

# Изучение повседневной мобильности горожанок с детьми: опыт применения стратегии смешивания методов<sup>1</sup>

Мария Балакирева\*

*В статье рассматриваются особенности применения стратегии смешивания методов для изучения повседневной мобильности. Используя сочетание методов (количественное и качественное исследование методом «интервью во время прогулки»), автор анализирует перемещения матерей с детьми в городском пространстве, делая как содержательные выводы о различных аспектах адаптированности городской среды для семей с детьми, так и методические выводы о возможностях стратегии смешивания методов для выбранной тематики.*

**Ключевые слова:** пространственные практики, повседневная мобильность, дружественная городская среда, стратегии смешивания методов

## Постановка проблемы

Город играет важную роль в жизни его обитателей, «задавая им траектории поведения и жизненного пути» (Стрельникова, 2012, с. 11). Феномен города многогранен, он, словами Вирта, представляет собой «мозаику социальных миров». Многогранны также и спектры потребностей различных категорий горожан. Сформулированная А. Лефевром проблема конфликта между репрезентацией пространства и пространствами репрезентаций (Lefebvre, 1991, p. 48) выражается в том, что между проектом, созданным профессионалами, и реальными практиками использования пространства возникает несоответствие. Иными словами, проекты и различные административные решения зачастую не отвечают реальным потребностям горожан и даже вступают в противоречие с ними. Наряду с этим проектные решения обычно ориентированы на «среднего пользователя», что может негативно отражаться на таких группах, как, например, родители с маленькими детьми. Поэтому мы считаем, что изучение повседневного опыта перемещений горожан, их потребностей и ожиданий относительно городского пространства является актуальным.

---

<sup>1</sup> Статья подготовлена в ходе работы (№ проекта 15–05–0012) в рамках Программы «Научный фонд Национального исследовательского университета «Высшая школа экономики» (НИУ ВШЭ)» в 2015 г. и с использованием средств субсидии на государственную поддержку ведущих университетов Российской Федерации в целях повышения их конкурентоспособности среди ведущих мировых научно-образовательных центров, выделенной НИУ ВШЭ.

\* Балакирева Мария, бакалавр социологии НИУ ВШЭ, магистрант Высшей школы урбанистики НИУ ВШЭ. balmaly10@gmail.com.



## Городская среда, ее возможности и ограничения

При изучении повседневной мобильности с точки зрения доступности и удобства элементов городского пространства представляется целесообразным ограничиться пространственной компонентой городской среды, абстрагируясь от символического восприятия города. Мы предлагаем исследовать маршруты (траектории перемещений), учитывая их протяженность во времени и пространстве. Такое видение позволяет обратиться к понятию пространственных практик как «проживаемого телесного опыта» и «траекторий движения по городу» (Стрельникова, 2012, с. 17), т. е. к анализу повседневного опыта перемещений. В качестве теоретической базы мы избрали подход К. Линча; в соответствии с ним пространство города может быть условно представлено как совокупность элементов, динамичной системы, а люди рассматриваются как подвижные элементы этой системы. Центральной категорией при таком подходе выступает мысленный образ среды, т. е. индивидуальный образ городского пространства, формирующийся в сознании горожанина. Мысленный образ, возникающий в сознании горожан, далее может быть сопоставлен, соотнесен с физическими формами пространства. Таким образом, основываясь на практиках горожан (а, следовательно, и на образах, которые относятся к физическим объектам), можно представить некоторую структуру городского пространства. Автор выделяет пять типов элементов образов города: пути, границы, районы, узлы и ориентиры. Детальный анализ маршрутов может быть произведен при помощи оперирования с такими категориями, как «пути» (всевозможные маршруты), «границы» (разного вида препятствия, ограничивающие пространственные практики горожан) и «узлы» (места назначения) (Стрельникова, 2012, с. 51). Рассмотрим авторские определения этих понятий.

Согласно Линчу, «Пути — это каналы, вдоль которых наблюдатель может перемещаться постоянно, периодически или только потенциально. Их роль могут играть улицы, тротуары, автомагистрали, железные дороги, каналы... относительно путей организуются все остальные элементы среды» (Линч, 1982, с. 51).

«Границы — это те линейные элементы окружения, которые наблюдатель не использует в качестве путей и не рассматривает их в этом качестве... Такие границы могут быть легко или трудно преодолимыми барьерами...» (Линч, 1982, с. 52).

