пользу в пригородных районах или в маленьких городах. В крупных городах использование этой политики может привести лишь к росту заторов и пробок и не принесёт никаких положительных эффектов.

²⁴ Вучик В. Транспорт в городах, удобных для жизни. М: Территория будущего, 2011. С307-308

Чрезмерная поддержка использования автомобилей приводит к высоким издержкам транспортной системы для общества и негативным экологическим последствиям.

Второй тип политики – это противодействие использованию автомобилей. Эта стратегия направлена на снижение привлекательности автомобилей для городских жителей. Для того, чтобы добиться желаемого результата, используются различные категории принятых мер: экономико-целевые, планировочные и регуляторные. Рассмотрим каждую категорию подробнее. Экономико-целевые меры заставляют водителей платить за парковки и за использование скоростных дорог. Планировочные меры – это перепланировка дорожной сети, которая направлена на сокращение автомобильного движения – например, открытие пешеходных улиц и улиц с односторонним движением. Регуляторные меры – это запрет на доступ к определённым сооружениям. Политика противодействия использования личного транспорта приводит к тому, что владельцы автомобилей начинают договариваться друг с другом и ездить меньше, один автомобиль перевозит больше людей, что приносит пользу экологии и экономит место на дорогах и парковках. Для ряда поездок автомобилисты выбирают альтернативные виды транспорта, на короткие расстояния ходят пешком или используют другие виды личного транспорта – например, велосипед. Успешное использование этой стратегии освобождает городское пространство от части автомобилей.

Третий тип политики – это противодействие общественному транспорту. Качество услуг общественного транспорта становится хуже, объёмы перевозок сокращаются. Отсутствие государственного финансирования косвенно ведёт к ухудшению качества общественного транспорта. Ещё один пример подобной стратегии – строительство новых дорог, шоссе и парковок без учёта их негативного воздействия на все типы перемещений: поездки на общественном транспорте, поездки на велосипедах, пешие прогулки. В современных городах такая стратегия считается иррациональной. Однако эта стратегия может принести пользу в

тех районах, где за последние несколько лет произошло сокращение количества населения или же начинает спадать деловая активность.

Четвёртый тип транспортной политики – это содействие общественному транспорту. При эффективном использовании такой политики, общественный транспорт становится привлекательным, выгодным с экономической точки зрения и комфортным. Например, государство может субсидировать общественный транспорт, привлекать к участию в финансированию общественного транспорта владельцев торговых центров, рост информирования пассажиров о маршрутах, ценах на билеты и расписании транспорта. В итоге общественный транспорт становится привлекательнее для всех групп населения.

Разные типы транспортной политики могут сочетаться между собой, что в сумме даёт нас ещё четыре варианта развития событий. Рассмотрим каждый из них подробнее.

Сочетание стратегий содействия общественному транспорту и противодействия использования автомобилей улучшает баланс между автомобилями и общественным транспортом. Подобная стратегия успешно применялась в Мюнхене, Портленде и Торонто. Повышения привлекательности общественного транспорта, постройка новых железнодорожных и трамвайных путей в совокупности с выведением автомобилей из центра и появлением пешеходных улиц приводит к более гармоничному распределению пассажиров между общественным транспортом и автомобилями.

Комбинация из стратегий содействия как общественному транспорту, так и автомобилям, сохраняет дисбаланс в городской транспортной системе. Происходит рост субсидий в оба вида общественного транспорта. Когда метрополитены строятся и развиваются одновременно со скоростными шоссе, новыми магистралями и крупными паркингами, общественный транспорт требует всё больше и больше капиталовложений, чтобы его

привлекательность увеличивалась. В качестве примера можно привести Париж и ряд городов в Соединённых Штатах Америки – Вашингтон, Атланта, Филадельфия, Бартимор.

В ряде случаев политика противодействия использованию автомобилей проводится одновременно с политикой противодействия использованию общественного транспорта. Такая ситуация редко возникает из-за сознательных усилий, обычно это результат недостатка финансирования обоих видов транспорта. Количество поездок на общественном транспорте сокращается, количество поездок на автомобиле – тоже.

Сочетание политики противодействия общественному транспорту и содействия использованию автомобилей противоречит самой идее сбалансированной транспортной системы. Формируется одномодальная транспортная система, зависящая от автомобилей. Город становится неудобным для жизни, автомобили требуют всё больше и больше пространства. Подобная политика проводилась в Соединённых Штатах Америки во второй половине XX века, а также в 1980-х годах в Великобритании. Сейчас подобная стратегия часто реализуется в развивающихся странах с высоким населением, которое растёт огромными темпами. В Бангкоке, Лаосе и Боготе отсутствует единая транспортная политика, финансирование общественного транспорта находится на недостаточном уровне. Тем временем, финансирование дорожных строительных проектов продолжает расти.

Опыт многих стран показал, что стратегия сочетания политики содействия использованию общественного транспорта и политики противодействия использованию автомобилей является наиболее эффективной при создании гармоничной и сбалансированной интермодальной транспортной системы. Как именно можно достичь желаемой пропорции между поездками на автомобиле и на общественном

транспорте? Вукан Вуйчик предлагает несколько способов добиться результата.

Во-первых, субсидии должны сбалансированно распределяться между различными видами транспорта. Часто общественный воспринимается большинством населения как более субсидированный, а автомобили – как менее субсидированные виды перемещения. На самом деле автомобили сегодня субсидируются государством в ещё большем объёме, нежели пассажирские перевозки на общественном транспорте. Но в глазах людей общепринятые меры содействия индивидуальному транспорту воспринимаются не как субсидия, а как нормальное и привычное положение дел. В качестве примера можно привести бесплатную парковку – она воспринимается как нечто само собой разумеющееся, но при этом является одной из форм субсидирования индивидуальных поездок.

Во-вторых, работу общественного транспорта следует организовывать по-разному в зависимости от типа города. В маленьких городах общественный транспорт, чтобы привлечь людей, должен быть удобен, хорошо организован и предоставлять людям достаточную информацию. В средних и крупных городах важно продумать единую концепцию о той роли, которую будут играть в транспортной системе два основных типа общественного транспорта: наземный транспорт, работающий на улицах (автобусы, троллейбусы, маршрутное такси) и рельсовый внеуличный транспорт (метро, легкорельсовый трамвай, электрички). Объём сетей внеуличного транспорта напрямую влияет на достижение и сохранение интермодального баланса. Обособленные путевые конструкции, которые смогли бы обслуживать все районы города – важный компонент создания сбалансированной интермодальной системы.

В-третьих, необходимо стимулировать способы перемещения в городском пространстве, находящимся между использованием общественного транспорта и использованием личного автомобиля:

паратранзит, карпулинг, вэнплинг. Бесплатные парковки и возможность бесплатного проезда на платных магистралях станут хорошим поощрением подобному транспорту.

В-четвёртых, важно развивать велосипедное движение. В первую очередь, надо создать велосипедную инфраструктуру: велосипедные дорожки и велосипедные парковки. Необходимо также уделить внимание разработке правил дорожного движения для велосипедистов. Особенно эффективно применять эти меры в районах, с большим числом факторов, способствующих их использованию: умеренный климат, равнинная местность, большое число молодёжи и людей, ориентированных на спорт.

В-пятых, надо сделать город комфортным для пешеходов. Все мы являемся пешеходами в тот или иной момент времени, и любая поездка на автомобиле начинается и заканчивается пешком. Чтобы сделать город комфортным для пешеходов, надо сделать широкие тротуары, пешеходные улицы, удобные и безопасные переходы дорог. Комфортность города для пешеходов приведёт к тому, что многие короткие перемещения будут осуществляться пешком, что приведёт к меньшему числу заторов на дорогах. Если пешеходы будут чувствовать себя в безопасности на улицах города, то город станет комфортным местом для всех категорий населения.²⁵

Подводя итоги, важно отметить, что ключевых позитивных результатов – построения сбалансированной интермодальной транспортной системы, в которой все категории населения имеют доступ к комфортному, быстрому и доступному транспорту – можно достичь только при тщательном планировании как и на макроуровне – формирование транспортных сетей города и общей конфигурации города, так и на микроуровне – проектирование отдельных сооружений и планирование отдельных районов, микрорайонов и жилых комплексов.

²⁵ Вучик В. Транспорт в городах, удобных для жизни. М: Территория будущего, 2011. 576 с.

Таким образом, анализ теоретической литературы позволил изучить различные урбанистические концепции и провести операционализацию ключевых понятий исследования:

Город – крупный населённый пункт, состоящий из двух или более районов, связанных сетью общественного транспорта.

Городской район – часть города, административно-территориальная единица внутри города.

Общественный транспорт – пассажирский транспорт, предназначенный для перевозки достаточно большого числа пассажиров одновременно и курсирующий по определённым маршрутам.

Маршрут общественного транспорта – более или менее постоянная трасса движения одного или нескольких транспортных средств, объединённых одним номером.

Наземный общественный транспорт Санкт-Петербурга – общественный транспорт Санкт-Петербурга, включающий в себя автобусы, троллейбусы, трамваи, электрички и маршрутные такси.

Метрополитен Санкт-Петербурга – подземная городская железная дорога с курсирующими по ней маршрутными поездами для перевозки пассажиров.

Глава 2: Понятие «стратегия» в социологических теориях

2.1 Концепции стратегии в социологии

При проведении данного исследования была изучена идея о том, что люди выбирают наиболее подходящий им способ поездки в транспорте,

отгалкиваясь от своих интересов и целей. Если пассажир желает сократить время в дороге, минимизировать число пересадок, сэкономить деньги или ехать с комфортом в дороге, он будет совершать целенаправленные действия, направленные на достижение этой цели. Совокупность целенаправленных действий в сфере общественного транспорта и будет являться стратегией, которую использует человек. Но перед тем, как подробнее рассказать про стратегии, используемыми пассажирами, следует подробнее остановиться на таких понятиях, как «действие» и «стратегия».

Макс Вебер является родоначальником современной теории о социальном действии. Действие, согласно Веберу – это поведение, с которым совершающий это действие индивид связывает субъективно полагаемый смысл. Действие становится социальным, если индивид соотносится с действием других людей и ориентируется на него. Индивид придаёт смысл действию, осознавая себя и свои отношения с миром вокруг.

«Сутью предложенного Вебером «понимающего», или интерпретативного подхода к познанию социальной жизни становится проблема соотношения свободы и обусловленности, творчества и нормативных отношений, которую каждый социальный деятель каждый раз решает для себя в процессе смыслонаделения мира на основе ценностного выбора...²⁶». Для социологов, работающих в этой парадигме, индивид предоставляется личностью, способной принимать решения и совершать осмысленные поступки, а не элементом системы, подчинённой ей. Индивиды преобразуют социальную реальность своими действиями, а не слепо подстраиваются под неё.

Вебер выделяет 4 типа действия: целерациональное, ценностнорациональное, аффективное и традиционное.

Целерациональное действие предполагает ясное осознание цели, соотнесённое с рационально осмысленными средствами её достижения.

²⁶ Е.И. Кравченко. Теория социального действия: от М. Вебера к феноменологам. <http://www.nir.ru/Socio/scipubl/sj/sj3-01krav.html>. Дата обращения: 14.03.2017

Ценностнорациональное действие ориентированно на определённые ценности (религиозные, этические, эстетические и так далее), принятые индивидом.

Традиционное действие формируется на основе подражания определённым образцам поведения, закреплённым в культурной традиции и не подлежащим критике.

Аффективное действие совершается под влиянием сильных чувств и эмоций.

Причиной действия становится её цель. Создавая модель предполагаемого результата, мы стремимся воплотить её в реальность. Наша цель определяет образ наших действий. Определяющий фактор нашего поведения находится в будущем, мы совершаем действия не из-за каких-то факторов, имеющих место в прошлом, а потому что мы хотим достичь нашей цели в будущем. Подобная концепция называется концепцией опережающего отражения.

«Согласно интерпретативному направлению в социологии, человек – это обладатель свободной воли, которая позволяет ему самостоятельно принимать решения»²⁷. Для этого надо делать ценностный выбор. Индивид, совершающий те или иные действия, разъясняет для себя окружающую его действительность, исходя из критериев выбранной системы координат. «Действовать – значит посвятить себя служению определённой ценности, тем самым придавая смысл своему собственному существованию».

Каждое действие имеет свою структуру, состоит из определённых элементов и одновременно представляет собой социальную целостность по отношению к внешней социальной среде. Структура социального действия включает в себя следующие элементы:

- 1) Актор – индивид, осуществляющий действие

²⁷ Е.И. Кравченко. Теория социального действия: от М. Вебера к феноменологам. <http://www.nir.ru/Socio/scipubl/sj/sj3-01krav.html>. Дата обращения: 14.03.2017.

- 2) Потребность актора – она выступает непосредственным мотивом действия
- 3) Стратегия действия – осознанная цель и средства её достижения
- 4) Индивид или социальная группа, на которую ориентировано действие
- 5) Конечный результат – он может быть расценен либо как успех, либо как неудача.

Талкотт Парсонс, крупный американский социолог, продолжил разработку теории социального действия Вебера. Согласно Парсонсу, предметом социологии является система социального действия, которая включает в себя деятельность многих людей. Система действия состоит из четырёх подсистем, каждая из которых выполняет определённые функции. Социальная подсистема выполняет функцию интеграции людей, культурная подсистема – функцию воспроизводства образца поведения, который используется группой людей, личностная подсистема реализует свои потребности, цели и интересы, выполняя функцию целедостижения, а поведенческий организм выполняет функцию адаптации к внешней среде.

