

ЭМПИРИЧЕСКОЕ СОЦИОЛОГИЧЕСКОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ SMART CITY

ДМИТРИЙ ВАСИЛЬЕВИЧ ЗЕРНОВ

кандидат политических наук,
доцент кафедры прикладной социологии факультета социальных наук
Нижегородского государственного университета им. Н. И. Лобачевского,
Нижний Новгород, Россия;
e-mail: zerdv@mail.ru



АЛЕКСАНДР АЛЕКСАНДРОВИЧ ШИРОКОВ

студент-бакалавр кафедры экономической социологии
факультета социальных наук
Нижегородского государственного университета им. Н. И. Лобачевского,
Нижний Новгород, Россия;
e-mail: needeeds@gmail.com



Повседневные передвижения в Нижнем Новгороде: старая инфраструктура и новые медиа

В статье на материалах анкетного опроса и интервью исследуются вопросы комфортности общественного транспорта для жителей Нижнего Новгорода и то, каким образом новые технологии встроены в транспортную систему города. Делается вывод о том, что в настоящее время беспроводные технологии неэффективно работают в транспортной инфраструктуре. Хотя время, проведенное в общественном транспорте, становится более комфортным и не таким бесполезным, сам объем этого времени можно было бы сократить за счет грамотного встраивания новых технологий в систему общественного транспорта.

Ключевые слова: транспортная система, инфраструктура города, общественный транспорт, мобильность, Джон Урри, мобильные приложения.

Движение — один из ключевых феноменов общества. Во все эпохи организация жизни людей во многом определялась доминирующим способом передвижения, будь то пешие или конные прогулки, поезда или автомобили. История последних

начинается в XVIII веке с появлением паросиловых машин, способных перевозить человека. Автомобилям предстоял еще долгий путь к двигателю внутреннего сгорания сначала на горячем газе, а затем на бензине, но в XX веке именно автомобиль стал основным средством передвижения, таковым он остается и сегодня. По мнению Джона Урри, система авто-мобильности определяет облик XX века, подчиняет себе практически весь спектр социальных, культурных, политических, хозяйственных феноменов и задает доминирующие пространственно-временные формы (Урри, 2012: 25). Обитатели города особенно зависят от транспорта и ежедневных перемещений, которые сегодня претерпели серьезные изменения благодаря новым технологиям. В XXI веке, хотя мы и не стали передвигаться больше, но делаем это иначе, чем люди 100 лет назад, сегодня поездки — это не всегда нечто, выпадающее из социальной жизни, они стали комфортнее и быстрее. Летающих машин и скейтбордов из второй части кинотрилогии «Назад в будущее», действие которой происходит в 2015 году, пока еще нет, но наша повседневная городская жизнь и без того радикально изменилась, и во многом благодаря технике. По дороге утром на работу в общественном транспорте можно почитать томик «Капитала», уместя его в руке, перед этим оценив состояние пробок с помощью приложения в телефоне. А еще ранее, стоя на остановке, пассажир прочел бы на электронном табло сообщение о времени прибытия трамвая, троллейбуса или автобуса.

Об изменениях городской среды, вызванных распространением технологий, в последнее время пишут урбанисты, социологи, специалисты по медиа. Один из столпов современных медиаисследований Лев Манович замечает, что виртуальность больше не заключена в рамки экранов стационарных компьютеров, а встроена в обогащенное уличное пространство, она пронизывает весь город и путешествует вместе с людьми, в их карманах и сумках (Manovich, <http://firstmonday.org/article/view/1545/1460>). Проявлением подобного являются, например, QR-коды на асфальте и стенах: чтобы их считать, необходимо соответствующее техническое устройство со специальным программным обеспечением. Скотт Маккуайр посвящает работу тому, «как промышленный город, основанный на фабричном производстве, превращается в медийный город повсеместных коммуникационных потоков» (Маккуайр, 2014: 15). У. Дж. Митчелл фокусируется на стирании границ между физическим и виртуальным, между битами информации и атомами. Так, он пишет: «Сегодня мы все в большей степени живем в точках, где электронные потоки информации, подвижные субъекты и реальные пространства сходятся самым полезным и приятным образом. В этих точках и возникает новая, присущая XXI веку архитектура» (Митчелл, 2012: 10). Примером подобного, в частности, может стать научно-фантастическая игра *Watch dogs*. В ней Чикаго контролируется суперкомпьютером, содержащим информацию обо всех его жителях и мероприятиях, которые могут быть использованы для различных целей. Главный герой, будучи хакером, может в прямом смысле взаимодействовать с городской средой: с помощью смартфона отключать электроэнергию, телефоны или управлять светофорами. Таким образом, тема новых медиа проникла в самые разные области знания.