«Узлы — это места или стратегические точки города, в которые наблюдатель может свободно войти, это интенсивные фокусы, к которым и от которых он движется... могут быть и просто местами максимальной концентрации каких-то функций или физических характеристик... заключают в себе и место соединения путей, и место концентрации... Их можно называть ядрами» (Линч, 1982, с. 52). Иными словами, узлы — это условные точки соединения путей горожан, будь то магазины, кафе, площади и пр.

Говоря о Москве с точки зрения адаптированности городской среды для жизни с ребенком, отметим следующее: несмотря на положительные тенденции, город совершенствуется фрагментарно и зачастую улучшения касаются выборочных объектов, или «узлов», следуя классификации К. Линча. Д. Бычкова отмечает, что «существуют отдельные точки городского пространства, в которых детям будет комфортно, весело и безопасно... оказываясь за пределами таких островов, ребенок ощущает себя во враждебной среде» (Бычкова, 2015). Эксперты, работающие в данной области, отмечают, что для каждой категории горожан с ограничениями мобильности (будь то пенсионеры, инвалиды, родители с маленькими детьми или даже велосипедисты) должен быть обозначен спектр потребностей и изучены их пространственные практики (Неберушкина, 2010, с. 63). В ходе анализа литературы и источников нами были выделены следующие критерии дружелюбной детям городской среды: свободная мобильность, игры на природе, право быть горожанином, свободная игра<sup>2</sup>. Далее мы будем использовать термин *адаптированность* городской среды как сочетание в ней свойств *универсального дизайна* и *дружелюбности*.

<sup>2</sup> URL: <http://www.unesco.org/most/guic/guicguuw.htm> (дата обращения: 12.10.2015).

Важным исследовательским вопросом является также выделение элементов городской среды, наиболее активно используемых той или иной категорией горожан. Например, такая попытка была предпринята в 2007 г. в рамках исследования О. Б. Савинской по изучению опыта совмещения профессиональных и семейных обязанностей женщинами с детьми-дошкольниками в Москве (Савинская, 2008). В ходе этого исследования был обозначен ряд наиболее активно используемых родителями дошкольников аспектов городской среды, а также выделены наиболее проблемные элементы (это касалось парков и составляющих различных маршрутов).

### Методология исследования

Эмпирический объект исследования — матери детей до трех лет. Изначально в исследовании предполагалось изучить именно родителей детей раннего возраста. Чтобы задать ограничение по возрасту (после которого пространственные практики и маршруты родителей с детьми претерпевают значительные изменения), а также убедиться в выборе объекта исследования (матери детей), были изучены некоторые работы из области социологии детства и родительства. В исследовании О. Б. Савинской отмечается, что практики ухода за ребенком в семьях (с детьми до трех лет) в основном распределяются между матерью и бабушкой (примерно в 2/3 семей это мать ребенка и в 1/3 — бабушка), феномен «вовлеченного отцовства» пока еще остается непопулярным (Савинская, 2014, с. 146).

Наш исследовательский дизайн базировался на стратегии смешивания методов. Был выбран «пояснительный последовательный дизайн» (следуя классификации Дж. Кресвелла), в частности, модель выбора участников (Creswell, 2008, р. 59). Пояснительный последовательный дизайн в основном используется с «доминирующим» количественным методом, когда качественные данные призваны разъяснить результаты количественного этапа. В ходе количественного этапа планировалось получить оценки удовлетворенности доступности и субъективной важности различных аспектов городской среды. Кроме того, он играл роль «разведывательного». Данные служили подготовительной базой для отбора информантов для качественного этапа, в ходе которого планировалось провести детальный анализ их повседневных маршрутов. Таким образом, исследование включало в себя несколько этапов. На первом этапе мы провели вторичный анализ оценок удовлетворенности, доступности и субъективной важности различных аспектов городской среды, опираясь на материалы исследования О. Б. Савинской (Савинская, 2008, с. 89). На втором этапе был проведен количественный опрос в формате онлайн-анкетирования в тематических интернет-сообществах, а также анкетирование в детских садах (анкетные вопросы соответствовали вопросам проекта 2007 г.). Объем выборки составил 406 информантов. К сожалению, нам не удалось реализовать масштабную вероятностную выборку при опросе в детских садах (в 2007 г. аналогичный опрос проводился при поддержке Правительства Москвы) для корректного сопоставления с результатами 2007 г. и для анализа динамики показателей. Данные второго этапа использовались нами для подготовки третьего (качественного): для уточнения проблемных элементов городского пространства и для отбора информанток (в соответствии с моделью выбора участников). Чтобы обеспечить наибольшую вариативность маршрутов, критерием отбора был выбран административный округ проживания. Так как наибольшую важность, по мнению информанток, имеют такие «узлы» городского пространства, как парки, специальные места отдыха и детские площадки, то эта информация была учтена нами при разработке гайда интервью. Затем, на четвертом этапе, используя гайд и схемы маршрутов, мы провели 16 «интервью во время прогулки», что стало адаптированной версией метода «биографическая прогулка», подробно описанного А. Стрельниковой (Стрельникова, 2012; Стрельникова, 2014).