Деятельность по Парсонсу – это процесс, который выражается в целесообразном изменении и преобразовании человеком мира и сознания, включающий цель, средства и результат. Действия индивида в большинстве случаев направлены, организованы и оформлены воздействием внутренних и внешних социальных факторов.²⁸

Согласно Парсонсу, ценностная ориентация помогает человеческой деятельности ориентироваться в сложных пространствах, где существует большое число возможных вариантов поведения. У человека всегда есть множество альтернатив, и при выборе линии своего поведения он может опираться на следующие альтернативы ценностной ориентации:

²⁸ Парсонс Т. О структуре социального действия. – М.: Академический проект, 2000 - 880 с.

1) Эгоизм - коллективизм

Индивид может преследовать свои личные интересы, или интересы группы.

2) Специфичность – диффузность

Индивид может стремиться к одной единственной цели или расплывать своё внимание и на иные цели.

3) Аффективность – нейтральность

Индивид может либо подчиниться порыву чувств и эмоций, либо действовать спокойно.

4) Универсализм – партикуляризм

Индивид может действовать согласно установленным в обществе нормам или отстаивать своё право на возможности уклониться от общих стандартов и идти по своему пути.

5) Достигнутое – приписываемое

Индивид может стремиться к достижению реальных результатов или может допускать мифотворчество по отношению к ним.

Одна из форм, при помощи которых действия людей вписываются в социальную систему – это социальные роли. Социальная роль предполагает, что действия человека будут соответствовать неким социальным ожиданиям, общепринятым стереотипам. Таким способом человек интегрируется в социальную систему социального института или общества в целом.

Стратегии реализуются и видоизменяются через набор практик. Практики меняются со временем, в результате видоизменяются и стратегии людей. Изменения повседневных практик ведёт к изменению стратегий. В то время как стратегия ориентирована в первую очередь на достижение заранее поставленной цели индивида, набор практик, применяемых в данном контексте, может вести к достижениям различных результатов.

2.2 Концепции практики в социологии

Теорию практик в социальном пространстве разрабатывали П. Бурдье, Э. Гидденс, Г. Гарфинкель, Т. Лукман, И. Гофман.

П. Бурдье описывает социальные практики как способность социальных субъектов сверять своё поведение с ожиданиями и нормами, предписанными средой. Бурдье вводит категорию габитуса, который даёт возможность воспроизводить большое количество практик. Согласно Бурдье, социальные практики могут быть как и целенаправленными и обдумантыми, так и повседневными и естественными, не требующих объяснений²⁹.

Э. Гидденс, описывая социальные практики, представляет их как нечто, воспроизводимое социальными акторами, но не создаваемое ими. Гидденс сводит социальные практики к социальным действиям, которые уже были описаны выше. Гидденс осмысляет повседневность через практики. Повторённые многократно, социальные действия становятся рутинными.

П. Бергер и Т. Лукман описывают понятие хаби́туализации – социальные действия становятся привычными, индивиды конструируют общий фундамент, приспособляются друг к другу. Таким образом создаётся основа для взаимодействия и воспроизводства деятельности с минимальными усилиями.

Г. Гарфинкель, описывая социальные практики, отмечает их характерные черты – их рефлексивный характер, наблюдаемость, сообщаемость и объяснимость. Согласно Гарфинкелю, носители практик принимают свою компетентность как данность и реализуют практики при помощи рутинных действий, в ситуациях, когда практики зависят от знания индивида о ситуации и его навыках.³⁰

²⁹ Шугальский С. Социальные практики: интерпретация понятия // Знание. Понимание. Умение. 2012. №2. С. 276

³⁰ Шугальский С. Социальные практики: интерпретация понятия // Знание. Понимание. Умение. 2012. №2. С. 279

Таким образом, социальная реальность является переплетением социальных практик, в то время как совокупность этих практик даёт исследователям возможность изучить социальную картину общества.

Практики, реализуемые в городском пространстве, достаточно многообразны. К ним относятся и практики пешей ходьбы, и практики выбора траектории движения, и практики выбора способа добраться до пункта назначения, и практики выбора транспорта. Практики, которые реализуются в рамках городской транспортной системы могут быть направлены на достижение различных целей, основная из которых – попасть в то или иное место.

После анализа литературы была проведена операционализация ключевых понятий в исследовании.

Социальное действие – действие человека, которое по своему смыслу соотносится с действиями других людей и ориентируется на него.

Практика – целесообразная и целенаправленная деятельность, которую субъект осуществляет для достижения определённой, заранее поставленной цели.

Стратегия – обобщающая модель действий, направленная на достижение заранее поставленной цели, система приоритетов, являющаяся интегрированным набором действий.

Глава 3: Практики использования общественного транспорта в Санкт-Петербурге

3.1 Методология исследования

Исследование было проведено в качественной стратегии. Качественные методы сделали возможными более глубокое понимание социальных процессов. Качественный подход позволил выявить специфику осмысления, информантами опыта перемещения по городу на общественном транспорте, понять, как структурируется их повседневный транзитный опыт и как он влияет на практики использования транспорта. Методом сбора информации было выбрано глубинное полуструктурированное интервью. Этот метод сделал возможным изучение длинных и подробных нарративов, в которых были подробно описаны сюжеты об использовании транспорта, представлениях и ожиданиях о городском транспорте, восприятии расстояния до метро, ключевых параметрах выбора транспорта и восприятии городского пространства. Выбор качественного подхода был оправдан, так как он позволил выявить ключевые тематические категории «близость к метро», «безопасная поездка», «комфортная поездка», «ожидания от транспорта», которые разными информантами могут пониматься по-разному – для кого-то «близко» - это 3 минуты для кого-то – 20 минут.

Также рассматривалась возможность выбора других качественных методов, но пилотаж показал, что наиболее подходящим методом в данном исследовании является интервью. Другие качественные методы казались менее информативными по сравнению с интервью – наблюдение не давало возможностей понять мотивы людей и выявить причины, по которым они выбирают тот или иной маршрут, а групповое интервью было отсеяно из-за возможных «эффектов группы» - а именно сложности взаимодействия с более молчаливыми информантами и риска оставить чье-то мнение невысказанным из-за согласия большинства группы с популярной точкой зрения. При индивидуальных интервью подобные проблемы не возникали.

Для поиска информантов использовался метод снежного кома. Информанты выбирались исходя из места их проживания. Была тщательно изучена карта Санкт-Петербурга, и данные по плотности проживания жителей. Для интервью были отобраны люди, проживающие в наиболее плотно заселённых и «типичных» для этого района кварталах. Так, в районах, на территории которых расположено мало станций метро, выбирались информанты, проживающие вдали от станций метро, а в районах с большим количеством станций метро, проводились интервью с людьми, живущие вблизи станций метрополитена. Для исследования практик жителей пригородных районов, была разработана следующая методика выбора информантов: из всех муниципальных образований, входящих в район, было выбрано самое многочисленное, и информанта искали среди жителей крупнейшего муниципального объединения.

Для данного исследования была проведена серия интервью с жителями Петербурга – людьми, которые прожили в Санкт-Петербурге от 3 лет. Я провела 20 интервью – из них восемнадцать – с людьми, проживающих три или более года в каждом из административных районов Санкт-Петербурга: Адмиралтейском, Василеостровском, Выборгском, Калининском, Кировском, Колпинском, Красногвардейском, Красносельском, Кронштадском, Курортным, Невским, Московским, Петродворцовом, Петроградском, Приморском, Пушкинском, Фрунзенском и Центральном районе, а также – два интервью с людьми, жившими в четырёх и более районах Санкт-Петербурга за последние пять лет. Тайминг интервью варьируется от 43 минут до полутора часа, в среднем интервью длились около часа. Большинство интервью (18 интервью) были проведены в общественных местах – торговых центрах и кафе, 2 интервью были проведены дома у информантов.

Процесс формирования выборочной совокупности был следующим: я изучила карту Санкт-Петербурга, схему метрополитена и информацию об административно-территориальном делении Санкт-Петербурга. Для удобства

анализа я разделила все районы Санкт-Петербурга на 3 категории: центральные, спальные и пригородные. Критерием раздела является местоположение относительно КАДа и расстояние от центра города (Главный почтамт).

Согласно данной классификации я выявила 4 центральных района: Адмиралтейский, Василеостровский, Петроградский и Центральный; 9 спальных районов : Выборгский, Калининский, Кировский, Красногвардейский, Красносельский, Невский, Московский, Приморский и Фрунзенский и 5 пригородных районов: Колпинский, Кронштадский, Курортный, Петродворцовый и Пушкинский.

На данном этапе было принято решение провести интервью с жителями всех районов, так как даже в соседних районах ситуация с транспортом может разительно отличаться. В выборку попали люди, регулярно использующие общественный транспорт.

Я выбрала именно эту классификацию, потому что она отражает разницу в транспортной доступности районов, на разное расстояние удалённых от центра. В центральных районах много станций метро (в Центральном районе – 11, в Адмиралтейском – 9, в Петроградском – 5, в Василеостровском – 2, но в настоящий момент там строятся новые станции), меньший интервал движения транспорта. В центральных районах, как правило, есть основные транспортные артерии, по которым ходят большие потоки транспорта: Невский проспект, Суворовский проспект, Большой проспект Петроградской стороны, Большой проспект Васильевского острова, Большая Морская улица, Лиговский проспект, Литейный проспект, Загородный проспект, Каменноостровский проспект. Большинство транспорта идёт по этим улицам, и лишь несколько маршрутов сворачивает в более узкие улицы и едет по отдалённым от главных улиц кварталам: 46, 49, 70, 71 и 100 маршруты.

В спальных районах станций метро, как правило, меньше. Расстояния между станциями метро больше, чем в центре. А вот наземный транспорт развит хорошо – ходит по почти всем улицам. Взять, к примеру, Фрунзенский район – юг района на карте выглядит как сетка из улиц, пересекающихся под прямым углом – и по всем улицам ходит транспорт. Где-то его больше, где-то меньше, но транспорт ходит везде. В спальных районах наземный транспорт часто выступает в качестве подвоза от дома к метро, и от метро к дому, то есть как часть поездки, а не самостоятельная поездка. Система метро Петербурга делает неудобными поездки в метро в соседние спальные районы – необходимо ехать по одной ветке в центр, чтобы там сделать пересадку. Наземный транспорт, соединяющий соседние спальные районы друг с другом, более удобен в использовании.

Пригородные районы Петербурга не имеют на своей территории ни одной станции метро. Почти все пригородные районы (Кронштадский является исключением) имеют на своей территории железнодорожные ветки, железнодорожные станции и крупные вокзалы. Наземный общественный транспорт представлен только автобусами и маршрутками, которые подвозят пассажиров к ближайшим железнодорожным станциям или ближайшим станциям метро – Купчино, Звёздная, Рыбацкое, Пролетарская для Колпинского района, Купчино, Звёздная и Московская для Пушкинского района, Автово, Ленинский проспект и Проспект Ветеранов для Петродворцового района, Парнас, Проспект Просвещения, Старая Деревня и Чёрная Речка для Курортного района, Проспект Просвещения, Старая Деревня и Чёрная Речка для Кронштадского района.

Жители различных районов имеют различные проблемы с транспортом. Мне показалось важным разделить все восемнадцать административных районов Санкт-Петербурга на три категории, потому что я предположила, что район местоживания влияет на то, какие практики использует человек при поездках на общественном транспорте, на

достижение какой цели эти практики ориентированы и насколько человек рефлексирует о транспорте.

Для проведения интервью был разработан гайд, который состоял из четырёх тематических блоков. В начале интервью информанту задавались общие вопросы о районе его проживания и ближайших станциях метро. После этого информанта просили рассказать о том, как именно он использует общественный транспорт, какие практики реализует и чем руководствуется при построении маршрута. Вслед за этим информанта просили оценить его место жительства – описать, насколько его устраивает транспорт в его районе и в Санкт-Петербурге, что стоит поменять, какой транспорт более перспективен для развития. В заключение задавались вопросы о том, как общественный транспорт влияет на мобильность информанта, о влиянии транспортной обстановки на деятельность информанта.

Большинство информантов подробно отвечали на вопросы интервью, рассказывали истории, делились своими эмоциями и впечатлениями, вспоминали разные случаи. Большинство интервью проходили по логике гайда, но бывали и отклонения, когда информант начинал вспоминать сюжеты, непредусмотренные вопросами гайда. В таких случаях информантам задавались дополнительные вопросы для дополнения по тому или иному аспекту.

Для обработки данных основным методом был выбран анализ качественных данных посредством «кодирования через концептуализацию и категоризацию³¹»:

Выявлялись существенные тематические категории («выбор маршрута», «район проживания», «безопасная поездка», «любимый вид транспорта», «отношение к метрополитену», «факторы выбора транспорта», «комфортная поездка», «поведение в транспорте», «ожидания от

³¹ Ильин В. Драматургия качественного исследования. СПб.: Интерсоцис, 2006. С. 213.

транспорта», «близость к метро» и т.д.), которые в процессе анализа наполнялись смыслами, иллюстрировались цитатами, концептуализировались.

На основе анализа были выделены различные виды повседневных практик, которые осуществляют различные информанты. На основе выделенных практик были сформулированы основные стратегии, которые используют информанты в городских передвижениях. Стратегии видоизменяются и реализуются в повседневных практиках. Таким образом, были выявлены и описаны типологические группы информантов.

3.2 Практики использования общественного транспорта в разных районах Санкт-Петербурга

Изначально было сделано предположение о том, что чем больше времени человек проводит в транспорте или в ожидании транспорта, чем больше пересадок он делает, и чем больше транспортных альтернатив имеет, тем более осознанно он подходит к выбору своего маршрута, и тем большее количество практик он может описать. Моя гипотеза подтвердилась – информанты, живущие вдали от станций метро, и вынужденные тратить больше времени на дорогу к месту учёбы или работы, подробно отвечали на мои вопросы, рассказывали разные варианты добраться от дома до пункта назначения, делились своими лайфхаками. А информанты, которые жили около станций метро, наоборот, обычно давали короткие ответы, использовали малое число стратегий, и часто не осознавали их.

