

УДК 316.334.55
314.727

ІРИНА ПРИБИТКОВА,

доктор економічних наук, професор, провідний науковий співробітник відділу соціальних структур Інституту соціології НАН України

Презентація міста в просторово-часовій парадигмі

Анотація

Обговорюються основні поняття просторово-часової теорії міста. Особливу увагу приділено концепції соціального простору міста, або простору дійових осіб як арени життя людей. Розглядаються сутнісні характеристики арени життя. Викладено базові положення часової географії Гегерстранда. Стверджується, що всім діям і подіям, що утворюють підвалини існування індивідів, притаманні як часові, так і просторові атрибути одночасно. Головні події утворює діяльність людей у всіх її проявах. Аналізуються типи лімітувальних чинників, які визначають послідовність дій та подій у повсякденному житті людей. У статті розглянуто просторово-часові межі розвитку міських систем. Автор формулює гіпотезу про відносний характер просторового порога та абсолютний характер часового порога їхнього розвитку. Пропонується здійснювати вимірювання лінійних розмірів сучасних інтегрованих сільсько-міських систем розселення на підставі показників середньозважених витрат часу на трудові пересування населення в межах цих систем. Автор наводить аргументи на підтримку уявлень про сучасне місто як простір, замкнений за ознакою витрат часу на пересування.

Ключові слова: *соціальний простір міста, простір дійових осіб, арена життя людини, цикли життєдіяльності людей, ресурсно-бар'єрні властивості міського простору, просторовий, часовий та психо-фізіологічний пороги розвитку міських систем*

Уточніть значення слів — і ви позбавите людство половини помилок.

Р.Декарт

Соціальний простір міста як арена життя людини

Як свідчить історія розвитку міст, їм завжди була властива соціальна, демографічна і культурна гетерогенність. Їм також була притаманна глибока поляризація економічних і соціальних умов життя населення, що дістало відображення у відносно стабільній структурі облаштованості міського простору [Sjoberg, 1960; Vance, 1971; Harvey, 1972; Berry, 1974; Langton, 1975]. Територіальний незбіг ділянок діяльності різних соціальних груп розглядали раніше як очевидну і нормальну властивість міста, хоча це далеко не завжди відповідало суспільним ідеалам і установкам його мешканців і часом порушувало злагоду міського соціуму. За доби індустріалізації та розвитку капіталістичних виробничих відносин територіальні контрасти всередині міста посилювалися й незрідка набували антагоністичного характеру, що не могло не привернути увагу соціологів, економістів, екологів, урбаністів, зміцнивши їхній інтерес до міждисциплінарних досліджень соціального простору міста як арени життя людей.

На цей час у суспільній свідомості вкорінилося переконання в існуванні зв'язку між типом міського середовища і соціальними, культурними й економічними характеристиками мешканців міста, що породжує відповідні територіальні контрасти всередині міста. Звідси вочевиднювався висновок, що соціально-економічні ареали існування людей не рівнозначні формально згрупованим територіальним одиницям. Вони підпорядковані логіці, котру можна виразити певною теорією чи гіпотезою. Необхідно було виявити і сформулювати сутність такої території з урахуванням характеристик її населення і його ролі в соціально-економічній системі міста [Ягельский, 1979: с. 303].

Серед наявних концепцій на увагу заслуговували передусім уявлення про *природну територію*, *соціальний ареал* і *соціальний простір*, або *простір дійових осіб*.

Природна територія, за Зорбахом [Zorbauch, 1926], характеризується своєрідністю забудови, особливостями ландшафту і соціальною однорідністю населення. Неабиякого значення надають елементам містобудівної структури, відповідно до яких простір міста підрозділяють на відокремлені частини, роз'єднані вулицями, річками, каналами, дамбами, залізничними насипами, відкритими просторами. Однак емпіричні дослідження, як правило, не виявляють зв'язку між виокремлюваними в такий спосіб ділянками простору, їхніми функціями і розподілом у місті соціальних практик. Проте ця концепція набула розвитку, і багато дослідників зробили в її розроблення свій внесок [Hatt, 1946; Timms, 1971; та ін.]. Ця ідея дістала відображення і в урбаністиці соціалістичних країн у формі концепції міського мікрорайону.