Как отметил А. Г. Кузнецов на конференции «Выставка достижений научного хозяйства (ВДНХ-8)» (Санкт-Петербург, ЕУСПб, 7–8 ноября), «в России появилась критическая масса исследований о городском транспорте — возможно, мы находимся на пороге целой волны текстов в рамках “поворота к мобильности”» (Возьянов, 2014). Этот поворот провозгласил Джон Урри, призывая «объединить в одном междисциплинарном поле исследования транспорта как средства мобильности и самые

разнообразные виды движения людей и вещей» (Трубина, 2011: 173). Социальный мир, в рамках данного подхода, представляется как образованный множественными и пересекающимися системами мобильности. Эти идеи тесно связаны с посткритической социологией, в частности акторно-сетевой теорией, рассматривающей вещи не как подчиненные человеческой воле, а как соучаствующие в человеческих практиках на равных правах. Главное, чем важна «новая парадигма мобильностей», как еще ее называет Джон Урри, для понимания городов, это возможность рассмотрения их в качестве образований, заданных множественными вариантами движения, ритмов и скорости (Трубина, 2011: 209).

Общественный транспорт — это одна из систем мобильности, то есть «комплекс социальных отношений и материальной инфраструктуры, который делает определенный вид перемещения возможным. Точнее, не просто возможным “в принципе”, но повторяемым, предсказуемым, доступным широкому кругу людей и объектов» (Урри, 2012: 24). Такие системы включают не только движущихся людей и объекты, но и «...всевозможные идеи, связи, неподвижные объекты инфраструктуры и все, что их обеспечивает и снабжает» (Урри, 2012: 24). Поэтому целесообразно исследовать то, как новые медиа встраиваются в систему общественного транспорта.

Как отмечает Джон Урри, ключевая трансформация современной жизни, и в частности систем мобильности, это «переход от специфических “пространств движения”, таких как в ежедневных поездках из-за города на работу, ежегодных праздниках или еженедельных семейных встречах, к “межпространствам” или неопределенному пространству-времени в обширном и тщательно разработанном промежутке между домом/работой/миром социального» (Урри, 2012: 475). Само же «межпространство» — «это пространство и время между двумя или более “мероприятиями”, возникающее в результате размывания границ между временем пути и временем дела» (Урри, 2012: 440). Вызваны эти изменения новыми видами социальной рутины (передвижениями) и новыми технологиями. Одним из таких межпространств является общественный транспорт, в котором современный городской житель ежедневно проводит много времени. Проезжая в нем, человек может заниматься повседневными делами, читать книгу или отвечать на почту. Таким образом, «время пути в рамках “межпространства” превращается во время дела» (Урри, 2012: 440). Стоит отметить, что время дела — это не обязательно время для работы. Под этим словосочетанием понимается совокупность практик, которые человек может осуществлять не только дома, но и проезжая в транспорте: например, общаться с друзьями, назначать встречи, читать книги или смотреть любимый сериал.

Однако такие «межпространства» не повсеместны и возможны только тогда, когда мобильность в большей степени не проблематична. Можно представить себе градиент режимов мобильности. «На одном полюсе этого градиента, “южном”, где тепло и комфортно, будет режим, в котором проблема перемещения человека из одной точки физического пространства в другую решена до такой степени, что огромное количество человеческих и не-человеческих усилий, поддерживающих эту форму мобильности, совершенно скрыто от глаз пассажира» (Кузнецов, Шайтанова, 2012: 140). Передвигаясь в таком непроблематичном режиме, путешественники ощущают податливость пространства, «будто бы» и «в действительности» перемещаются без усилий. «На другом полюсе, “северном”, где холодно и дуют суровые ветра, находится режим мобильности, в котором переход из одной точки пространства в другую, даже если она находится совсем близко, крайне проблематичен,

опасен и не гарантирован» (Кузнецов, Шайтанова, 2012: 140). Путешественники в таком режиме прикладывают много сил, чтобы добраться до цели путешествия. Это режим «проблематичной мобильности».

Прежде чем перейти к разговору о транспортной ситуации в Нижнем Новгороде¹, необходимо указать на то, что пространство города весьма неоднородно и разделено на две неравные части рекой. По сути, это два разных города, не слишком хорошо связанных между собой тремя автомобильными мостами и одним метромостом.

Из-за сильной пересеченности рельефа города его пространство — рыхлое, многие соседние микрорайоны изолированы друг от друга, и поэтому трудно организовать систему общественного транспорта. Сложился такой городской хард, который вынуждает людей пересаживаться на личные автомобили, отчасти отсюда и проблема с пробками [Урбанист, старший консультант КБ «Стрелка»].