А вот предположение о том, что удалённость района от центра тоже влияет на более осознанное отношение к транспорту, не подтвердилась до конца. Информанты пригородных районов действительно оказались людьми, которые могли подробно описать много способов добраться до пункта назначения, указать их плюсы и минусы, объяснить, чем обычно руководствуются, делая свой выбор – желанием быстрее доехать до нужной точки, стремлением к комфорту и возможности в дороге заниматься своими делами, желанием сэкономить деньги. А вот особой разницы между информантами из центральных и спальных районов я не увидела. Среди обитателей и центральных, и спальных районов были информанты, которые могли долго описывать свои транспортные практики, рассказывать про возможные способы перемещения по городу, делиться своим опытом поездок на разных видах транспорта. Информанты, которые относились к своим поездкам в транспорте с малой долей осознанности, не стремились пробовать новые маршруты и ездили куда-то по одному давно сложившемуся маршруту, были найдены и среди информантов из центральных районов, и среди информантов из периферийных районов. Изучив подробнее места жительства

информантов, я пришла к выводу, что в пределах основной городской застройки удалённость района к центру не является ключевым критерием наличия большого числа транспортных стратегий и осознанного отношения к транспорту – удалённость места жительства информанта от ближайшей станции метро играет гораздо более важную роль.

Первоначально было выработано предположение, что так как в центральных районах Петербурга станций метро больше, чем в спальнях (в центральных районах в среднем 7-8 станций метро против 4-5 в спальнях), то существует определённая разница между практиками людей, проживающих в центральных и в спальнях районах. Я предполагала, что большое количество станций в районе увеличивает вероятность проживания рядом с метро и влияет на поведение информантов следующим образом: живя рядом с метро, не возникает стимулов изучать во всех подробностях наземный общественный транспорт рядом с домом – ведь совсем рядом есть метро! В то же время проживание в спальном районе уменьшает вероятность проживания рядом с метро и мотивирует людей лучше разбираться в маршрутах проходящего рядом транспорта. Но на самом деле «район проживания» не является ключевым элементом данной схемы – гораздо важнее непосредственное расстояние от дома до метро, а не статистическая вероятность проживания близко или далеко от метро. А жить рядом с метро можно практически в любом районе. Проживание в центральных районах само по себе не является гарантом проживания около метро. Из 4 информантов, проживающих в центральных районах, двое жили прямо напротив метро – в трёх минутах от него – это информанты с Адмиралтейского и Петроградского районов. А вот информантам с Василеостровского и Центрального районов приходилось тратить 15-20 минут для того, чтобы добраться до ближайшей станции метро.

При этом, что интересно, информанты с Адмиралтейского и Петроградского районов, более активно пользуются наземным транспортом,

и знают больше вариантов добраться с одной точки в другую, чем информанты с Василеостровского и Центрального районов.

Получилась необычная ситуация: по центральным районам Петербурга респонденты, проживающие около метро, лучше разбираются в маршрутах наземного общественного транспорта, нежели респонденты, живущие на отдалении от метро и регулярно использующие общественный транспорт, чтобы к нему подъехать.

Почему так выходит? Информантка с Петроградского района рассказала, что она всю жизнь прожила в одном районе, при это её семья один раз переезжала – буквально на несколько кварталов. Она училась в школе, которая располагалась в этом же районе, и регулярно ездила туда на автобусе. У информантки много друзей и родственников в Петербурге, она с ними регулярно встречается, ездит в гости, по учебным делам ей приходится бывать в других районах. Часть родственников и друзей информантки живут не вблизи метро, и она регулярно использует общественный наземный транспорт, чтобы попасть к ним в гости. В итоге я выделила три фактора, которые привели к тому, что информантка активно использует все виды городского транспорта, не рассчитывая только на метро: это длительность проживания в данном районе, частые перемещения по району, частые перемещения по Санкт-Петербургу.

Информантка с Адмиралтейского района, хоть и живёт рядом с метро, пользуется им всего несколько раз в месяц. Место её работы находится в трёх троллейбусных остановках от дома, место учёбы – примерно в 10 автобусных или троллейбусных остановках или в 2-3 станциях метро. Информантка говорит, что ей нет смысла использовать метро при поездках на учёбу – много времени уходит на то, чтобы спуститься в метро, подняться из метро, а после метро всё равно надо садиться в автобус, троллейбус или маршрутку. За время проживания в этом районе информантка испробовала разные способы добираться из дома до места учёбы, большая часть этих способов не

включала в себя метро. В результате информантка стала хорошо разбираться в маршрутах и специфике работы общественного транспорта в своём районе. В данном примере наиболее активно проявился фактор частых перемещений по своему району.

Респондетка с Василеостровского района, напротив, по своему району передвигается исключительно с целью доехать до метро. Ближайшая станция метро несёт две основные функции: это «ворота в мир» - сев в метро, можно быстро доехать до любого конца города, поехать на учёбу, в центр, на встречу с друзьями, по делам, и «центр района» - рядом с метро расположены магазины, кафе, рестораны, аптеки, торговые и развлекательные центры. В результате, другие места в районе становятся не такими значимыми, все перемещения по району осуществляются по маршрутам: дом-метро и метро-дом. Учёба находится в другой районе и информантка ездит туда на метро, встречи с друзьями и активный досуг обычно проходит в центре города около центральных станций метро – Площадь Восстания, Невский проспект. Практики информанта включают в себя частые поездки на метрополитене по городу и использование наземного транспорта с единственной целью доехать до ближайшей станции метро, в результате чего информантка слабо разбирается в общественном транспорте – она знает, как доехать от дома до метро на автобусе, а в остальном полагается на метрополитен.

Информантка с Центрального района живёт в довольно необычном месте – вокруг неё находятся сразу 5 станций метро на 3 транспортных узлах – это «Чернышевская», узел «Площадь Александра Невского-I – Площадь Александра Невского-II» и узел «Маяковская-Площадь Восстания». Информантка чаще использует станции метро «Чернышевская» - она ближайшая к дому и пересадочный узел «Маяковская-Площадь Восстания» - туда удобней добираться на наземном транспорте. Место учёбы информантки находится совсем рядом с домом – минут 10-15 пешком, ближайшие магазины и кафе тоже находятся у дома. Информантка пользуется общественным транспортом пару раз в неделю, и обычно ездит по одному и

тому же маршруту в гости к родственникам, живущим на другом конце города. В итоге у информантки просто не возникает потребности в частых и регулярных перемещениях по городу и району. Информантка имеет представление о маршрутах лишь части транспорта, проходящего через её автобусную остановку.

По спальным районам Санкт-Петербурга ситуация тоже была не однозначная – информанты Выборгского, Невского, Московского и Кировского районах жили в пределах 3-10 минут до метро – в результате они мало что могли рассказать об общественном транспорте в своих районах. Практически всюду они ездили на метро, а автобусами, троллейбусами, трамваями и маршрутками пользовались довольно редко. Большинство их транспортных стратегий сводились к приоритетному использованию метро, передвижению на небольшие расстояния пешком – легче пройти пару-тройку остановок, чем разбираться в транспортной системе района, искать нужную остановку, нужный вид транспорта.

А вот информанты из Фрунзенского, Красносельского, Красногвардейского, Калининского и Приморского районов жили уже на более далёком расстоянии от метро – для того, чтобы доехать до метро на общественном транспорте требовалось минут 20-30, пешая же прогулка до ближайшей станции метро занимала минут 30-40. Многие из респондентов жили вблизи не одной, а сразу нескольких станций метро – так, информантка с Фрунзенского района жила рядом с тремя станциями метро, находящихся на разных линиях метрополитена – Купчино, Обухово и Международной. Информантка с Красногвардейского района жила на одинаковом расстоянии от Новочеркасской и Площади Ленина, а информантка с Приморского района жила ближе к Старой Деревни, но удобней ей было использовать Чёрную Речку. Информантка из Красносельского района жила на примерно одинаковом расстоянии от Автово, Ленинского проспекта и проспекта Ветеранов, а информантка с Красногвардейского района жила ближе к станции метро Лесная, но также могла ездить до Площади Ленина. Такое

разнообразие станций метро вокруг и большое количество способов до них доехать способствовало более глубокому знанию маршрутов транспортной сети в районе и использование различных станций метро в различных ситуациях.

Говоря об информантах пригородных районов, все они жили на большом расстоянии от метро. Дорога до метро в среднем занимала от 40 минут до часа, но пробки на дорогах могли увеличить это время в полтора раза.

Время, проведённое в транспорте, большее число респондентов пытаются проводить либо с пользой, либо с удовольствием. Любопытно, что информанты, живущие недалеко от метро, обычно стараются проводить время в метро с пользой – читают учебники, повторяют материал перед учёбой. А информанты, преодолевающие большие расстояния до метро, предпочитают в транспорте отдыхать – слушают музыку, сидят в интернете, смотрят новости, листают социальные сети, инстаграм.

Любимый вид транспорта респондента практически не зависит от района его проживания. Многие информанты говорили, что их любимый вид транспорта – метро, объясняя свою любовь к метрополитену его регулярностью, стабильностью, маленькими интервалами и возможностью проехать от одного конца города в другой за полчаса. Информантки с Петроградского и Центрального района очень любят троллейбусы – за особенную атмосферу внутри. Как рассказывает информантка с Центрального района *«С троллейбусами я впервые столкнулась в Питере. Первый год они были для меня экзотикой, сейчас я к ним прикипела»*. Ещё одна респондентка по этой же причине любит трамвай – она узнала о существовании трамвая только три года спустя переезда в Петербург, и сразу же стала им активно пользоваться.

Информантки из Калининского и Красногвардейского района отметили, что не любят поездки в метро и всегда стараются их избежать. Информантка

из Калининского района ездит преимущественно на автобусах и маршрутках. Хорошо развитая автобусная сеть в её районе, позволяет ей доезжать без пересадок и до места учёбы, и до курсов иностранного языка, и в гости к родственникам, и в ближайшие торговые центры. Информантка из Красногвардейского района работает совсем рядом с домом, в результате чего пользоваться метро регулярно ей также не приходится. Аргументы нелюбви к метро обычно приводятся следующие: нежелание тратить время на спуск в метро и подъём на поверхность, неудобные ощущения от длительного нахождения под землёй, ощущения, что попадаешь в какую-то другую реальность, большое число людей. Для кого-то эти факторы перевешивают достоинства метрополитена, и люди выбирают другие виды транспорта, задействуя метро лишь при поездках на большие расстояния. А для кого-то эти факторы не являются определяющими, и люди продолжают использовать метрополитен, ценя его достоинства.

Информантов можно поделить на две группы: те, кто всё время использует один и тот же способ добраться из пункта А в пункт Б, и те, кто пробуют новые способы или комбинируют уже известные. В первой группе обычно оказываются люди, которые живут и/или учатся у метро. Они уже нашли свой оптимальный способ передвижения, основа которого – поездка на метро. Другие составляющие маршрута – дорога от дома до метро, и от метро до пункта назначения либо осуществляются пешком, либо на наземном общественном транспорте по одинаковому маршруту. Данный маршрут представляется оптимальным, и стремления искать новые варианты не возникают. Информанты, живущие вдали от метро, также могут придерживаться одного-единственного маршрута, но, как правило, чем дальше от метро, тем больше разных способов до него добраться, и тем сильнее выражается желание человека действовать по ситуации, выбирать разные маршруты, а не ездить всё время по одному и тому же. Как правило, если пассажир придерживается всё время одного маршрута, то либо этот маршрут удовлетворяет основным критериям пассажира: едет быстро/едет

без пересадок/дешёвая стоимость проезда/надёжность, либо не удовлетворяет, но информанту кажется, что других способов доехать до нужного места просто нет.

Во второй группе оказываются информанты, практики которых включают в себя использование разных видов транспорта и разных маршрутов при поездках в одно место. Большинство информантов в этой группе живут далеко от метро, но информантка с Адмиралтейского района, живущая совсем рядом с метро Звенигородская, тоже попала в эту группу. Она пробовала разные способы добраться от дома до университета. Самый оптимальный вариант – доехать на троллейбусе. Но нужный маршрут ходит нечасто, иногда его приходится ждать по 20 минут. В таком случае респондентка может поехать на маршрутке. Ещё один способ – проехать на одном троллейбусе несколько остановок, а потом пересесть на другой троллейбус. Ещё один возможный вариант – проехать несколько остановок на трамвае и пересесть на автобус. Вместо поездки на трамвае можно прогулять пешком, и сесть на тот же автобус. При возвращении из университета до дома также возможны различные варианты. У информантки есть несколько возможных вариантов добраться из одного места в другое, и она выбирает оптимальный вариант в зависимости от следующих факторов:

1). Время суток

Интервал троллейбуса, который ходит от дома информантки до университета, различается в различное время суток. В одно время он ходит чаще и его можно подождать, в другое – лучше сразу выбрать альтернативный маршрут. При обратной дороге из университета домой время тоже играет большую роль. Если возвращаться домой после последней пары, то на маршруте троллейбуса могут образовываться пробки, а маршрут автобус + трамвай может занять гораздо больше времени из-за больших интервалов в движении трамваев и нежелании информантки идти с автобусной остановки пешком после длинного дня.

2). Наличие альтернативы «здесь и сейчас»

Если информантка, подходя к троллейбусной остановке, видит приближающийся трамвай, она поспешит на него, чтобы трамвай довёз её до автобусной остановки, на которой останавливаются автобусы, едущие в университет.

3). Маленький запас времени

Если в запасе мало времени, но информантка скорее предпочтёт поехать на двух троллейбусах с пересадкой, чтобы не ждать подходящего ей троллейбуса.