## Данные по оценке элементов городской среды

Что касается оценки изменений в городской среде за последние 5 лет, 31% информанток отметили, что стало гораздо комфортнее, 45% заметили несущественные положительные изменения. Однако стоит отметить, что в 69% случаев у информанток это единственный ребенок, возраст первого старшего ребенка при наличии нескольких детей в 70% случаев не превышает года. Можно предположить, что до рождения ребенка они могли не замечать существенных неудобств в организации городской среды для жизни с ребенком, поэтому оценки могут быть занижены. Но в целом следует отметить, что информантки преимущественно положительно оценивают изменения в городской среде.

Таблица 1

### Распределение ответов на вопрос: «Стала ли за последние 5 лет городская среда удобнее для жизни горожан с детьми?»

Варианты ответов	% опрошенных
Стало гораздо удобнее, комфортнее	31
Стало несколько удобнее, но изменения несущественные	45
Все осталось так, как и было	10
Стало несколько хуже, но изменения несущественные	1
Стало гораздо хуже, появилось много неудобств	2
Затрудняюсь ответить	11
Всего	100

Что касается оценки удобства, в отличие от результатов 2007 г., парки и специальные места отдыха вызывают меньше проблем. Наиболее проблемные элементы городской среды — это по-прежнему составляющие различных маршрутов, что и обращает к необходимости более детального их изучения.

Таблица 2

### Распределение ответов на вопрос «Как бы Вы оценили удобство следующих элементов городской среды? (где 1 — крайне неудобно, 7 — очень удобно)» (в %)

Элементы городской среды	не пользуюсь								затрудняюсь ответить
		1	2	3	4	5	6	7	
Пандусы для детских колясок, детских велосипедов и пр.	8	12	8	17	15	16	7	16	1
Свободные от машин и достаточно широкие тротуары для того, чтобы можно было проехать по ним с коляской	7	17	12	10	12	17	7	17	2

Элементы городской среды	не пользуюсь	1	2	3	4	5	6	7	затрудняюсь ответить
Специальные переходы и ограничители скорости на дорогах в местах, близких к детским учреждениям	9	9	10	6	13	17	12	22	2
Удобные подъезды и легко открывающиеся подъездные двери	7	29	15	12	7	12	3	10	5
Специальные помещения для колясок в подъездах	27	33	7	4	5	4	3	9	7
Специальные помещения или места для колясок у поликлиник	9	7	2	7	11	9	17	32	5
Навесы от дождя и солнца в местах парковки колясок (например, в детских поликлиниках)	12	8	4	12	12	4	13	28	7
Удобная организация проезда в городском общественном транспорте (наличие мест для детских колясок, низкий пол транспорта)	18	16	6	12	5	16	10	12	6
Детские площадки	3	3	2	12	7	21	10	40	2
Парки и специальные места отдыха	3	5	1	5	13	13	17	40	2