В других интервью жители города также отмечают плохую связанность разных частей города:

Я до работы могу доехать на одном автобусе, но я буду, например, с утра добираться два часа до работы, а вечером — три. Сейчас я езжу на метро, потому что метро у нас, слава богу, построили. Значит, я выхожу из дома, доезжаю, допустим, на автобусе до трамвая, на трамвае еду до метро, на метро я еду до работы, то есть у меня получается три пересадки. Но мне с утра доехать это, грубо говоря, час и вечером час двадцать, вот так. Приходится либо стоять, но без пересадок, либо с пересадками, но быстрее [Женщина, 27 лет, живет в Сормовском районе, работает — в Нижегородском].

Езжу к маме, в Сормово, раз в неделю, стараюсь по выходным, потому что это два часа туда, она там за Циолковского, такой переезд, это ужас просто какой-то. Когда я езжу на автозавод к знакомому или по делам, это тоже целый день [Мужчина, 38 лет, живет в Советском районе].

Социальное пространство города сильно централизовано, большинство любимых жителями мест находятся в верхней части города (рис. 1). Любопытно, что многие мосты были отмечены в качестве любимых мест, как оказалось, мосты — это одна из первых ассоциаций с Нижним Новгородом.

Такая концентрация любимых мест в верхней части города во многом связана с наличием здесь необычных и интересных феноменов. Критерием «необычности», как то: «особая атмосфера, уникальные преимущества, отличающее то или иное место от других», — руководствуется «Гид по интересным местам Нижнего Новгорода», который можно найти в гостиницах, хостелах, ресторанах, арт-пространствах, музеях и т.п.² Большинство мест, описанных в «Гиде...», также находятся в верхней

¹ Для этого мы воспользуемся данными, полученными в ходе исследования «Транспортная ситуация в Нижнем Новгороде». Анкетный опрос проходил в период с 16 сентября по 14 октября. Всего в опросе приняли участие 527 респондентов в возрасте 16–50 лет. Также используем данные интервью, проведенных в рамках нашего исследования, которое посвящено восприятию города. Всего было проведено 11 интервью с ментальным картографированием и 3 экспертных интервью с другими исследователями города.

² Гид по интересным местам Нижнего Новгорода. Вып. 3. URL: http://issuu.com/77182/docs/guide_of_interesting_places_in_nizh_3ddc48d2e3202b (дата обращения: 12.02.2015)

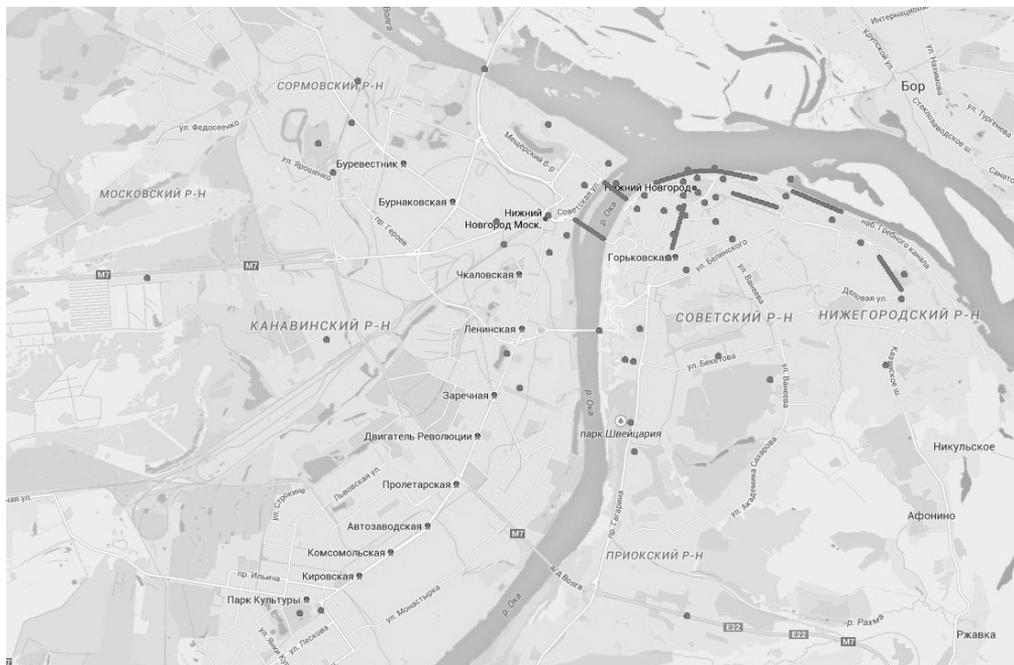


Рис. 1. Любимые места жителей Нижнего Новгорода

части города. Таким образом, верхняя часть города воспринимается жителями через конкретные места, тогда как нижней, как правило, дается более общая характеристика. Большая часть территории города бедна на социальные смыслы.