Информантка из Петергофа выбирает оптимальный маршрут, основываясь на том, в какое время ей надо совершить поездку. Утром она ездит на электричке, днём – на автобусе, и при поездках на метро в утренние часы выбирает одну станцию метро, а в дневные – другую. При вечерних поездках домой информантка использует две разные железнодорожные станции – в светлое время суток она выбирает станцию метро ближе к дому, но проходящую через сельскую местность, а в тёмное время суток – станцию дальше от дома, но с большим скоплением людей и транспорта – данная стратегия помогает ей обезопасить себя.

Стратегия информантки из Красногвардейского района слабо зависит от времени суток – она живёт на одинаковом расстоянии между двумя станциями метро, находящихся на разных ветках, и при необходимости поехать куда-нибудь на метро, она смотрит, какой маршрут будет короче, и, в зависимости от итогового пункта назначения идёт на нужную остановку.

Проанализировав все интервью, я выявила следующие позиции, влияющие на выбор маршрута респондента:

1. Время поездки

В часы пик на дорогах пробки, и предсказать время поездки довольно сложно – поэтому часть информантов выбирает железнодорожный транспорт или маленькие маршрутки, которые могут объехать по обочине любую пробку. Часть информантов предпочитает иную практику: они строят своё расписание таким образом, чтобы их поездки приходились не на часы пик. А на межпиковое время, и таким образом избегают пробок.

2. Время года, в которое осуществляется поездка

В тёплое время года информанты готовы проходить часть маршрута пешком. Как правило, прогулка длиной в 1-2 километра составляет собой либо часть маршрута до метро, либо от метро и до места назначения. Летом, поздней весной или ранней осенью это расстояние легко преодолевается пешком. Зимой, ранней весной и поздней осенью люди предпочитают делать лишнюю пересадку.

3. Погода

При хорошей погоде респонденты также склонны большее время затратить на передвижение пешком. Практика пеших прогулок довольно распространена у информантов, проживающих поблизости с парками и садами, в тихих кварталах в стороне от главных магистралей.

4. Ресурсы свободного времени

Если информант опаздывает на значимое мероприятие, то ключевым фактором становится время в пути. Комфорт, стоимость поездки и иные факторы начинают терять своё значение.

5. Материальные возможности

Для ряда информантов невысокая стоимость поездки играет немаловажную роль. В зависимости от материального положения информанты могут выбирать разные по цене маршруты.

6. Наличие или отсутствие спутника

Если поездка осуществляется не в одиночку, а вдвоём, то поездка воспринимается уже по-другому. За беседой время в пути может показаться меньше, и длинный маршрут не будет восприниматься таковым.

7. Самочувствие

При плохом самочувствии информанты чаще всего выбирают транспорт, совмещающий в себе высокую скорость и относительный комфорт в поездке. При хорошем самочувствии решающими могут быть совсем другие факторы

8. Настроение

Информантка с Центрального района рассказала, что она ценит троллейбусы за особое настроение, которое они создают – там уютно, комфортно, «маленький мирок». И.15: *«Периодически возникает желание сесть на ту же пятёрку и проехать полный круг».*

Часть информантов отмечала, что в Санкт-Петербурге есть районы, в которых не хватает станций метро, в то время как другая часть считала, что станций метрополитена в городе вполне достаточно. «Город растёт, ему нужны станции метро, и они сейчас строятся в местах, где они нужны». Как правило, об отсутствии метро в отдельных районах и микрорайонах Санкт-Петербурга задумываются те информанты, которые либо в таких районах живут, либо часто бывают, либо много ездят по Петербургу и в результате имеют возможность сравнить транспортную доступность различных мест.

Информантка из Выборгского района работает в той части Приморского района, в которой нет станций метро – она вынуждена ездить на работу на автобусе, который ходит с 20-минутным интервалом и время от времени нарушает своё расписание. В районе её работы уже строят метро Яхтенная, и информантка надеется, что строительство скоро завершится. Посмотрев на карту Санкт-Петербурга, информантка отметила, что метро не хватает и в других местах – в Красногвардейском и в Калининском районах, около станции метро «Пискаревка». В Выборгском районе станций метро

достаточно, но не хватает станции метро около Меги и в месте пересечения проспекта Луначарского и проспекта Культуры. Информантка из Невского района также считает, что в её районе достаточно станций. Около мест её учёбы и работы есть метро. Однако во время поездок к родственникам и на спортивные соревнования, информантка часто проезжает жилой массив на Проспекте Славы, находящийся в отдалении от метро. Информантка была обрадована, узнав о том, что там идёт строительство метро, так как там метро точно было бы полезно. Информант из Красносельского района рассказывает, что в её районе всегда не хватало станций метро, а сейчас прямо напротив её дома ведётся строительство станции Юго-Западная. И. 1: *«Прямо напротив моего дома сейчас строят станцию метро. Это, конечно, радует. Но я считаю, что станций на юго-западе города должно быть больше – было бы хорошо построить ещё одну станцию в конце Ленинского проспекта».*

Безопасность транспорта – ещё один важный вопрос, который поднимался на интервью. Одна из информанток, живущая во Фрунзенском районе, на одинаковом расстоянии от станций метро "Купчино" и "Обухово" рассказывает: И.2: *"Утром я обычно еду через Обухово, по вечерам возвращаюсь домой через Купчино, в Обухово вечером небезопасно"*. Ещё одна респондентка живёт неподалёку от железнодорожных станций "Университет" и "Старый Петергоф". Обычно она использует станцию "Университет", так как она ближе к её месту проживания и туда можно пойти пешком. Но в позднее время суток она выходит на соседней станции "Старый Петергоф" и едет домой на автобусе. И.5: *"Если идти напрямую, там лес, и говорят, что там были случаи, когда на девушек напали"*. Таким образом мы видим, что станции метро и железнодорожные станции по уровню своей безопасности не равны между собой, и само по себе наличие метро не является гарантом безопасности. Респондентка, проживающая между станциями "Купчино" и "Обухово", считает "Купчино" более безопасной станцией метро. В непосредственной близости от метро находятся несколько торгово-развлекательных центров, супермаркеты, жилые кварталы,

железнодорожная станция, остановки различных видов общественного транспорта (4 маршрута трамвая, 2 маршрута троллейбуса, 16 маршрутов автобуса, 35 маршрут маршрутки). "Обухово" же, наоборот, расположено на пустыре, где практически нет зданий, есть только железнодорожная станция, кладбище, тюремная колония, промышленные объекты, 2 автобусных маршрута, которые ходят редко, и остановки которых находятся на некоем отдалении друг от друга и 2 маршрута маршруток. Реализация практики выбора различных станций метро в зависимости от времени суток даёт информантке возможность почувствовать себя в безопасности.

Рассмотрим ниже, чем стратегии информантов разных районов отличаются друг от друга, и что в них есть общего.

3.2.1 Центральные районы

Информанты, проживающие в центральных районах достаточно часто используют стратегию, направленную на использование преимущественно наземного общественного транспорта, и на меньшее использование метро. Хотя многие живут около станций метро (в центре Санкт-Петербурга станций метрополитена достаточно много), часто более психологически комфортным при поездках на небольшие расстояния является передвижение на наземном транспорте. Почему так происходит? Во-первых, для некоторых людей спуск в метро представляет собой некий «переход» в другое измерение. Во-вторых, метро в Санкт-Петербурге глубокое, приходится тратить время на спуск и подъём, длинные переходы. В-третьих, бывает, что людям надо добраться не из одного метро к другому метро, а из места, расположенного не близко от метро, к другому месту, также находящемуся не у метро. В таком случае перед или после метро придётся пользоваться ещё каким-либо видом транспорта. В центральных районах Санкт-Петербурга на улицах много общественного наземного транспорта: во всех спальных районах есть общественный наземный транспорт, который едет из периферии в центр. У информантов, проживающих в центральных районах Санкт-Петербурга есть много возможностей перемещаться по близлежащим районам на автобусах, троллейбусах, трамваях, маршрутках. Таким образом, чаще всего информанты из центральных районов используют метро лишь при поездках на значительные расстояния.

Ещё одна практика, которую стоит выделить среди информантов из центральных районов Санкт-Петербурга – приверженность к одному маршруту. Из четырёх информанток с центральных районов Петербурга только одна рассказала, что привыкла в одно и то же место добираться разными способами – в зависимости от времени суток, наличия пробок, скорости транспорта, ресурсов времени. Ещё одна информантка рассказала, что меняет свой маршрут, только если меняются места, в которых ей надо побывать: после переезда её студии в пределах одного района, информантка

выбрала более удобный маршрут и отказалась от предыдущего, хотя он тоже оставался возможным – новое место студии располагалось недалеко от маршрута троллейбуса, которым часто пользовалась информантка. Практика поиска нужного маршрута в первую очередь вызвана стремлением информантки ехать напрямик и кратчайшим путём. Две оставшиеся информантки предпочитают добираться до мест назначения одним и тем же способом, не пробуют новых вариантов и не знают, куда идёт часть маршрутов, проходящих мимо её дома. И 15: *«Обычно я иду на остановку на перекрёстке, это минут 7 от моего дома. У моего дома тоже есть остановка, там ходит автобус, но я не знаю, какой».*

Мнения о работе общественного транспорта у информантов с центральных районов диаметрально различаются. Одна информантка считает транспортную систему своего района очень хорошо организованной, ещё двух информанток транспортная система в целом устраивает, и одна информантка не довольна работой наземного транспорта в своём районе. И. 11: *«Прямо около моего дома есть автобусная остановка. Это было бы хорошо, если бы автобусы ходили по расписанию, но они ходят по расписанию только утром, потом график сбивается и они ходят как ходят. Можно прийти за 3 минуты до отправления автобуса, а он уже уехал. А следующего можно и час прождать»*

3.2.2 Спальные районы

Как я уже упоминала ранее, информантов-жителей спальных районов можно условно разделить на три группы:

- 1) Люди, живущие около метро и добирающиеся до метро пешком
- 2) Люди, живущие на большем расстоянии от метро, и добирающиеся до метро на наземном транспорте (как правило – автобусы и маршрутки, реже – троллейбусы и трамваи)
- 3) Люди, живущие на большом расстоянии от метро, и практически не использующие метро в своих ежедневных поездках

Исследуем подробнее каждую из этих подгрупп.

Представители первой группы живут у метро в спальных районах практически в любых ситуациях предпочитают метро другим видам транспорта. Их стратегии направлены на то, чтобы большинство поездок совершать на метро, а при необходимости пользоваться иным видом транспорта – минимизировать время в наземном транспорте. И. 7: *«Чаще всего я езжу на метро, оно быстрее. В автобус сяду только если надо ехать в место, где нет станций метро»*. Метро ценят за его предсказуемость: наземного транспорта иногда приходится ждать долго, а поезда в метро ходят каждые 2-3 минуты. И. 8: *«В метро нет пробок и я могу точно рассчитать время в дороге»*.

Многие информанты, живущие у метро, пользуются метро даже в тех случаях, когда было бы быстрее проехать по земле. Например, при поездках в метро на 1-2 станцию часто было бы быстрее поехать на автобусе или маршрутке, троллейбусе или трамвае. И. 13: *«Я всё время пользуюсь метро, как идёт наземный транспорт в своём районе – не знаю. Мне проще сесть в*

метро или дойти пешком». Также метро перестаёт быть транспортом, обеспечивающим временное преимущество при поездках с конца одной ветки до конца другой ветки, если расстояние между станциями по земле существенно меньше расстояния, которое надо ехать в метро (Например, станции метро «Проспект Просвещения» и «Гражданский проспект», «Ленинский проспект и Московская», «Елизаровская» и «Международная»). Так как в Санкт-Петербурге нет кольцевой ветки, а станции-пересадки находятся только в Адмиралтейском и Центральном районах, пассажирам приходится ехать с окраины в центр, совершать одну или две пересадки, а потом ехать в другую окраину по другой ветке. Часто такие перемещения были бы более быстрыми при использовании наземного транспорта.

Информанты, составляющие вторую группу – живущие в отдалении от метро, использующим его регулярно, оказались самыми осведомлёнными в сфере транспорта. Они успешно комбинируют сразу несколько стратегий. И. 2: *«Если мне надо на зелёную ветку – я еду на автобусе в Обухово, если на синюю – в Купчино. А если в сторону Лиговки – сажусь на трамвай и еду до Международной».* Многие из информантов, живущих вдали от метро, регулярно пользуются не одной станицей метро, а несколькими. Бывает, что одна станция метро географически ближе к дому, но большая часть транспорта идёт к другой станции метро. Возможна и иная ситуация: станция, которая находится недалеко от дома, расположена на линии, с которой неудобно делать пересадку на другую линию – в таком случае лучше добраться по земле до более удалённой станции метро на другой ветке и ехать в метро без пересадок. И. 12: *«Ближайшая станция к моему дому – это Старая Деревня, но я чаще езжу до Чёрной Речки, хоть она и находится дальше. С Чёрной Речки ходит автобус до моего университета».* Впрочем, бывают и случаи, когда информанту неважно, к какой станции метро направиться – например, если они все расположены на одной ветке. И. 1: *«Я сажусь на первый же транспорт, который едет до Ленинского проспекта, Автово или Кировского завода».*

Некоторые информанты регулярно используют наземный транспорт, чтобы доехать до метро, но могут и прогуляться пешком, если им позволяет погода. И. 20: *«От метро до моего дома можно доехать на троллейбусе за 10 минут, но если на улице светло и у меня хорошее настроение, то я могу и пешком пройтись – это минут 20. Но обычно идти лень, и я жду троллейбус.»* Подобная практика – чередование пеших прогулок и поездок на транспорте на небольшие расстояния – достаточно распространённое явление среди информантов, живущих в радиусе одного-двух километров от метро.