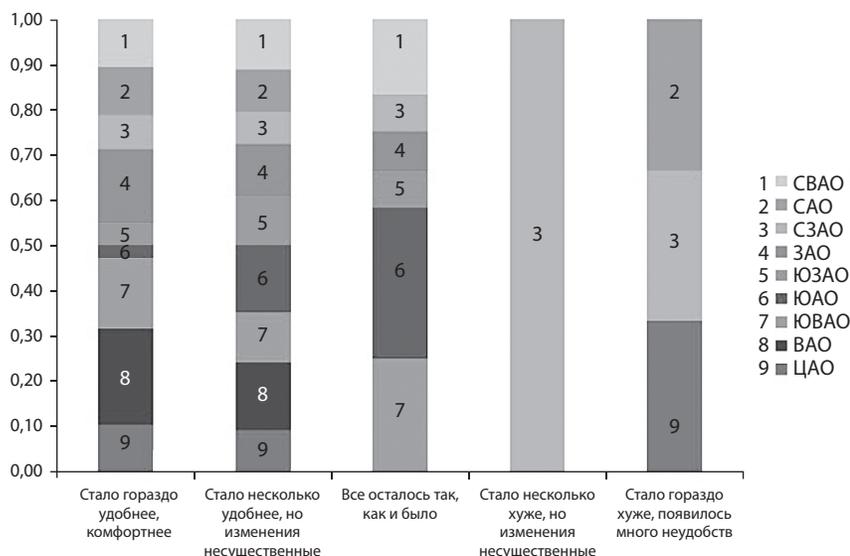


Рис. 1. Распределение ответов на вопрос о характере изменений в городской среде за последние 5 лет (процентный вклад в оценки по округам)



Стоит также отметить, что жительницы разных административных округов оценивают изменения по-разному. На следующем рисунке видно, что основной вклад в отрицательные оценки внесли жительницы СЗАО, ЦАО и САО, хотя, по данным исследования 2007 г., районы на севере были одними из самых комфортных для жизни с ребенком. Также в 2007 г. ВАО оценивался как один из наименее комфортных, а сейчас можно заметить положительные тенденции.

Также выяснилось, что ни возраст, ни профессиональные характеристики не влияют на общую удовлетворенность городской средой. Можно сделать вывод, что на оценку элементов городского пространства влияют иные факторы. Что и планировалось выяснить в ходе качественного этапа исследования. В целом все категории «путей» оцениваются неоднозначно и вызывают нарекания. Наибольшую важность, по мнению информанток, имеют такие узлы, как парки и специальные места отдыха и детские площадки.

### **Качественный этап исследования: «интервью во время прогулки»**

Как уже упоминалось, в данном исследовании мы осуществляли сбор качественных данных с помощью интервью во время прогулки, что представляет собой комбинацию таких методов, как наблюдение и интервью. В нашем случае интервью во время прогулки является модификацией метода «биографическая прогулка», введенного в оборот А. В. Стрельниковой: «Биографической прогулкой мы называем метод, в котором биографическое интервью, как реконструкция жизненного пути в целом или отдельных этапов жизни, комбинируется с включенным наблюдением, проводимым во время прогулки по определенным городским маршрутам» (Стрельникова, 2012, с. 48–49). Также А. В. Стрельникова отмечает, что данная методика может применяться для изучения того, как горожане воспринимают изменения в городском пространстве.

При разработке инструментария в основу легли категории путей и узлов, как составных элементов маршрута. В то же время предполагалось узнать историю изменения маршрутов по мере взросления ребенка, новые пути освоения пространства. Нами использовались рекомендации по составлению инструментария интервью для анализа пространственных практик (Стрельникова, 2012, с. 27). Также в исследовании изучался вопрос о типичных маршрутах с ребенком (как в прошлом, так и в настоящем) и их подробное описание. Предполагалось, что в последовательном рассказе о своих маршрутах с ребенком информантка будет затрагивать категории узлов, путей и границ, рассказывая как о преимуществах, так и о недостатках городских пространств.

Реализация описанной модели выбора участников позволила предварительно изучить ответы информанток по количественному опроснику. Благодаря этому появилась возможность подготовить адаптированный гайд (например, у матерей детей более старшего возраста подробнее спрашивалось про опыт предыдущих лет и процесс изменения маршрутов). Модель отбора участников продемонстрировала свою эффективность: поскольку качественная часть была своего рода эксплораторным исследованием, а временные ресурсы были ограничены (информантки не имели возможности участвовать в долгой беседе в силу необходимости присмотра за маленьким ребенком), осведомленность относительно социально-демографических характеристик и ответов по количественной части позволяла сделать беседу максимально содержательной.

Что касается преимуществ данной методики, одним из них является то, что городское пространство может выступать *стимульным пространством* для разного рода воспоминаний. Иными словами, совершая привычный маршрут и находясь непосредственно в описываемом пространстве, информантка с большей вероятностью может

упомануть в разговоре значимые детали относительно удобства, преимуществ и других характеристик аспектов городского пространства. Беседа во время совершения привычного маршрута, действительно, способствовала тому, что информантка вспоминала больше «деталей»:

*«Вот, кстати, вы спрашиваете про неудобство... вот по этой лестнице мы сейчас будем подниматься на нашу площадку... ходим здесь каждый день ... она здесь с тех пор, как я еще, наверное, маленькая была...» (женщина, 27 лет, ребенку 1,5 года, ЮАО).*

Также в ходе прогулочного интервью нам удавалось зафиксировать особенности образа жизни информанток. Объектом исследования были матери, которые в большинстве случаев не могли оставить детей одних. Изначально предполагалось, что ребенок спит во время прогулки, и именно в это время можно беседовать. Действительно, как говорили информантки, другого времени на разговор у них просто не было. Городские парки являлись не только стимульным пространством, но и комфортной средой для неформального общения. Учитывая образ жизни матерей с маленькими детьми, другое место для беседы было бы недостаточно подходящим.