Поняття *соціального ареалу* має зовсім інше теоретичне обґрунтування [Shevky, Willimas, 1949]. І хоча ця концепція не була чітко сформульована, в ній вочевидь була присутня орієнтація на соціальну сутність міста, розглядуваного як територіальна спільнота населення. Чинниками соціального розселення є, на думку її авторів, соціально-економічний статус сімей, процес урбанізації сім'ї з урахуванням її соціальних зв'язків і внутрішньо-

міських міграцій, а також етнічні особливості. У результаті комплексної дії цих чинників у кожному конкретному місті формується специфічна структура населення. Вихідна інформація, що відображає ці чинники, використовується для поділу території міста на соціальні ареали. Будучи територіально цілісними, ці ареали належать до того чи іншого типу на основі простих правил таксономії. Хоча покладені в основу класифікації елементарні одиниці територіально невеликі, концепція соціальних ареалів, власне, виключає ідею мікрорайону. Передбачається, що ці осередки території внутрішньо гетерогенні у своєму соціумі, демографічній структурі й економічних характеристиках. Але емпірично виявлені типи ареалів були позбавлені чіткого теоретичного смислу і радше мали риси класифікаційно-статистичної конструкції.

Близькою до соціальних ареалів конструкцією, але ґрунтованою суто на уявленнях про природу соціуму, є *соціальний простір*, або *простір дійових осіб* [Chombart de Lauwe, 1951, 1965]. Ця концепція схожа з ідеями Е.Дюркгайма і М.Гальбваха; близькі погляди висловлював також Ф.Знанецький [Znaniecki, 1937]. Згідно з цією концепцією соціальний простір, подібно до економічного, не ідентичний географічному простору. Тотожність відсутня, хоча в межах останнього і є різного штибу діяльність і зразки поведінки індивідів, що виступають у складі тих чи інших соціальних груп.

Щоб розвинути концепцію соціального простору, Анджей Ягельський вводить тезу про залежність його властивостей від практик взаємовідносин індивідів — конкуренції чи взаємодопомоги. Одночасно він постулює положення про дію *колективних уявлень*, котрі якимось, не завжди ясным, чином класифікують простір, відображаючи можливості суспільного поділу праці та колективну пам'ять городян. У цій пам'яті фіксується історичний досвід, набутий *дійовими особами* в їхніх соціальних практиках у межах конкретних кордонів населених місць [Ягельський, 1979: с. 306]. Унаслідок багатоманіття груп і різної людності їх формується ієрархія міського простору: ділянки діяльності сім'ї, ділянки діяльності трудового колективу, групи сусідів, соціальної групи. *Простір дійових осіб* є, таким чином, ієрархічною сукупністю групових просторів, утворюваних контактами і відносинами між індивідами. Між деякими просторами виникають бар'єри й обмеження щодо взаємного перетину кордонів представниками чужих груп. На географічній карті кожен соціальний простір складається із системи кілець або секторів, нанизаних на траєкторії щоденних, щотижневих і епізодичних переміщень людей [Buttimer, 1969: р. 421]. Шомбар де Лов виокремив, приміром, у Парижі зони проживання і соціального спілкування, що відображають класову відокремленість їхніх мешканців.

Строго кажучи, концепція соціального простору так і не стала завершеною теорією. Усі розглянуті А.Ягельським варіанти внутрішньоміських просторів не обов'язково відповідають якимсь окремим компонентам моделі суспільства і водночас справжній сутності території. Він дійшов висновку, що поглиблений поділ праці супроводжується дедалі більш значною диференціацією населення за багатьма новими видами діяльності. Зрештою відбувається послаблення ба навіть трансформація деяких раніше

сформованих взаємовідносин між групами міського населення. Одночасно спостерігається роздрібнення територіально фіксованих груп, які не мали значних внутрішніх зв'язків. Колись однорідні й тривкі соціальні ареали розпадаються в мозаїку перемішаних один з одним просторів, у межах яких увиразнюються особливості діяльності малих груп [Ягельський, 1979: с. 308].