Третья группа - люди, живущие на большом расстоянии от метро и преимущественно использующие наземный транспорт. Информантка с Красногвардейского района работает рядом с домом и на работу ходит пешком. Магазины и торговые центры, которые она посещает, находятся в радиусе пешей доступности от её дома. Многие родственники, друзья и коллеги информантки живут в её районе или в соседних районах. Потребности в ежедневных поездках на метро у неё просто нет. И. 10: *«Летом у меня была временная работа, и мне приходилось много ездить по городу, но сейчас я работаю прямо рядом с домом.»* Практики информантки включают в себя регулярные поездки на общественном транспорте. Даже когда эти поездки выходят за границу района информантки, они воспринимаются как поездки по одному району, так как отсутствует спуск в метро.

Информантка с Калининского района не ездит на метро по другой причине – ей неприятен этот вид транспорта. И. 4 *«Я не люблю метро, мне вообще неприятно спускаться под землю, не нравится, что там толпы людей.»* Правда, совсем избежать толп людей не получается – информантка жалуется, что в часы пик автобусы в её районе набиваются до предела. Информантка практически всюду ездит на автобусах и маршрутках. Она отлично разбирается в транспортной системе своего района и считает, что ей повезло с местом жительства. Мимо её дома проходят автобусы и маршрутки, на которых информантка может доехать до своего университета, курсов

китайского языка, к родственникам. Многие из её друзей живут в её районе. А около дома находится железнодорожная станция, с которой ходят поезда в Лен. Область – на них можно поехать в гости к сестре.

3.2.3 Пригородные районы

Информанты пригородных районов Санкт-Петербурга используют наибольшее число стратегий по сравнению с информантами из других районов.

Рассказывая о своих транспортных привычках, жители разных пригородных районов сходились во многом. Из трёх основных видов транспорта – автобус, электричка и маршрутка, самым комфортным и удобным транспортом является маршрутка – это утверждение верно для жителей всех пригородных районов. Почему маршрутка настолько популярна? Она часто ходит, её не надо подолгу ожидать на остановке. Маршруты маршруток обычно проложены так, что маршрутки проходят ближе к жилым домам, ходят и по маленьким улочкам, в отличие от автобусов, которые ходят только по основным улицам. Маршрутка ездит быстрее, не останавливается на всех остановках, в результате чего время в пути сокращается. Но при всём этом у маршрутки есть большой недостаток – высокая стоимость поездки.

Второе место в своеобразном хит-параде общественного транспорта занимает электричка. Она быстро ездит, приходит строго по расписанию, позволяет грамотно рассчитать время, не зависит от пробок. Стоимость поездки, как правило, меньше, чем в маршрутке, но больше, чем в автобусе. Два основных недостатка электрички – неудобное расписание на некоторых направлениях железной дороги (большие «окна» в расписании могут заметно усложнить планирование поездки – придётся либо приезжать к пункту назначения либо заранее и с большим запасом, либо опаздывать, либо выбирать другой вид транспорта) и отдалённое положение вокзала

относительно жилого массива – для того, чтобы добраться до вокзала, надо либо минут 20-30 идти пешком, либо садиться на другой транспорт, подвозящий к вокзалу – всё это приводит к увеличению длительности поездки.

Автобус – это самый дешёвый способ доехать до ближайшей станции метро, но и он таит в себе недостатки. Обычно автобусы, едущие утром из пригородов, а вечером в пригороды, переполнены. На дороге возникают пробки, и дорога становится весьма некомфортной. Зато автобусы – очень надёжный вид транспорта, они начинают ходить раньше маршруток, и заканчивают позже – а это удобно, если домой приходится возвращаться поздно.

Респонденты из пригородных районов могут как сочетать различные виды транспорта, так и отдавать предпочтение одному виду транспорта. Рассмотрим подробнее их стратегии:

Информант из Колпино обычно ездит на электричке – одна удобна тем, что вокзал находится недалеко от места учёбы, и прямо от вокзала можно доехать до места учёбы на автобусе. Вокзал в Колпино находится на среднем расстоянии от дома информанта – дорога до вокзала на автобусе занимает минут 15, дорога пешком – минут 30. И. 6: *«Если расписание неудобно, и подходящей электрички нет, я возьму маршрутку и поеду до станций метро Звёздная и Купчино– одна из маршруток ходит по моей улице»* (автобусы по улице информанта не ходят). Информант может использовать автобус, если он придёт раньше маршрутки, но специально ждать автобус не станет. При обратном пути из центра Санкт-Петербурга в Колпино, информант будет использовать эту же стратегию: при наличии удобной по времени электрички поедет на ней, при отсутствии удобной электрички поедет до метро Купчино, и там пересядет либо на маршрутку, либо на автобус.

Информантка из Пушкина тоже комбинирует все три вида транспорта. Она отдаёт предпочтение маршрутке, но старается ездить на маршрутке не

каждый день, а раза 2-3 в неделю – если ездить на маршрутке каждый день туда и обратно, на транспорт будет уходить слишком много денег. Маршрутка останавливается прямо около дома информантки, а вокзал находится на другом конце Пушкина. И.3: *«Иногда по утрам я иду до вокзала пешком, но обычно еду на автобусе – по утрам сложно правильно рассчитать время, оно как-то иначе течёт»*. При поездках с центра Петербурга до Пушкина, информантка обычно опирается на своё состояние при выборе общественного транспорта. Если она очень устала или плохо себя чувствует, то предпочтёт поехать на маршрутке – если ещё есть силы, выберет электричку из центра города или автобус с Московской – в зависимости от того, где она находится.

Информантка из Петергофа также задействует в своих перемещениях три вида транспорта, но маршрутку использует редко и неохотно, отдавая предпочтение электричке и автобусу. Главный фактор при выборе транспорта от Петергофа до метро – время суток. Если на учёбу надо ехать к первой или второй паре – выбирает электричку. Если ехать к третьей или четвёртой паре – автобус. В зависимости от времени суток информантка выбирает, с какой именно станции метро она будет добираться до университета, который находится рядом со сразу двумя станциями метро.

Информантка из Курортного района использовала разные транспортные стратегии в разные периоды своей жизни. Она родилась и выросла в Курортном районе, в Сестрорецке, ходила в школу рядом с домом, а вот на учёбу в университет ездила в центр Петербурга. После окончания университета информантка нашла работу в Сестрорецке. Теперь у неё нет необходимости каждый день ездить в центральные и спальные районы Санкт-Петербурга – обычно она ездит к ближайшим станциям метро три раза в неделю. Чаще всего она посещает Приморский и Выборгский районы города – они ближе всего к Сестрорецку, а также Центральный район – там много вариантов проведения досуга. Большую часть перемещений в период студенчества информантка совершала на автобусе, часть перемещений – на

электричке. На маршрутке информантка в студенческие годы ездить не любила – она приобретала БСК, и доплачивать деньги за поездки на маршрутке не хотела. Теперь ситуация поменялась – разница между стоимостью проезда на автобусе и на маршрутке невелика – рублей 5-7, и информантка почти всегда предпочитает маршрутку – там можно удобно устроиться и заняться своими делами.

Информантка с Кронштадского района при поездках из Кронштадта на работу в Приморский район Петербурга, использует маршрутку, потому что так дешевле. И. 17: *«На маршрутке я за 55 рублей доеду до Проспекта Просвещения, а там дойду пешком на работу на Озерки. Если ехать на автобусе – я приеду на Старую Деревню, и оттуда надо ещё ехать на метро, дорожке выйдет»*. А вот при поездке с работы домой информантка предпочитает ехать до Чёрной Речки и там садиться на маршрутку – от Проспекта Просвещения маршрутки по вечерам ходят реже, бывает, что их приходится ждать по часу.

Разговаривая с респондентами пригородных районов Петербурга, я заметила, что у них сильная идентичность своей «малой родины». По документам, и Колпинский, и Кронштадский, и Курортный, и Петродворцовый, и Пушкинский районы – административные районы Санкт-Петербурга. И про поездках к ближайшей станции метро информанты не пересекают границу города – они едут из одного района Санкт-Петербурга в другой. Но, судя по речи информантов, они считают свой район проживания отдельным городком, потому что, описывая свои поездки в спальные и центральные районы Санкт-Петербурга, всё время говорят: «поехать в Питер», «съездить в город», «добраться до Петербурга», показывая, что проводят границу между своим муниципальным округом и основной городской застройкой Петербурга.

С чем это связано? Судя по интервью, факторов тут несколько.

Во-первых, большое расстояние до сплошного жилого массива Петербурга. Пригороды Петербурга удалены от центра города на 25-50 километров, а от конечных станций метро – километров на 15-35. Во-вторых, поездка до ближайшей станции метро занимает минут 40. В-третьих, отсутствие сплошной жилой застройки. Основная жилая застройка обычно заканчивается недалеко от конечных станций метро. При поездках из пригородных района Санкт-Петербурга к ближайшим станциям метро, информанты видят из окон транспорта поля, деревья, речки, турбазы, коттеджные посёлки, мелкие поселения. В голове возникает сигнал – мы выехали из города.

Конечно, респонденты осознают, что они живут в Санкт-Петербурге. Официально Колпино, Кронштадт, Сестрорецк, Петергоф и Пушкин называются следующим образом:

«Муниципальное образование город Колпино в составе Колпинского района города федерального значения Санкт-Петербурга », «Внутригородское муниципальное образование город Кронштадт в составе Кронштадтского района города федерального значения Санкт-Петербурга », «Муниципальное образование город Сестрорецк в составе Курортного района города федерального значения Санкт-Петербурга», «Муниципальное образование город Петергоф в составе Петродворцового района города федерального значения Санкт-Петербурга», «Муниципальное образование город Пушкин в составе Пушкинского района города федерального значения Санкт-Петербурга».

Но эта идентичность жителя Санкт-Петербурга просыпается при взаимодействии с жителями других субъектов Российской Федерации, а при общении с жителями Санкт-Петербурга, на первый план выходит идентичность жителя маленького города.

При этом из всех пригородных районов только респондент с Петергофа хочет, чтобы в его районе построили метро. И.5: *«Я хочу, чтобы до*

Петергофа протянули красную ветку метро от проспекта Ветеранов через Стрельну».

Информанты с других районах вовсе не желают строительство метро в своём муниципальном округе. И. 6: *«Метро – не самый подходящий транспорт для пригорода, так как пришлось бы большие расстояния проезжать под землёй – а длинные перегоны и большие расстояния между станциями – некомфортны».* Строить же другие станции между Колпино и действующими станциями метрополитена бессмысленно – они будут нужны малому числу пассажиров. По его мнению, в Колпино лучше построить скоростной трамвай по выделенной трассе – поездки по земле приятней поездок на метро.

Информант с Пушкина считает, что строительство метро в её районе привлечёт ещё большие потоки туристов, и Пушкин перестанет быть тихим и спокойным местом. Удобства, полученные в результате возникновения метро поблизости будут несоизмеримы с неудобствами из-за ещё большего числа людей, шума, нескончаемых потоков туристов.

Информант из Кронштадта рассуждает аналогично – для неё возможность избежать наплыва людей в родном городе важнее возможности экономить время поездки. При этом она хотела бы, чтобы метро располагалось поближе к Кронштадту – например, около дамбы.

Похожие мысли высказывает и информант из Сестрорецка – ей хотелось бы, чтобы метро располагалось ближе к Сестрорецку, но не в самом Сестрорецке.

Так как именно информантам из пригородных районов Санкт-Петербурга приходится проводить много времени в дороге, для них фактор комфортной поездки оказался гораздо важнее, чем для жителей других районов Санкт-Петербурга.

Одна из респонденток рассказала, как она создаёт себе комфортные условия в автобусе в часы пик: она живёт за две остановки до начальной остановки автобуса, которым чаще всего пользуется для того, чтобы доехать

до метро. Дорога занимает около часа, и для респондентки важно проехать это расстояние в комфортных условиях. Она выходит из дома на пятнадцать минут раньше и идёт на начальную остановку автобуса, чтобы войти в автобус одной из первых и занять сидячие места. Возвращаясь домой на автобусе, она использует эту же стратегию: тратит несколько минут для того, чтобы дойти до начальной остановки автобуса и там занимает удобное место - во-первых, оно должно быть у окна, во-вторых - желательно в конце салона автобуса. Соблюдение этих двух факторов даёт хорошую вероятность, что респондентка доедет до своего дома с удобством, и ей не придётся никому уступать место. На данном маршруте ездят много пенсионеров, и респондент говорит, что они "сгоняют с мест" молодых людей, которые сидят у прохода или на передних сидениях, в то время как в задней части автобуса легче остаться незаметным. И. 5: *«Для того, чтобы не уступать место, я достаю книжку и притворяюсь, что настолько поглощена в неё, что не замечаю никого вокруг. Ещё можно притвориться спящей.»* В большинстве случаев эти стратегии работают, и респондентка с удобством доезжает до дома.

3.3 Рекомендации

3.3.1. Рекомендации для жителей Санкт-Петербурга

На основе полученной мной информации в ходе интервью, я выработала ряд рекомендаций для жителей Санкт-Петербурга.

1. Используйте разные виды транспорта, разные маршруты, и разные остановочные пункты – таким образом вы, возможно, сможете найти более оптимальный маршрут, чем тот, который вы регулярно используете. У разных видов транспорта – разные плюсы, возможно вы найдёте тот вид транспорта, который будет приносить вам максимальное удовольствие от поездки и минимальные неудобства. Большая скорость, маленькие интервалы движения, комфорт в дороге, безопасность и дешевизна поездки редко сочетаются, но если вы выберете, что важно для вас, то легче будет найти транспорт, который подходит вам.

2. Следите за информацией о введении новых маршрутов наземного транспорта в вашем районе, об изменении трассы у уже существующих маршрутов и о введении новых остановочных пунктов. Схема маршрутов транспорта время от времени меняется и совершенствуется, возможно, что сейчас вам подойдёт какой-нибудь маршрут, про который вы раньше и не слышали.