Нижний Новгород — это два города: нижняя и верхняя часть. У нас, наверное, 70% офисов, университетов — наверху; музеев внизу, по-моему, вообще нет адекватных. Все такие вещи находятся наверху. Вся «движуха» наверху, а снизу — это огромная промышленная и спальная база [Мужчина, 20 лет].

В том, насколько мобильность проблематична для пассажиров общественного транспорта, играет роль множество факторов — от качества самих средств передвижения до наличия/отсутствия в салоне автобуса кондуктора. В связи с этим попытаемся определить, насколько проблематичен общественный транспорт для жителей Нижнего Новгорода, является ли время, проведенное в нем, временем дела, и то, каким образом новые технологии встроены в инфраструктуру транспортной системы города.

Городской транспорт Нижнего Новгорода представлен муниципальными автобусами (57 маршрутов), маршрутными такси (62 маршрута), трамваями (15 маршрутов), троллейбусами (17 маршрутов) и метрополитеном (2 линии). Наиболее востребованными нижегородцами видами общественного транспорта являются автобусы и маршрутные такси: регулярно ими пользуется свыше 60% горожан, а примерно для 40% они являются транспортом ежедневного пользования (табл. 1).

Таблица 1

Использование общественного транспорта нижегородцами, %

| Транспорт | Каждый или почти каждый день | Несколько раз в неделю | Несколько раз в месяц | Вообще не используют |
|------------------|------------------------------|------------------------|-----------------------|----------------------|
| Автобусы | 44 | 16 | 28 | 12 |
| Маршрутные такси | 44 | 20 | 26 | 11 |
| Метро | 14 | 10 | 40 | 36 |
| Трамваи | 8 | 9 | 31 | 51 |
| Троллейбусы | 6 | 9 | 30 | 54 |

Метро занимает промежуточное положение в рейтинге популярности общественного транспорта: 36% не используют его вообще, остальные предпочитают использовать довольно редко. Всего 14% жителей города выбирают метро как средство для ежедневного передвижения. Трамваи и троллейбусы пользуются наименьшим спросом среди жителей Нижнего Новгорода: 51% и 54%, соответственно, не используют их вообще. Естественно, что основную роль здесь играет место жительства. Так, автобусы и маршрутные такси с переменным успехом обслуживают большую часть территории города, чего нельзя сказать о трамвайно-троллейбусной сети, а уж тем более метро, которое пока покрывает сравнительно незначительную территорию.

Специалисты, занимающиеся изучением Нижнего Новгорода, выделяют транспортную инфраструктуру как одну из «наиболее сложных проблем» (Градов, Иудин, Рюмин, 2012: 66) и «как один из негативных элементов городской среды» (Чернявская, 2012: 101) и отмечают, что «сложившаяся система общественного транспорта работает крайне неэффективно. Автобусы ходят редко, многие маршруты проложены по основным магистралям, в результате складывается не городская, а сельская система передвижения, которая подразумевает, что горожанин пользуется лишь одной остановкой (приехал в определенный район, сделал там свои дела и оттуда же уехал)» (Тарновецкая, 2013: 333).

Проблемы с транспортом для многих жителей города начинаются уже с остановки. Примерно 60% жителей на ожидание транспорта затрачивают не более 15 минут. Однако для оставшейся трети время ожидания общественного транспорта оказывается более длительным. Примерно 30% называют интервал от 15 до 25 минут, 8% — 25–45 минут, а 2% — примерно час и более. В самом невыгодном положении оказываются пассажиры троллейбусов: среди них теряют на остановке более 15 минут — 46% (18% из них — 25 минут и более).

В среднем на поездку из дома на работу горожане затрачивают чуть более 40 минут. В зависимости от района проживания время одной поездки варьируется от примерно получаса (для жителей Советского района) до часа (для жителей Сормовского и Автозаводского района). Конечно, все зависит от того, в каком районе города человек проживает и в каком — работает. К сожалению, для полного анализа обозначенной ситуации собранных данных оказалось недостаточно. Хотя в качестве иллюстрации можно указать на то, что, например, жители Сормовского района, чье место работы находится в этом же районе, тратят на одну поездку в среднем примерно полчаса, а жители этого же района, но чье место работы находится в Советском районе, тратят на поездку уже час и пятнадцать минут.

В целом неудовлетворенность дорожно-транспортной системой демонстрируют 55% населения, а 56% считают общественный транспорт некомфортным.