Однако возникли и некоторые сложности. В первую очередь с матерями, чьи дети были старше 2-х лет и передвигались на самокате или пешком. Информантки отвлекались на то, чтобы следить за ребенком. Можно сделать вывод, что такую методику эффективно применять, когда ребенок «гуляет» в детской коляске и не выходит из нее. Кроме того, нужно отметить, что сбор качественных данных осуществлялся нами в апреле-мае, когда погода располагала к длительным прогулкам на свежем воздухе. Возможно, это послужило частичным ограничением: информанткам предлагалось вспомнить трудности, с которыми они сталкиваются в другое время года, однако нельзя сказать точно, вспомнили ли они все «детали».

Таким образом, можно выделить ряд преимуществ подобной методики применительно к нашей исследуемой группе: погружение в стимульное пространство, возможность разговора во время сна ребенка, комфортное общение; а также ряд недостатков: ограничения, связанные с погодными условиями и необходимость родителей отвлекаться во время интервью, если ребенок активен во время прогулки.

### **Пространственные практики горожанок с детьми: результаты качественного этапа исследования**

*Структура маршрутов: узлы, пути и границы*

В ходе работы с качественными данными мы построили структурированное описание типичных маршрутов информанток в категориях узлов, путей и границ, дополнив при этом то описание, которое было сформировано на основе вторичного анализа количественных данных. Дополненные элементы отображены курсивом.

Узлы:

- поликлиники (помещения или места для колясок);
- места парковок колясок (навесы от дождя и солнца);
- детские площадки;
- парки и специальные места отдыха;
- детские игровые комнаты;
- детские театры и культурные центры;
- специальные детские и семейные кафе;
- отделы по продаже товаров для детей (в шаговой доступности от дома);
- *небольшие магазины широкого спектра товаров (продукты и товары для дома) в шаговой доступности;*
- *автопарковки в крупных городских парках.*



Пути:

- подъезды;
- лифты в подъездах;
- лестницы во дворах;
- помещения для колясок в подъезде;
- пандусы/съезды для детских колясок, велосипедов на тротуарах;
- тротуары (широкие и свободные от машин);
- тротуары и пешеходные тропинки (материал покрытия);
- переходы и ограничители скорости (светофоры с достаточным временем на переход дороги, свободные от машин обочины дорог для хорошей видимости при переходе);
- проезд в общественном транспорте.

Мы считаем, что дополненная классификация может быть использована в дальнейшем при составлении количественного опроса с целью изучения доступности и комфортности городского пространства для маленьких детей и их родителей. Также данные элементы являются составными частями типичных маршрутов горожан.

В ходе анализа интервью нами были выделены две основные категории маршрутов: *будничные* и *воскресные*. Исходя из данной логики, многие объекты пространства играют роль «узлов» в том или ином виде маршрута. В зависимости от этого к узлам предъявляются несколько разные требования.

#### *Будничный маршрут: основные характеристики*

Ежедневный маршрут чаще осуществляется с матерью ребенка, чем с отцом или другими родственниками. Длительность по времени меньше, нежели у выходного маршрута.

Основные узлы:

- поликлиника;
- детская площадка;
- небольшой парк в пешей доступности;
- магазин.

#### *Воскресный маршрут: основные характеристики*

Выходной маршрут обычно осуществляется обоими родителями (иногда вместе с другими родственниками). Он, как правило, более длительный, нежели будничный. Для переезда предпочтителен автомобиль (зачастую предпочтение вызвано не столько недостатками проезда на общественном транспорте, сколько возможностью взять много детских вещей, если ехать на автомобиле).

Основные узлы (учитывая только объекты в черте города):

- крупные городские парки и лесопарки;
- крупные торговые центры;
- семейные кафе.