3. Если какой-либо квартал, улица, остановочный пункт, станция метро или железнодорожная станция кажется вам опасными, задумайтесь над этим. Что именно представляется вам опасным в этом месте? Станет ли место менее опасным в светлое время суток? Потеряет ли место свою опасность, если прийти туда с компанией людей? Угрожает ли вам реальная опасность в этом месте, или же реальной опасности нет, но вам всё равно будет дискомфортно? Возможно, что даже в "опасном" с вашей точки зрения месте можно находиться в определённое время суток, дни недели, время года, с

определёнными людьми. А возможно, что места, которые вы считали безопасными, тоже таят в себе опасность при определённых обстоятельствах. Если относиться к своим страхам осознанно и попытаться разобраться в них, вы и обеспечите себе должную безопасность, и сможете иметь больше возможностей при выборе транспортного или пешего маршрута.

4. Если вы живёте в местности, которая расположена на примерно одинаковом расстоянии между двумя или тремя станциями метро, попробуйте поехать на транспорте, ведущем к каждой из этих станций. При этом засекайте не только время в дороге до станции метро, но и время в метро от станции посадки до станции высадки. Возможно, вам придётся дольше ехать по земле, но при этом вы сэкономите время в метро, и такой маршрут станет для вас более удобным.

5. Если вы регулярно пользуетесь транспортом с большими интервалами движения, и вынуждены его подолгу ждать, попробуйте пользоваться мобильными приложениями, которые отслеживают местоположение транспорта в реальном времени.

6. Не отказывайтесь от наземного транспорта. Метро часто воспринимается как самый быстрый вид транспорта. Это утверждение верно для большинства поездок, но не для всех. Часто расстояние между двумя соседними станциями на одной ветке быстрее преодолевается на наземном транспорте, а не метро. Из-за отсутствия кольцевой линии расстояние между станциями, расположенными на разных ветках, но в соседних районах города, часто преодолевается быстрее на наземном транспорте, который идёт напрямик, в то время как в метро приходится тратить время для поездки в центр и пересадки там.

7. Подсчитайте, сколько денег за месяц вы тратите на общественном транспорте, и сколько поездок на разных видах транспорта совершаете. Внимательно изучите тарифы проездных карточек – возможно, вы много ездите и сможете сэкономить, если будете брать проездной. А возможно,

число ваших поездок существенно снизилось, и покупка проездного уже перестала быть экономически оправданной. Если у вас бывают периоды, когда вы совершаете много поездок, и периоды, когда вы мало пользуетесь общественным транспортом, будет полезно использовать два разных подхода при выборе способа оплаты поездки.

3.3.2. Рекомендации для городского комитета по транспорту

1. При введении нового маршрута, закрытии старого, маршрута или изменении трассы движения старого маршрута, нужно как можно скорее сообщить эту информацию жителям. Для этого рекомендуется на всех остановках, мимо которых следует транспорт, повесить карты района с изображённым маршрутом, а также сообщить интервал движения маршрута.

2. Желательно обеспечить безопасные и быстрые подходы к остановкам для жителей всех районов, убедиться в наличии безопасного пешеходного перехода. При возможности: создать полноценный пешеходный переход с тех мест, где его нет, но где жители района периодически перебегают улицу.

3. Регулярно проводить соц. опросы жителей разных районов, выслушивать их мнения и пожелания относительно организации движения общественного транспорта.

4. Подробно изучить пассажиропоток на разных маршрутах транспорта, перераспределить автобусы так, чтобы в часы пик люди могли влезть в автобус нужного и востребованного маршрута.

5. В местах, где это возможно, составить расписание транспорта с дублирующим участком маршрута таким образом, чтобы транспорт не приходилось ждать слишком долго. Если по улице ходят два автобуса с большим интервалом движения, лучше сделать так, чтобы они ходили не друг за другом, а с интервалом, и пассажирам не приходилось ждать автобус слишком долго.

6. Соотнести расписание редкоходящего наземного общественного транспорта вблизи железнодорожных станций пригородных поездов с расписанием движения поездов.

7. Организовать больше улиц с выделенной полосой для общественного транспорта.

Заключение

Подводя итоги проделанной работы, я пришла к выводу, что транспортные практики жителей центральных, спальных и пригородных районов Санкт-Петербурга зависят от большого количества факторов. Среди них можно выделить наличие или отсутствие ресурсов (свободное время, деньги), ценности человека (установка на скорость, комфорт, низкую цену билета, отсутствие либо наименьшее число пересадок, безопасность), информированность о маршрутах транспорта в районе. Совокупность этих факторов во многом определяет поведение индивида в сфере перемещений и поездок.

Стратегии, которые используют жители Санкт-Петербурга, можно классифицировать по их целям. Разные по своим целям стратегии реализуются в рамках различных практик.

Анализируя различные стратегии по их целям, я выявила следующие категории:

1) Стратегия, направленная на увеличение быстроты поездки, рост скорости и уменьшение времени в пути.

Реализуется в рамках следующих практик:

- Преимущественное использование метро;
- Использование маршруток вместо автобусов;
- Использование мобильных приложений для отслеживания местонахождения транспорта.

2) Стратегия, направленная на экономию денежных средств

Реализуется в рамках следующих практик:

- Использование транспорта, на который есть проездной или БСК;
- Использование транспорта, на который есть скидки для льготных категорий граждан (например, электрички);
- Проезд «зайцем».

3) Стратегия, направленная на обеспечение комфорта во время поездки.

Реализуется в рамках следующих практик:

- Посадка в транспорт на начальной остановке, чтобы выбрать удобное место;
- Притворство спящей, чтобы не уступать место пенсионерам;
- Выбор различных видов транспорта в зависимости от времени суток;
- Поездка на более дорогом виде транспорта, чтобы избежать большого числа людей;
- Попытки избежать поездок в часы пик.

4) Стратегия, направленная на обеспечение безопасности.

Реализуется в рамках следующих практик:

- Использование разных станций метро и железнодорожных станций в разное время суток;
- Сосредоточенность на самой поездке, отказ от прослушивания музыки или развлечений;
- Отказ от экспериментов с транспортом, использование только хорошо знакомых маршрутов.

5) Стратегии, направленные на минимизацию количества пересадок.

Реализуется в рамках следующих практик:

- Изучение маршрутной сети города или района;
- Эксперименты с разными видами транспорта.

Жители центральных районов Санкт-Петербурга чаще всего использовали следующие практики:

1. Использование преимущественно наземного транспорта.
2. Готовность экспериментировать с маршрутами – менять виды транспорта, места пересадки в поисках наиболее подходящего варианта.
3. Использование наземного транспорта, который не просто едет в нужный район, а подъезжает максимально близко к пункту назначения (остановка наземного транспорта – аналог станции метро).
4. Использование разных маршрутов при поездках дом-учёба/работа и учёба/работа – дом.
5. Использование автобусных остановок как ориентиров (аналогично станциям метро) при перемещении по городу.

Жители спальных районов Санкт-Петербурга обычно используют следующие стратегии.

1. Преимущественное использование метро.
2. Использование не одной, а нескольких ближайших станций метро – в зависимости от пункта назначения, времени суток, условий работы наземного транспорта.
3. Использование различных видов наземного транспорта в разное время суток.

4. Использование различных остановок наземного транспорта в зависимости от наличия свободного времени и времени суток
5. Более частое использование регулярных маршрутов транспорта, ориентация на транспорт, который ходит стабильно и по расписанию, хоть и медленнее.
6. Предпочтение не ближайшей станции метро, а наиболее удобно расположенной
7. Стремление минимизировать количество пересадок

Для жителей пригородных районов Санкт-Петербурга наиболее характерны следующие стратегии.

1. Использование различных видов транспорта в зависимости от времени поездки.
2. Частое использование железнодорожного транспорта, целенаправленное планирование своего расписания с учётом графика работы электричек.
3. Точное оценивание времени, которое займёт каждый из возможных вариантов поездки.
4. Использование дорогостоящих вариантов поездки только в тех случаях, когда информант торопится, плохо себя чувствует или устал.
5. Высокая ориентированность на комфорт в дороге, выбор удобного транспорта.
6. Использование различных станций метро в зависимости от времени поездки.
7. Наличие в голове нескольких вариантов поездки, быстрое принятие решений в случае пробок/изменений в расписании.

8. Использование различных железнодорожных станций в зависимости от места назначения.

Таким образом, я выяснила, что фактор места жительства влияет на то, какие стратегии использования общественного транспорта используют люди в своих повседневных поездках. Как правило, жители центральных районов Санкт-Петербурга отдают предпочтение наземному транспорту и легче готовы изменить маршрут, в то время как жители спальных районов отдают предпочтение хорошо известным и выработанным маршрутам и предпочитают метрополитен. Как правило, ежедневные маршруты человека, живущего в спальном районе, отличаются лишь способом добраться до метро. А вот жители пригородных районов используют самые разные варианты добраться из пригорода до городской застройки, по-разному комбинируя поездки на электричках, автобусах и маршрутках.

Также в ходе исследования были выявлены следующие закономерности:

1. Многие горожане предпочитают метрополитен другим видам транспорта из-за его скорости и наличия станций метро в большинстве районов Санкт-Петербурга. При этом метро часто подвергается критике из-за большого числа людей, сложностей проезда в часы пик, торговле и попрошайничеству на станциях и в поездах и возникновению неприятных ощущений при спуске в метро на глубину. Отношения петербуржцев к метро можно описать через понятия «любовь-ненависть»: в метро часто некомфортно, но зато скорость передвижения велика. Плюсы метрополитена в большинстве случаев оказываются важнее минусов – лишь маленькое число горожан выбирают стратегию «избегания метрополитена».

2. Многие жители Санкт-Петербурга считают, что они живут «близко» к метро или «не далеко» от метро. Как среди людей, проживающих в трёх минутах от метро, так и среди людей, тратящих 40 минут, чтобы добраться до

метро, много горожан, считающих, что они живут рядом с метро. Само содержание понятий «близко» и «далеко» формируется по-разному у людей, которые родились в Санкт-Петербурге и у людей, переехавших в Санкт-Петербург из другого города.

3. Люди, которые с рождения живут в Санкт-Петербурге и во взрослом возрасте не переезжали с места на место, привыкли считать расстояние до ближайшей станции метро – нормой. Они много раз преодолевали это расстояние, сначала в детстве – с родителями, потом в школьные годы при поездках за пределы района, потом после окончания школы – на учёбу или на работу. В итоге данное расстояние до метро начинает восприниматься как «близкое» или как «нормальное». Соответственно это расстояние становится некой мерой, с которой люди подходят к измерению расстояния от какого-либо места до ближайшей станции метро. Если у кого-то метро всегда было через дорогу – значит, это норма. Если до метро пятнадцать минут мешком – значит, пятнадцать минут пешком это нормальное расстояние. Если до метро надо ехать полчаса – значит полчаса – это нормальное расстояние.

4. Для людей, которые переехали в Санкт-Петербург из других городов во взрослом возрасте работает несколько другой механизм оценки «близко-далеко». Человек сравнивает расстояние от дома до метро с расстоянием от университета до метро, от работы до метро, от домов друзей до метро, от иных значимых мест до метро. В результате этого сравнения у него в голове формируется типология «близко-далеко», некая иерархия мест по их близости к станции метро. В зависимости от того, где находится дом человека по сравнению с другими регулярно посещаемыми местами, конструируется представления о том, какое расстояние до ближайшей станции метро считать близким, а какое – далёким.

5. Проживание в отдалённых от центра районах влияет на способность более грамотно распределять своё время. Каждая поездка представляется отдельным мероприятием и люди стараются успеть за одну поездку сделать

сразу несколько дел, чтобы не тратить своё время на ещё одну поездку в ближайшем будущем. Для жителей пригородных районов, которые по будням регулярно ездят в центральные районы на учёбу или работу, выходной день ассоциируется с возможностью отказаться от подобных поездок. Для людей, работающих в своём районе, выходной день напротив является поводом куда-нибудь съездить.

Список литературы

1. Белоусов Ю.Н. Маршрутка на городской территории: развенчание мифов // Транспорт Российской Федерации. 2010. №5(30). С.50-52
2. Вебер М. История хозяйства: Город. — М.: Канон-пресс-Ц, Кучково поле, 2001- 624 с.
3. Васильева Д. Пространство повседневного взаимодействия в контексте глобальных процессов // Вестник СПбГУ. Серия 12. 2010. Сер. 12. №1. С.322-329
4. Вучик В. Транспорт в городах, удобных для жизни. М: Территория будущего, 2011. 576 с.
5. Гоффман., Э. Представление себя другим в повседневной жизни. М.: КАНОН-ПРЕСС, 2000. 304 с.
6. Гудков В. Аналитическая база расчёта и оценки работы всех видов городского пассажирского подвижного состава // Транспорт: наука, техника, управление. 2013. №4. С 8-12.
7. Ивлева И. Мигранты в сфере городского транспорта – «жизнь на колесах» // Вестник СПбГУ. Серия 12. 2014. №3. С. 208-217.
8. Ильин В. Драматургия качественного исследования. СПб.: Интерсоцис, 2006. 256 с.
9. Е.И. Кравченко. Теория социального действия: от М. Вебера к феноменологам. <http://www.nir.ru/Socio/scipubl/sj/sj3-01krav.html>. Дата обращения: 14.03.2017.
10. Кузнецов А., Тугушев И., Шайтанова Л. Социология инженеров и общественный транспорт: маршрутные такси, автомобилизация, (не)безопасность. // Вестник Волгоградского государственного университета. Серия 7. №4. 2014. С. 52-67.
11. Лефевр А. Производство пространства / Пер. с фр. И. Стаф. — М.: Strelka Press, 2015. — 432 с.