Больше всего не нравятся пробки, транспортная инфраструктура. То, что нельзя вот в любой момент куда-то выехать или докуда-то доехать или просто выйти пешком, трудно добраться докуда-то. На это слишком много времени уходит, вот это мне не нравится. На то, чтобы добраться до той же природы, до того же парка «Швейцария», надо выбрать определенное время, когда меньше пробок, а в это время там уже некрасиво или темно [Мужчина, 27 лет, живет в Нижегородском районе].

Ситуация разнится по районам (рис. 2): самым комфортным для передвижений оказался Ленинский район: 54% его жителей считают проезд комфортным, далее следуют Канавинский (41%) и Автозаводский (38%) районы. В плане комфорта и удобства общественного транспорта нижняя часть города более выигрышна. Это подтверждается и другими исследователями: «Если сравнивать верхнюю и нижнюю части города с позиции обеспеченности транспортом и услугами первой необходимости, то можно однозначно сказать, что гораздо удобней жить в нижней» (Тарновецкая, 2013: 334). Хотя это и сочетается там с неважной экологической обстановкой и низким качеством облика улиц.

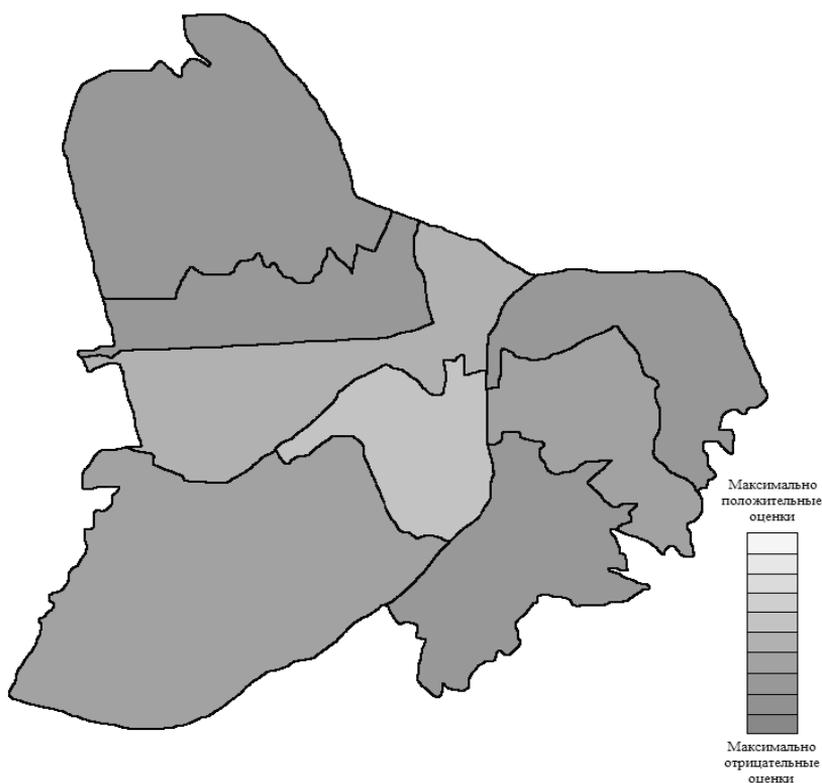


Рис. 2. Оценка комфортности общественного транспорта жителями разных районов города

Основные претензии тех, кто считает автобусы, маршрутные такси и троллейбусы некомфортными, следующие (рис. 3): подавляющее большинство отмечают, что эти виды транспорта постоянно перегружены, часто называют плохое состояние салона и некомфортную температуру в нем, реже выделяют мусор и грязь в салоне и громко играющую музыку, которая создает дискомфорт.

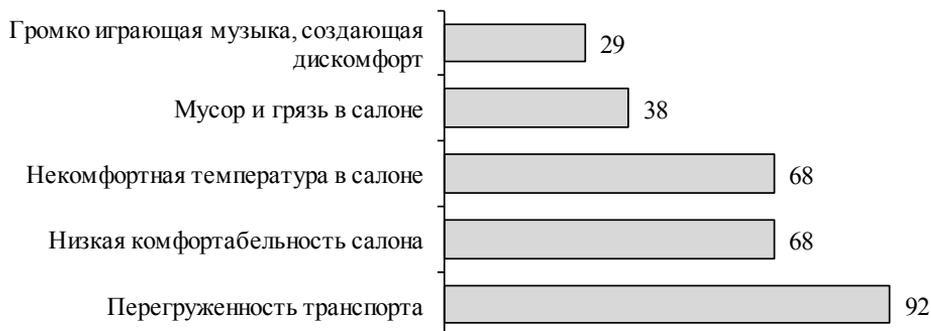


Рис. 3. Основные претензии к общественному транспорту, %

Одной из инноваций для транспортных систем последнего десятилетия явились табло с ожидаемым временем прибытия транспорта. Необходимость подобного технического устройства обусловлена тем, что для общественного транспорта важны не только маленькие интервалы движения, но и предсказуемость времени прибытия. Придя на остановку, человек может задуматься: стоит ждать автобус или пойти пешком, поехать с пересадкой или подождать «редкий» маршрут. Подобные проблемы и решают хорошо работающие табло с информацией о маршрутах и времени ожидания транспорта. Стоит подчеркнуть, что это должно быть не просто расписание, а довольно гибкая техническая система, реагирующая на транспортную обстановку в городе с учетом пробок.