Внутрішньоміське розселення у своїй просторовій іпостасі переживає “морфологічну революцію”: місце раніше спостережуваної упорядкованості соціальної структури заступають ознаки хаотичного міксу характеристик соціуму [Hauser, 1969]. У сучасному місті, що його Тімс називає мозаїкою систем і соціальних ситуацій, територіальні групи міських жителів рідко мають характер цілісності із власною структурою [Timms, 1971; Борщевський, Успенський, Шкаратан, 1975: с. 97, 98]. Висновок про наявність у багатьох північноамериканських містах великих ареалів, однорідних у соціальному чи етнічному плані, часто-густо є статистичною фікцією. Він впливає із особливостей методу агрегування даних або з масштабу, застосовуваного при генералізації [Hatt, 1946]. Таке твердження здатне поставити під сумнів конче важливу тезу про соціальне одноманіття груп, виокремлених за ознакою територіальності. Утім. А.Ягельський певен, що в разі включення в аналіз таких важливих чинників, як характер забудови, з'являються вагомні аргументи на користь урахування *принципу територіальності* [Ягельський, 1979: с. 308]. Він підкріплює свою позицію прикладом еволюції європейських міст, в яких у повоєнний період неабиякого поширення набули одночасні процеси перебудови житлового фонду, з одного боку, і трансформації трендів демографічного розвитку, що змінили потребу міських сімей у житлі, — з іншого. Звідси, стверджує А.Ягельський, у соціальних ареалах міста виникла характерна поєднаність демографічних характеристик з ознаками забудови й організації міської території (нові житлові райони — молоді малодітні сім'ї; райони старих осель — неповні сім'ї зі старших за віком членів).

Так, зокрема, у містах Польщі після Другої світової війни з'явилися вельми потужні стимули для гетерогенізації населення і території. Передусім змінився соціальний устрій: зникли антагоністичні класи і важкі для подолання бар'єри приватної власності [Ягельський, 1979: с. 309]. А становлення практик соціалістичного планового господарства супроводжувалося революційними змінами в маневруванні територією міста і його житловим фондом [Pigo, 1962; Narojek, 1967; Wesółowski, 1974, 1976; Jagelski, 1976; та ін.]. Зникли причини для формування й локалізації груп міських мешканців, просторово відокремлених за класовим і майновим розшаруванням. Стрімка індустріалізація і масовий приплив сільського населення в польські міста породили нові контрасти, з-поміж яких першорядного значення набули відмінності за ознакою професії, за соціальним походженням і демографічними характеристиками сім'ї. Сорокалітній перебіг цих подій завершився створенням якісно іншої мозаїки соціальних просторів міста, що відображали специфічні умови соціального ладу. Згодом навколо відновлених чи реконструйованих кварталів розгорнулося будівництво нових жит-

лових масивів. Тим самим у ландшафт міста були введені значні за площею території, однорідні за забудовою, але заселені представниками найрізноманітніших верств і груп населення. Найчастіше, однаке, тут переважала молодь і недавно утворені сім'ї [Ягельський, 1979: с. 309].

Г.Венцлавович, який вивчав соціально-просторову структуру Варшави із використанням багатопараметричних методів, зокрема факторного аналізу, дійшов висновку, що столиця Польщі у тих її кордонах являє собою специфічний тип соціально-економічного простору і є самостійним регіоном, частиною загального соціально-економічного простору Польщі. Цей регіон має внутрішні відмінності, відтак головною метою дослідження було вивчення їх, а також виявлення латентної соціально-просторової *структури столиці Польщі* [Венцлавович, 1976: с. 252].

Дослідження проводили для двох періодів — 1931 і 1970 років. Аналіз соціально-просторової структури Варшави у 1931-му було здійснено для 84 територіальних осередків і за 26 характеристиками. Було виокремлено три чинники, що пояснюють у сукупності 82,74% загальної частини дисперсії. Г.Венцлавович визначив їх як *соціально-економічне становище; економічне становище і віросповідання*; і нарешті *демографічне становище*. У 1970 році факторний аналіз здійснили у 923 територіальних осередках і за 41 характеристикою. Було виокремлено чотири чинники, що пояснюють у сукупності 61,60% дисперсії. Це, зокрема: *суспільно-професійне становище, соціальні й житлові умови, економічне становище і сімейний стан*.