12. *Мелихов В.* Принципы формирования маршрутной сети // Известия ВолгГТУ. Серия Наземные транспортные системы. Вып. 3. № 10(70). С 128-130.
13. *Мун Э.* Организация перевозок пассажиров маршрутными такси. – М.: Транспорт, 1986 – 136 с.
14. *Парсонс Т.* О структуре социального действия. — М.: Академический проект, 2000 – 880 с.
15. *Парсонс. Т.* Система координат действия и общая теория систем действия. Функциональная теория изменения. Понятие общества// Американская социологическая мысль. — М.: Изд. Международного университета бизнеса и управления, 1996. — С. 462-525
16. *Трубина Е.* Город в теории. Опыты осмысления пространства. М.: Новое литературное обозрение, 2011. - 520 с.
17. *Ульман Э.* География транспорта// Американская география: Современное состояние и перспективы. – М.: изд-во иностранной литературы, 1957, с.301-321
18. *Ульман Э.* Теория размещения городов // География городов- М.: Прогресс, 1965. С.176-186
19. *Урри Д.* Взгляд туриста и глобализация // Массовая культура: Современные западные исследования. — М.: Прагматика культуры, 2005. — С. 136—150
20. *Урри Д.* Мобильности. М.: Издательская и консалтинговая группа «Практис», 2012, 576 с.
21. *Урри, Д.* Социология за пределами обществ. Виды мобильности для XXI столетия. –М: Высшая школа экономики, 2012. – 336 с.
22. *Элиас Н.* Общество индивидов. – М: Практис, 350 с.
23. *Шипилов Е.* Прогнозирование распределения пассажиропотоков по различным видам городского общественного транспорта с учётом требований, предъявляемых пассажирами к перевозкам // Известия

- ВолгГТУ. Серия Наземные транспортные системы. 2010. Вып.3. № 10 (70). С 130-134.
24. *Ширяев С.* Маршрутное такси: панацея или катастрофа? //Грузовое и пассажирское автохозяйство. 2007. №11. С. 45-48.
25. *Шугальский С.* Социальные практики: интерпретация понятия//Знание. Понимание. Умение. 2012. №2. С. 276-280
26. *Штомпка, П.* Социология социальных изменений. –Москва: Аспект Пресс, 1996 – 414 с.
27. *Шютц А.* Смысловая структура повседневного мира: очерки по феноменологической социологии. М.: Институт Фонда «Общественное мнение», 2003, 336 с
28. *Эриксен Т.* Тирания момента. Время в эпоху информации. Москва: Весь мир, 2003 – 208 с.
29. *Auge M.* In the Metro. –Minneapolis University of Minnesota Press, 2012
30. *Fogelson.R.* Downtown: Its Rise and Fall: 1880-1950, USA, 2001, 477 с.
31. *Harris C., Ullman E.* The Nature of Cities // Annals of the American Academy of Political and Social Sciences. 1945. Vol. 242. с. 7-17
32. *Ingold T.* Evolution and Social Life. NY.: Routledge, 1986, 380 с
33. *Ullman. E.* The Role of Transportation and the Bases for Interaction. Chicago Press, 1956. 862-880с
34. *Virilio P.* Speed and politics. LA. : Semiotext(e). 2007. 170 с.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

Таблица информантов

№	Пол респондента	Возраст респондента (лет)	Район проживания	Классификация района	Ближайшее метро	Наиболее часто используемые виды транспорта	Доступность метро
1	Женский	20	Красносельский	Спальный	Ленинский проспект, Автово, Кировский Завод	Метро, маршрутка, автобус	15 - 20 минут на транспорте
2	Женский	19	Фрунзенский	Спальный	Купчино, Обухово, Международная	Автобус, метро, троллейбус	15 - 20 минут на транспорте
3	Женский	20	Пушкинский	Спальный	Купчино, Звёздная, Московская	Автобус, маршрутка, электричка	Больше 30 минут на транспорте
4	Женский	20	Калининский	Спальный	Лесная	Маршрутка, автобус	10 - 15 минут на транспорте
5	Женский	19	Петродворцовый	Пригородный	Автово, Балтийская	Автобус, электричка	Час на транспорте
6	Мужской	22	Колпинский	Пригородный	Купчино, Звёздная, Обухово	Автобус, маршрутка, электричка, метро	Больше 40 минут на транспорте
7	Женский	21	Выборгский	Спальный	Парнас	Метро	5 минут пешком
8	Женский	20	Невский	Спальный	Елизаровская	Метро	5 минут пешком
9	Женский	21	Василеостровский	Центральный	Приморская, Василеостровская	Метро, автобус	10 - 15 минут на транспорте

10	Женский	42	Красногвардейский	Спальный	Новочеркасская, Площадь Ленина	Маршрутка, автобус	7-15 минут на транспорте
11	Женский	20	Петроградский	Центральный	Крестовский Остров	Метро, троллейбус	3 минуты пешком
12	Женский	21	Приморский	Спальный	Старая Деревня, Чёрная Речка	Автобус, маршрутка	10 - 15 минут на транспорте
13	Мужской	22	Кировский	Спальный	Кировский Завод	Метро, автобус	5 минут пешком
14	Женский	21	Московский	Спальный	Московская	Метро, автобус	10 минут пешком
15	Женский	21	Центральный	Центральный	Чернышевская, Площадь Восстания, Маяковская, Площадь Александра Невского I, Площадь Александра Невского II	Троллейбус	15 - 20 минут пешком
16	Женский	21	Адмиралтейский	Центральный	Звенигородская, Пушкинская, Лиговский проспект	Троллейбус, автобус	3 минуты пешком
17	Женский	22	Кронштадский	Пригородный	Проспект Просвещения, Старая Деревня, Чёрная Речка	Маршрутка	Больше 40 минут на транспорте
18	Женский	27	Курортный	Пригородный	Старая Деревня, Чёрная Речка	Маршрутка	20 минут на транспорте

19	Женский	24	Проживание в нескольких районах: Петродворцовый, Василеостровский, Невский, Красногвардейский, Калининский, Выборгский, Красносельский, Всеволожский район Ленинградской области	Центральные, спальные и пригородные районы	Автово, Балтийская, Приморская, Василеостровская, Улица Дыбенко, Новочеркасская, Академическая, Проспект Просвещения, Девяткино, Парнас, Проспект Ветеранов, ленинский проспект	Метро	От 5 минут пешком до часа на транспорте
20	Женский	20	Проживание в нескольких районах: Выборгский, Невский, Кировский, Красногвардейский	Спальные районы	Выборгская, Лесная, Проспект Большевиков, Нарвская, Новочеркасская	Метро	От 10 минут пешком до 20 минут пешком

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

Гайд для интервью

Блок 1

"Место жительства"

В каком районе вы живёте?

Какая ближайшая к вам станция метро?

Сколько времени занимает у вас дорога до метро?

Как вы считаете, вы живёте далеко от метро или близко?

Блок 2

"Использование транспорта в повседневной жизни"

Насколько большие расстояния вы обычно преодолеваете каждый день?

Как часто вы пользуетесь транспортом вообще? Общественным транспортом? Личным транспортом?

Каким видом транспорта вы пользуетесь чаще всего? Почему вы выбираете именно этот вид транспорта?

Пожалуйста, опишите свою дорогу до места работы/учёбы/другого места, куда вы ездите чаще всего?

Как часто и в каких районах/на каких направлениях вы пользуетесь метро, автобусами, троллейбусами, трамваями, электричками, маршрутками, водным транспортом, такси, личным автомобилем?

Вас устраивает транспорт в вашем районе и в Санкт-Петербурге вообще?

Что для вас важно при выборе вида общественного транспорта? Высокая скорость, отсутствие пересадок, комфорт в дороге (возможность ехать сидя или стоя, но без толкучки), дешевизна поездки, возможность оплачивать проезд проездным (для студентов - БСК), хорошие навыки водителя, соблюдение расписания, частота транспорта, отсутствие пробок, чистота, открывающиеся окна, русский водитель, интересный вид из окна? Что не играет для вас большой роли при выборе вида общественного транспорта?

Что вы обычно делаете в транспорте или ожидая транспорт?

Какие советы относительно использования общественного транспорта вы бы дали людям, переехавшим в Санкт-Петербург из другого города?

Какие советы относительно использования общественного транспорта вы бы дали людям, переехавшим в ваш район из другого района?

Блок 3

"Оценка места жительства"

Вы довольны вашим районом проживания? Что вам нравится? Что вам не нравится?

Если бы вы могли изменить схему общественного транспорта в вашем районе, что бы вы сделали? А если бы вы могли изменить работу общественного транспорта по Санкт-Петербургу?

Как вы думаете, какой вид транспорта надо развивать Санкт-Петербургу? Почему?

Достаточно ли в Санкт-Петербурге станций метро? В каких районах станций метро много? В каких районах его не хватает?

Если бы в вашем районе могли бы построить станцию метро, где бы вы предложили её построить? На какой улице? Почему?

Блок 4

"Влияние транспорта на мобильность"

Как влияет на вашу жизнь тот факт, что рядом с вашим домом есть станция метро/нет станции метро? Вы видите у этого какие-то плюсы? Минусы?

Если бы транспортная обстановка в вашем районе улучшилась или ухудшилась, как это изменило бы ваши повседневные практики? Стали бы вы ездить больше или меньше? Отказались бы от ряда поездок?

Как вы думаете, какие функции есть у общественного транспорта кроме непосредственной перевозки людей?

Какое расстояние вы обычно преодолеваете на транспорте, а какое пешком?

Как вы думаете, каким должен быть радиус пешей доступности метро?
Пешей доступности ближайшей остановки наземного транспорта?

Как вы думаете, каким должно быть время ожидания наземного транспорта?

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

Процедура проведения интервью

Интервью с информантами были проведены на нейтральной территории – в университетах, кафе, фудкортах, торговых центрах. Интервью длились от 43 минут до полутора часа, в среднем – около часа. Все интервью были записаны на диктофон с согласия информантов. Многие из информантов, закончив обсуждать одну из тем, сразу же переходили на другую, которая также присутствовала в гайде. После того, как информант, проговорив то, что считал нужным по теме, останавливался, ему предлагали ответить на следующий вопрос из гайда. Если информант уже отвечал на этот вопрос в своей предыдущей речи, вопрос повторно не предлагался.

*ПРИЛОЖЕНИЕ 4***Пример транскрипта интервью**

И: Расскажите пожалуйста, какие станции метро расположены ближе всего к вам? Какими станциями вы пользуетесь чаще всего?

Р: Вообще транспорт с Кронштадта ходит до нескольких станций метро. Чёрная Речка, Старая Деревня, Проспект Просвещения. Если я еду на работу, то поеду через проспект Просвещения, если погулять – через Старую Деревню. Когда училась - ездила через Чёрную Речку. Чёрная Речка нравится больше всего – до неё ближе ехать и транспорт чаще ходит.

И: Сколько времени у вас занимает дорога до метро?

Ну сейчас в среднем час – час пять минут. Это если маршрутка сразу подходит. Выхожу из дома я с запасом.

Р: Как вы считаете, вы живёте далеко от метро или близко?

Да я думаю, что живу не так уж и далеко, есть люди, которые и дальше живут.

И: Как часто вы пользуетесь общественным транспортом?

Р: Каждый день.

И: Опишите пожалуйста ваш ежедневный маршрут. Которым вы пользуетесь чаще всего. Как вы ездите на работу или на учёбу?

Р: Выхожу обычно в 6:30, 10 минут идёт до автобусной остановки. Потом еду до проспекта Просвещения минут 45, потом ещё минут 10 иду на работу.

И: Обратно домой вы едете таким же способом?

Р: Нет, домой я еду с Чёрной Речки. Дело в том, что на работу удобней ездить на Проспект Просвещения, так как маршрутка прямая, и от проспекта Просвещения на работу идти пешком недалеко. Я работаю на Озерках, там если быстро идти – минут 15 от Просвещения. Но уезжать вечером с Просвета неудобно – людей много, маршруток мало, приходится ждать. Как-то я ждала там маршрутку больше часа. Была большая очередь, подошла маршрутка, я не влезла, пришлось ждать следующую. Через Чёрную Речку удобней, там транспорт всегда ходит.

И: В каких ещё районах города вы часто бываете?

Р: У меня молодой человек в Купчино, у него бываю. Я обычно еду с Чёрной Речки и до Купчино, так как это одна ветка и так ехать удобно. Или еду со Старой Деревни до Международной, молодой человек и от Международной недалеко живёт, там тоже можно доехать.

И: И сколько времени вы проводите в дороге?

Р: До Купчино? Два часа двадцать минут. А на работу – час тридцать. Ну бывает быстрее.

И: Какой вид транспорта вы чаще всего используете?

Р: Я обычно езжу на маршрутках. Раньше, пока училась и ездила по проездному, на маршрутках ездила реже, это невыгодно. Сейчас наоборот выгодно, я доезжаю до Просвета и мне не надо покупать жетон в метро – я иду пешком до работы.

И: А какой ваш любимый вид транспорта?

Р: Ну, маршрутка это хорошо, но мне больше нравится автобус. В них удобно читать книги, не трясёт, светло, хорошо. Сел в угол, достал книжку, можно поспать, если утром едешь.

И: А вы пользуетесь автобусами по Кронштадту? Как у вас вообще с транспортом ситуация?

Р: В Кронштадте есть автобусы, но я обычно хожу пешком. Автобусы ходят не часто, по расписанию, пока подойдёт следующий автобус – можно пройти остановок пять. Их просто нет смысла ждать. У нас есть три своих маршрута, они ходят по одним и тем же остановкам. У моего дома все три останавливаются. Могут пройти друг за другом и потом стоять ждать долго. Легче пешком дойти куда надо. Расстояния небольшие. Ещё есть маршрутка, мама на ней ездит на работу, прямо напротив работы остановка.

И: А как часто вы ездите на разных видах транспорта? И в каких районах обычно?

Р: На метро я езжу каждый день. Район где Проспект Просвещения. На автобусах часто ездила, пока училась. До Чёрной Речки. Когда я училась, нас на практику посылали во все отдалённые районы. Я много на чём успела поездить. Например до метро Озерки и трамвай дальше, ещё были две труднодоступные поликлиники в Приморском районе.