В Нижнем Новгороде данная технология пока еще не получила распространения, у 85% жителей на остановке около их места проживания такое табло отсутствует. Те, что есть, в основном расположены в центре города (рис. 4), 28% — в Нижегородском районе, 23% — в Советском. Однако большинство (84%) тех, у кого рядом с домом такие табло все-таки есть, отмечают, что они не помогают. Отчасти это можно объяснить их малым количеством — чтобы эта технология работала хорошо, нужна налаженная, централизованная система, покрывающая весь город. Все транспортные средства должны быть оборудованы GLONASS/GPS трекером, который передает информацию о местоположении транспортного средства в диспетчерскую. В диспетчерской на сервере высчитывается информация о том, как скоро транспорт будет на конкретной остановке, которая и передается на табло через Интернет (у каждого табло есть GPRS/3G модуль). Если таких табло почти нет в городе, то и трекером оборудованы далеко не каждый автобус/маршрутка, а значит, время их прибытия неизвестно.

Другой важной инновацией последних лет для транспортной системы явились мобильные приложения и различные сайты о ситуациях на дорогах и движении транспорта. Примерно половина жителей города приложениями об общественном транспорте не пользуются вообще, 28% редко пользуются, 14% — пользуются часто и лишь 4% пользуются постоянно. Однако даже те, кто их активно использует,

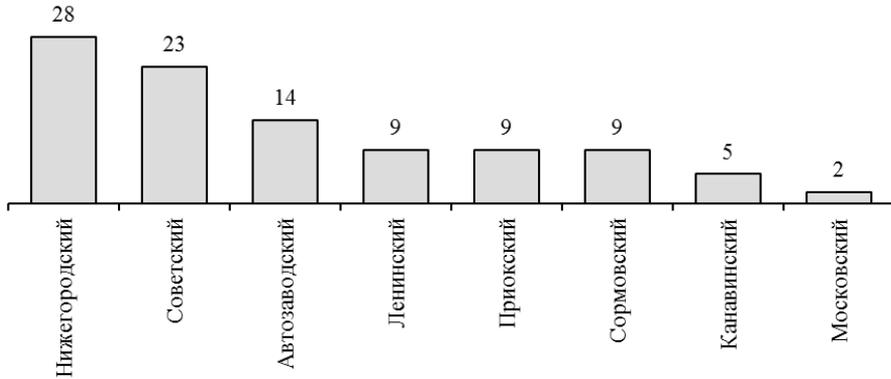


Рис. 4. Встречаемость табло с предполагаемым временем прибытия общественного транспорта в районах города, %

предъявляют массу претензий: 61% активных пользователей подобных приложений отмечают, что общественный транспорт некомфортен, 66% — что его приходится долго ждать, а 63% — что он часто не приходит по расписанию. Причина такой неэффективности отчасти в том, что данные приложения отображают информацию далеко не обо всем транспорте.

Информация поступает только та, что дает ЦДС [ЦДС — Центральная диспетчерская служба городского пассажирского транспорта]. То есть примерно четверть от всех маршруток и все — никаких социальных автобусов, троллейбусов, трамваев. Проблема в том, что Яндекс на это никак не влияет. ЦДС подотчетна дептрансу, и все вместе они не заинтересованы в раскрытии информации по муниципальному транспорту [Городской активист, руководитель проекта «Горький Город»].

Использование приложений/сайтов о ситуации на дорогах более распространено (рис. 5), доля активных пользователей составляет 34% населения города, а совсем не используют лишь 14%. Для пользователей общественного транспорта подобные приложения умеренно эффективны. Почти треть тех, кто попадает в пробки