Городские парки в представлениях горожанок можно разделить на два типа. *Небольшие парки* (узлы в повседневных маршрутах) чаще посещаются в ходе ежедневных маршрутов. К ним предъявляются несколько другие требования, нежели к более *крупным паркам* (узлы в воскресных маршрутах). Так, в крупных парках (Серебряный бор, Сокольники, ВДНХ, Парк Горького, Коломенское и пр.), по мнению информанток, должны быть следующие условия:

- наличие бесплатной парковки (в выходные, так как именно в эти дни совершается данный тип маршрутов);
- наличие общественных туалетов;
- запрещен выгул собак (либо наличие специальных площадок).

Крупные парки могут также быть узлами и будничных маршрутов для жителей близлежащих домов, однако соответствие этим критериям не мешает соответствию пожеланиям тех, кто ходит туда ежедневно.

*Анализ маршрутов: свойства адаптированной городской среды*

Адаптированная городская среда, комфортная для изучаемой категории горожанок, должна, по их мнению, отвечать следующим требованиям:

- безопасная и безбарьерная мобильность;
- доступность и комфорт пространств для прогулок и игр на природе;
- доступность и удобство детских площадок;
- «право на город»<sup>3</sup>.

Нами были подробно описаны требования и пожелания информанток относительно аспектов, относящихся к вышеперечисленным категориям, что может послужить практической рекомендацией в процессе совершенствования или конструирования городских пространств.

### **Заключение**

В ходе исследования по изучению повседневной мобильности горожан с детьми нами был применен исследовательский дизайн «последовательных вкладов», продемонстрированы актуальность применения такого типа исследовательской стратегии в исследованиях городской направленности. В результате анализа данных мы выявили элементы городского пространства, вызывающие наибольшее количество проблем у информанток в ходе их повседневной мобильности. В первую очередь, это элементы, связанные с передвижением в городе: транспорт и тротуары, свободные от машин. Детальный анализ индивидуального прохождения маршрутов позволил выделить основные элементы организации городского пространства в категориях «узлов» (мест назначения) и «путей» (маршрутов). Также были выявлены два типичных маршрута горожан с детьми: будничные и воскресные. Выяснилось, что в ходе совершения разного типа маршрутов к объектам городского пространства могут предъявляться различные требования в силу различий этих типов маршрутов. Сочетание этих требований и пожеланий информанток позволило нам сформулировать характеристики адаптированной городской среды: безопасная и безбарьерная мобильность, доступность и комфорт пространств для прогулок и игр на природе, доступность и удобство детских площадок, «право на город». Опыт проведенного нами исследования может быть полезен в последующих проектах по изучению повседневной мобильности и пространственных практик горожан.

### **Литература**

Бычкова Д. Ребенок играющий: городские исследования детского счастья // Онлайн-ресурс Urbanurban. URL: <http://urbanurban.ru/blog/reflection/369/Rebyonok-igrayuschiy-gorodskie-issledovaniya-detskogo-schastyia> (дата обращения: 12.10.2015).

Гурко Т. А. Брак и родительство в России. М.: Институт социологии РАН, 2008.

Заборова Е. Н., Исламова Ф. И. Город как социальное пространство // Социологические исследования. 2013. № 2. С. 97–100.

Лефевр А. Производство пространства // Социологическое обозрение. 2002. Т. 2. № 3.

---

<sup>3</sup> Термин применен следуя концепции А. Лефевра: горожанин имеет право участвовать в административных решениях, высказывать свои пожелания относительно городских пространств, в процессе исследований или работы над проектами должны учитываться не только экспертные оценки, но и мнение непосредственно пользователей городского пространства.



Линч К. Образ города / Пер. с англ. В. Л. Глазычева; Сост. А. В. Иконников; Под ред. А. В. Иконникова. М.: Стройиздат, 1982.

Наберушкина Э. К. Доступность городской среды для инвалидов // Социологические исследования. 2010. № 9. С. 58–64.

Работа и семья в жизни женщин с детьми-дошкольниками: опыт города Москвы / Под ред. О. Б. Савинской. М.: Вариант, 2008.

Савинская О. Б. Значимость услуг детского сада как института // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены. 2014. № 5. С. 165–173.

Стрельникова А. В. Перемещения в пространственных координатах: больше, чем географическая мобильность // ИНТЕРАкция. ИНТЕРвью. ИНТЕРпретация. 2014. № 8. С. 30–36.

Стрельникова А. В. Социология города: пространственные практики и жизненные траектории. М.: Тривант, 2012.

Трубина Е. Г. Современная урбанистика: учеб. пособие. Екатеринбург, 2008.