И: А как часто вы используете троллейбусы и трамваи?

Р: Сейчас я на них не езжу. А раньше на троллейбусе тоже ездила на практику – 25 троллейбус в районе Старой Деревни. Это единственный троллейбус, на котором ездила. А вот на трамваях раньше ездила до Чёрной Речки. Автобус идёт по Савушкина и встаёт в пробку по утрам. Я выходила в начале Савушкина и пересаживалась в трамвай, он идёт быстрее. Там выделенка, он идёт по рельсам и быстрее автобуса доезжает. Многие так делали.

И: А электричками вы пользуетесь?

Р: Да ведь у нас нет жд станции. На Кронштадте нет железной дороги. На электричках каталась летом на пляж с подругой на станцию Александровская.

И: Вас устраивает транспорт в Кронштадте?

Р: Нет. Был бы нормальный транспорт – ездила бы чаще. Транспорта мало – всего три маршрута автобуса. И само количество автобусов мало. Я смотрела по расписанию – пройдёт один маршрут, следом второй, следом третий – а потом 40 минут перерыв, нет автобусов вообще.

И: У вас есть какие-то мысли на этот счёт? Идеи как решить эту проблему?

Р: А как это можно решить?

И: Возможно поменять интервалы автобусов, ввести новые маршруты.

Р: Вводить новые маршруты нет необходимости – маршруты проложены нормально. Весь Кронштадт можно обойти за 2 часа. В часы пик автобусы должны ходить часто: туда-обратно. А так маршрутов хватает, надо больше автобусов.

И: А вас устраивает общественный транспорт в Петербурге?

Р: Да, вполне устраивает. Транспорт в Питере нравится больше, он лучше организован, чем в Кронштадте. Всё более продумано, соотносится друг с другом. Хотя вот я недавно узнала, что трамвайные пути на Савушкина закрываются на ремонт. Это неудобно для многих студентов с Кронштадта.

И: А что для вас важно при поездках? Высокая скорость? Комфорт в дороге, стоимость поездки, что-то ещё?

Р: Скорость, конечно, это главное. Хочется доехать как можно быстрее. Высокая скорость важнее комфорта в дороге. Вообще, соотношения скорости и цены – самое главное. Я долго выбирала оптимальный маршрут до работы. Пробовала и на автобусе ездить, и на маршрутке до Чёрной Речки. Когда у меня туго с деньгами, поеду на автобусе. Там дорога стоит 30 рублей, и метро. А когда могу позволить – сяду на маршрутку. Очень важно, чтобы транспорт ходил по расписанию. Вот 101 автобус ходит по расписанию, он ходит раз в 10 минут. Я смотрю на расписание и выхожу с таким расчётом, чтобы автобус подошёл минуты через 3. Когда есть интервал – это неудобно – неизвестно, когда он там пришёл – ушёл. Ещё при выборе маршрута транспорта – важно время, которое он идёт. Когда у меня было БСК, количество пересадок не имеет значения. Сейчас цена важна – стараюсь делать соотношение цены и времени. С Кронштадта до Проспекта Просвещения – 79 рублей, с окраины Кронштадта около дамбы – 72 рубля.

И: А что вы обычно делаете в транспорте и в ожидании транспорта?

Р: Ну, я стараюсь так организовать своё время, чтобы ждать транспорт подолгу не приходилось. А в поездке я обычно копаюсь в интернете, ищу что-то новое. Раньше я почти всегда ездила стоя. На 1 курсе я ездила стоя и не уставала. Многие хотят сесть, ехать долго. Если ты молодой – будешь стоять, пенсионеры будут стгонять тебя с сидячих мест. Много людишек ездит, особенно с утра. В автобусе люди дикие, толкаются, все хотят раньше сесть, ведь дорога долгая, ехать час. А я проскальзываю между ними и сажусь

спокойно. Я принципиально езжу только сидя сейчас. После 1 курса я приобрела одно заболевание и мне теперь сложно долго ехать стоя.

И: А как вообще, в 101 автобусе принято уступать места пожилым людям, мамам с детьми?

Р: Нет. У нас места обычно не уступают. Это скорее исключение, чем правило. Если я сижу у окна, то не уступаю место, но если сижу у прохода – могу уступить. Я уступаю только пожилым людям, лет от 50-60. Если им не уступать, они могут начать ругаться, легче самой встать.

И: Вы довольны вашим районом проживания? Какие плюсы и минусы жизни в Кронштадте можете выделить?

Р: Кронштадт мне нравится. Спокойный город, по сравнению с Питером. Много зелени, мало машин, нет шума. А вот парень живёт в Купчино, там не очень район – много машин, они всё время ездят, даже по ночам, это утомляет. У нас богатая история. Раньше Кронштадт был закрытым городом, и это до сих пор чувствуется. У нас были свои заводы, мы вообще существовали отдельно от Питера. Здесь родилась моя бабушка, моя мама. Я бы хотела остаться в Кронштадте, но тут мало работы. У меня есть два варианта: либо я остаюсь в Кронштадте, но с работой тут плохо, либо переезжаю в Питер. Потому что ездить на работу с Кронштадта я уже устала. И как бы мне не нравился Кронштадт, я выберу работу.

И: То есть можно сказать, что в будущем вы собираетесь переехать из Кронштадта в другой район Петербурга?

Р: Да, думаю я скоро отсюда уеду. Вы поймите, у Кронштадта много плюсов. Тут свежий воздух, мало машин. Я рада, что я здесь родилась, ходила в школу. У нас для маленьких детей – удобно. А вот для родителей – нет. Нет современных торговых центров и мест развлечений для детей. Нет развлекательных комплексов. За всем этим надо ехать в Петербург. У меня

большинство друзей и знакомых – из других районов города, хотя в Кронштадте я живу с рождения,.

И: Как вы считаете, какой вид транспорта надо развивать Петербургу?

Р: Конечно метро. Есть много районов, которые находятся далеко от метро – Зеленогорск, Сестрорецк, другие части Курортного района. Периодически появляется информация, что собираются провести метро в Курортный район. Я даже слышала, что собираются проводить метро в Кронштадт. Но мне бы этого не хотелось – поток туристов увеличится в разы. Людишки и так ходят и глазают. Если ещё и метро откроют, то вообще толпа будет каждый день приезжать. Зачем оно нам? Провести метро до Горской – хорошая идея, а вот в Кронштадт – сомнительно. Кронштадт же раньше был закрытым городом, говорят, что тогда было лучше. У нас было много заводов – а сейчас работают только два. Раньше была даже своя охрана от Кадетского корпуса.

И: А кем вы себя в первую очередь ощущаете – жителем Кронштадта или Санкт-Петербурга?

Р: В первую очередь жительницей Кронштадта. Кронштадт – это родное. Там реально хорошо жить. Вообще по бумагам – Кронштадт – район Питера, но респондент скорее ассоциирует себя с Курортным районом – там много парков.

И: Как вы считаете, в Петербурге достаточно станций метро? В каких районах их много? В каких не хватает?

Р: После того, как во время учёбы нас на практику посылали во все уголки Петербурга, я поняла, что здесь недостаточно станций метро. Я плохо ориентируюсь на местности. Топографический кретинизм – это про меня. Как-то мне надо было проходить практику в больнице на Комендантском проспекте. Там несколько выходов из метро, и я всё время выходила не там, не понимала, как найти свою остановку и на какой транспорт сесть. Блуждала там 10 минут, потом позвонила подруге, которая живёт там рядом, и она мне

всё объяснила. Это был первый день практики, и опаздывать очень не хотелось, хорошо, что я поехала с запасом, и в итоге всё время про запас, искала нужный выход. Приехала вовремя, но перенервничала в тот раз. Вообще я плохо ориентируюсь на местности, легко могу не туда повернуть, заблудиться. Приходится спрашивать помощи у прохожих. Вот я уже несколько месяцев работаю в Озерках, и хожу пешком с Проспекта Просвещения. И как-то всё равно умудрилась задуматься и пройти нужный поворот! Спросила дорогу, мне показали, я совсем недалеко ушла, свернула не в тот двор. Моя подруга говорит, что люди с Кронштадта как-то более дезориентированы. Не знаю, связано ли это с метро или с чем-то другим.

И: А где, по-вашему мнению, не хватает станций метро?

Мне кажется, много где. В Шушарах очень нужно метро. В Пулковое тоже – там аэропорт, много людей приезжает ежедневно. В Мурино тоже. У меня парень работает в Янино, ездит туда на машине. Если бы там открыли метро, стало бы намного удобнее. Было бы неплохо усилить эти направления.

И: А если прямо рядом с вашим домом открылось метро, стали бы вы чаще совершать поездки?

Р: Да, определённо да. Я бы чаще встречалась с молодым человеком, друзьями. По выходным дням мне не хочется выходить куда-то, так как по будням я каждый день выезжаю в Питер, и по выходным хочется побыть дома. В субботу и воскресенье я либо дома сижу, либо выхожу по делам, но из Кронштадта не выезжаю. С друзьями я обычно встречаюсь после работы, чтобы не ехать лишней раз. Совмещаю приятное с полезным, ищу компромисс. Я лучше погуляю с друзьями вечером после работы, чем буду отдельно выезжать в выходной. Если будет метро рядом с домом, то почему бы и в выходной не съездить? У молодого человека часто остаюсь на ночь, скоро наверно перееду к нему. Тогда станет удобней добираться в плане транспорта. Хотя, вот что с Кронштадта до Озерков, что с Купчино – не такая

большая разница по времени. В автобусе хотя бы можно поспать – «доспать» тот час, который не доспал дома. В метро у меня спать не получается.

И: А если бы в вашем районе построили бы станцию метро, где, на ваш взгляд, было бы лучше её расположить?

Р: В Кронштадте было бы логично построить станцию метро посередине между въездом в Кронштадт и самым центром.

И: Вы имеете в виду около съезда с дамбы?

Р: Нет, не там. Знаете, вот как ехать в Кронштадт, съезжаешь с КАДа, едешь в сторону города, там есть жилые кварталы. Если ехать на маршрутке, то там проезд стоит дешевле, чем до центра Кронштадта. Это между съездом с дамбы, в сторону города. Там жилые кварталы, и рядом с ними ещё есть место. Вот там была бы уместна станция метро. А в центре всё так утыкано, скомпоновано, сжато.

И: А вот если бы обстановка в вашем районе ухудшилась бы. Стали бы вы ездить меньше, может изменились бы ваши повседневные практики?

Р: Ну, у нас ситуация с транспортом и так не очень хорошая. Если бы она ещё ухудшилась, то тут одно из двух. Либо поменяла бы место работы, либо переехала в Питер. Тут всё в зависимости от приоритетов, что нравится больше: место жительства или работа.

И: А какое расстояние вы обычно преодолеваете пешком, а какое – на транспорте? Вот сколько вы готовы пройти пешком, а когда сядете в автобус?

Р: Если идти полчаса или меньше – то пешком. Когда хожу с Озерков до Просвета – иду 20 минут. По Кронштадту только пешком. В транспорте я поеду, если там уже большие расстояния, которые за 30 минут не пройдёшь.

И: А какие ещё функции общественного транспорта, кроме непосредственной перевозки пассажиров вы можете назвать?

Р: Реклама. В автобусах всегда висят плакаты с рекламой и в метро её крутят. А другие функции... Нет, ничего в голову не приходит.

И: А сколько времени вам комфортно ожидать транспорт на остановке? И когда обычно наступает тот момент, когда вы думаете: «а почему транспорта так долго нет?»

Р: Я могу ждать транспорт – 20 минут. Дальше уже начинаю возмущаться. Ну я человек нетерпеливый. После 30 минут уже совсем злюсь. Если расстояние не большое, то лучше просто пешком пройти, чем ждать. А если нужен именно транспорт, то я пойду в то место, где он нормально ходит. Поэтому я теперь после работы обычно не иду на Проспект Просвещения, а сажусь в метро и еду до Чёрной Речки. Там хоть маршрутки чаще ходят.

И: Какое, по-вашему, оптимальное расстояние от дома до ближайшей остановки наземного транспорта и до ближайшей станции метро?

Р: Рядом с моим домом есть две остановки. Ближайшая остановка – через дом, это вполне удобно. А до остановки, где все автобусы перекрещиваются – дома 4-5. Идеальный радиус транспортной доступности автобусной остановки – минут 10 пешком. От дома до метро – минут 20 пешком. Если бы я стала искать квартиру, она бы выбрала квартиру в том месте, чтобы до метро было идти не больше 20 минут. В Питере самый опасный район – Невский (если верить газете «Метро»). Гулять поздно не люблю – последний автобус уезжает в полночь. Ближайшие знакомые, к которым можно поехать ночевать – живут далеко от Старой Деревни. Такси я ни разу не пользовалась. Раньше с Кронштадта ходил паром до Василеостровской. Дамбу начали строить в 2002 году, достроили через 10 лет.

И: А вот до того, как вы закончили школу, как часто вы бывали в других районах Петербурга?

Р: Когда я училась в школе, то в Питер ездила редко, меня туда не тянуло. И когда я после школы начала туда ездить на учёбу, было страшно заблудиться.

С мамой мы редко ездили, с одноклассниками тоже. Гуляли по Кронштадту. А в Питер ездили на экскурсии, нам заказывали специальный автобус.

И: Представьте, что кто-то из ваших знакомых переехал с другого района Петербурга в Кронштадт. Какие советы вы бы ему дали? Чтобы было комфортней ездить на транспорте?

Я точно знаю, в какую точку надо встать на остановке, где именно откроется дверь автобуса. В автобусе быстро оббегаю людей и сажусь вперёд. Других секретов вроде нет. А если бы выбирала, где жить, выбрала бы либо Комендантский, либо Звёздную. На Комендантском всё рядом. А в Купчино нравится обстановка – там всё по-другому.