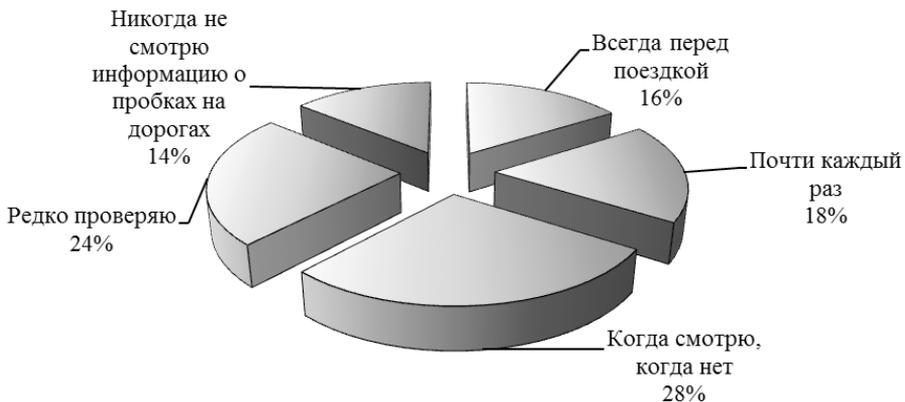


Рис. 5. Использование приложений/сайтов о ситуации на дорогах

несколько раз в неделю и чаще, активно отслеживают данную информацию. Для этой группы общественный транспорт на 10% более комфортен, чем для тех, кто за подобной информацией не следит.

Далее попробуем ответить на вопрос, является ли время, проведенное в пути, временем дела. Около 39% населения Нижнего Новгорода не согласны с утверждением, что время, проведенное в общественном транспорте, потеряно без пользы. Большинство (80%) тех, кто считает проезд комфортным, также согласны с утверждением, что, находясь в общественном транспорте, можно заниматься своими делами (читать, работать, отвечать на письма и т.д.). Среди тех, для кого транспорт более проблематичен, лишь 40% согласны с этим утверждением. Таким образом, подтверждается одно из наших предположений: время в пути, становится временем дела тогда, когда мобильность в большей степени «не проблематична». Подробнее рассмотрим группу населения, для которой общественный транспорт комфортен, а поездка в нем является временем дела. Данная группа составляет 25% населения Нижнего Новгорода. В нее входят примерно равное количество мужчин и женщин, 47% данной группы находятся в возрасте до 21 года, 34% — в возрасте 22–29 лет и 19% старше 30. В большинстве своем это студенты (46%), специалисты (19%), рабочие (14%), служащие (12%).

Большинство отмечают, что проезжая в транспорте, слушают музыку (рис. 6), выходят в Интернет или читают книги на электронных устройствах, реже разговаривают по мобильному телефону, читают книги в бумажном переплете и играют в игры. Таким образом, в общественном транспорте преобладают практики с техническими устройствами.

Стоит отметить, что прослушивание музыки не является «делом» и, что более важно, это не отличительная черта группы населения, для которой транспорт в большей степени не проблематичен, а проезд в нем — время дела. Данная практика является преобладающей для большинства населения Нижнего Новгорода, этим занимаются 69% людей во время поездки. Если же взглянуть на группу населения, для которой проезд в общественном транспорте более проблематичен и не является временем дела, то они более чем в половине случаев отмечают, что ничем не занимаются во время поездки.



Рис. 6. Занятия пассажиров в общественном транспорте, %

Таким образом, гипотеза о том, что время в пути становится временем дела благодаря использованию новых технологий, подтверждается. Как изобретенный в XV веке Иоганном Гутенбергом современный способ книгопечатания позволил со временем книгам проникнуть в дома и личные коллекции многих людей, так и миниатюризация технических устройств позволила им проникнуть в нашу повседневную жизнь. Сжав целую библиотеку до размеров PocketBook'a и ноутбук — до размеров телефона или планшета, человек удобно их использует в короткие промежутки свободного времени, а развитие современных средств коммуникации превратило эти промежутки в почти рабочее время. Хотя, как мы уже упоминали ранее, время дела — необязательно время работы, а конкретные практики людей в общественном транспорте, вроде выхода в Интернет, могут стать предметом отдельного исследования.

Подытоживая, необходимо сказать, что транспортная ситуация в Нижнем Новгороде оставляет желать лучшего: пространственная структура очень рыхлая, недостаточно дорог, дублирующих основные магистрали, а, как показывают проведенные нами интервью, пробки — одна из главных ассоциаций с Нижним Новгородом у его жителей. По всему видно, данная проблема не получит своего решения в ближайшее время, для этого необходима масштабная перепланировка дорожно-транспортной системы. Не смогут ее кардинально решить и новые технологии, однако они могут значительно смягчить ситуацию. Как мы продемонстрировали выше, новые технологии не слишком эффективно работают в системе общественного транспорта Нижнего Новгорода. Более общий процесс усложнения городской среды в связи с распространением беспроводных технологий, портативных устройств и систем реального времени берет свое. Сегодня время, проведенное в общественном транспорте, становится более комфортным и не таким бесполезным, но все же сам объем этого времени можно было бы сократить за счет более грамотного встраивания новых технологий в инфраструктуру общественного транспорта.

Литература

Возьянов А. ВДНХ-8. Mobility Turn: городской транспорт между техническими артефактами и моральными порядками. URL: <http://eu.spb.ru/index/news-archive/2014/14300-mobility-turn> (дата обращения: 06.12. 2014) [*Voz'yanov A. VDNKH-8. Mobility Turn: gorodskoy transport mezhdru tekhnicheskimi artefaktami i moral'nymi poryadkami.* URL: <http://eu.spb.ru/index/news-archive/2014/14300-mobility-turn> (data obrashcheniya: 06.12. 2014)].

Градов И. А., Иудин А. А., Рюмин А. М. (2012). Среда обитания Нижнего Новгорода: взгляд изнутри. Бренд Нижегородской области: предпосылки и концепция формирования. Нижний Новгород: НИСОЦ. С. 66–72 [*Gradov I. A., Iudin A. A., Ryumin A. M. (2012). Sreda obitaniya Nizhnego Novgoroda: vzglyad iznutri. Brend Nizhegorodskoy oblasti: predposylki i kontseptsiya formirovaniya. Nizhniy Novgorod: NISOTS. S. 66–72*].

Кузнецов А. Г., Шайтанова Л. А. (2012). Маршрутные такси на перекрестке режимов справедливости // Социология власти. № 1. С. 137–149 [*Kuznetsov A. G., Shaytanova L. A. (2012). Marshrutnyye taksi na perekrestke rezhimov spravedlivosti // Sotsiologiya vlasti. № 1. S. 137–149*].

Маккуайр С. (2014). Медийный город: медиа, архитектура и городское пространство / пер. с англ. М. Коробочкина. М.: Strelka Press [*Makkuayr S. (2014). Mediyunnyy gorod: media, arkhitektura i gorodskoye prostranstvo / per. s angl. M. Korobochkina. M.: Strelka Press*].

Митчелл У. Дж. (2012). Я++: Человек, город, сети / пер. с англ. Д. Симаковский. М.: Strelka Press [*Mitchell U. Dzsh.* (2012). Ya++: Chelovek, gorod, seti / per. s angl. D. Simakovskiy. M.: Strelka Press].

Тарновецкая Р. (2013). Центральность и периферийность в культуре городской жизни Нижнего Новгорода. Археология периферии. М.: Принтмаркет. С. 330–339 [*Tarnovetskaya R.* (2013). Tsentral'nost' i periferiynost' v kul'ture gorodskoy zhizni Nizhnego Novgoroda. Arkheologiya periferii. M.: Printmarket. S. 330–339].

Трубина Е. С. (2011). Город в теории: опыты осмысления пространства. М.: Новое литературное обозрение [*Trubina Ye. S.* (2011). Gorod v teorii: opyty osmysleniya prostranstva. M.: Novoye literaturnoye obozreniye].

Урри Дж. (2012). Мобильности / пер. с англ. А. В. Лазарева. М.: Издательская и консалтинговая группа «Праксис» [*Urri Dzsh.* (2012). Mobil'nosti / per. s angl. A. V. Lazareva. M.: Izdatel'skaya i konsaltingovaya grupa «Praksis»].

Чернявская О. С. (2012). Изучение идентичности горожан // Вестник Нижегородского университета им. Н. И. Лобачевского. Сер. Социальные науки. № 2. С. 96–102 [*Chernyavskaya O. S.* (2012). Izucheniye identichnosti gorozhan // Vestnik Nizhegorodskogo universiteta im. N. I. Lobachevskogo. Ser. Sotsial'nyye nauki. № 2. S. 96–102].

Manovich L. The poetics of urban media surfaces. URL: <http://firstmonday.org/article/view/1545/1460> (data obrashcheniya: 22.09.2014).

Every Day Movement in Nizhny Novgorod: Old Infrastructure and New Media

DMITRII V. ZERNOV

Associate Professor,
Department of Social Sciences, Lobachevsky State University of Nizhni Novgorod,
Nizhni Novgorod, Russia;
e-mail: zerdrv@mail.ru

ALEKSANDR A. SHIROKOV

Student Bachelor
Department of Social Sciences, Lobachevsky State University of Nizhni Novgorod,
Nizhni Novgorod, Russia;
e-mail: needeeds@gmail.com

In article on materials of questionnaire and interview are investigated of comfortableness of public transport for residents of Nizhny Novgorod and how new technologies are built in transport system of the city. The conclusion is drawn that now wireless technologies inefficiently work in transport infrastructure. Though time spent in public transport becomes more comfortable and not such useless, the volume of this time could be reduced due to competent embedding of new technologies in system of public transport.

Keywords: transport system, infrastructure of the city, public transport, mobility, John Urri, mobile application.