Порівняння результатів аналізу за 1931 і 1970 роки виявило значні зміни, що відбулися в соціально-просторовій структурі столиці Польщі. Варшава у міжвоєнний період була типовим капіталістичним містом із населенням, позначеним антагоністичними класовими й етнічними відмінностями. У зруйнованій під час Другої світової війни Варшаві колишня просторова структура була практично знищена, а нова формувалася вже за нових політичних і соціальних умов. У 1970-му Варшава являла собою мозаїчну систему, котра, за твердженням Г.Венцлавовича, характерна для міста, що перебуває на перехідному етапі розвитку. Вона виникає при накладенні нових просторових структур на старі, а також у разі поєднання випадкових і запланованих чинників.

Дослідження внутрішньоміського розселення мешканців канадських міст із застосуванням факторного аналізу виявило, що просторова організація їх визначається класичною тріадою чинників: *розміром сім'ї та її життєвим циклом, соціально-економічними характеристиками населення й етнічним походженням жителів* [Poleze, Carlos, 1976: p. 280–298]. Автори цього дослідження зазначають, що отримані ними результати підтвердили в масштабі всієї системи канадських міст ту факторну структуру, що була виявлена при вивченні окремих міст. Вони також наголошують, що ці результати дають змогу оцінити, якою мірою кожен чинник є *універсальним* чи *регіональним* за своєю роллю. Зіставляючи універсальні та регіональні ролі кожного із чинників, М.Полезе і С.Карлос визначають міру їхнього впливу на загальну картину внутрішньоміського розселення в канадських містах. Так, вони дійшли висновку, що розмір сім'ї та її життєвий цикл відіграють

переважно універсальну роль і відображають подібні риси, властиві всім досліджуваним канадським містам. Тут дістає відображення універсальний характер подій, що відбуваються мірою того, як сім'ї змінюють свою структуру і розмір.

Якщо факторна структура “сім'я та її життєвий цикл” відображає передусім потребу міських жителів у житлі, то інша факторна структура “соціально-економічний статус” характеризує можливості канадських громадян забезпечити свої потреби. Розмір сім'ї і кількість дітей є першопричиною необхідності пошуку житла певної категорії. А соціальне становище і насамперед величина доходів є обмеженнями. Від них залежить, яке житло може дозволити собі сім'я чи окремих індивід. Соціальне розмежування породжує і територіальну диференціацію. У наявності сегрегація місць житла, що вочевидилося в організації міського простору, очевидним є також факт антагонізму між особами найманої праці та буржуазією. Загальна картина внутрішньоміського розселення в усіх великих містах Канади у 1971 році демонструвала мозаїчну систему кварталів заможних верств населення, середнього класу, кварталів робітників і, зрештою, кварталів маргінальних груп. Автори дослідження відзначають універсальний характер феномену сегрегованого проживання відповідно до соціально-економічного статусу.

Етнічні й культурні характеристики жителів міст Канади мають суттєві відмінності, з якими пов'язаний канадський регіоналізм. У низці міст цієї країни вельми помітною є поляризація англомовного і франкомовного населення, з одного боку, а з іншого — недавніх іммігрантів і корінних жителів країни. Двомовна культура існує явно лише в кількох канадських містах, де вона виявляється у виборі житла. Сім'ї воліють оселятися в кварталах, де легше користуватися рідною мовою. Ця проблема має регіональний характер і дається взнаки лишень у тих небагатьох містах, де явно існують дві різні культури, зокрема у Квебеці. Примітно, що в містах, де живуть не тільки англійці, а й німці, голландці, скандинави, українці і поляки, жодна з цих етнічних груп не мешкає у кварталах, де розселяються франкоканадці. Франкомовне населення залишається відносно ізольованим у канадських містах, тоді як вихідці з Англії притягують до себе значну частину інших етнічних груп. Ця обставина, зазначають М.Полезе і С.Карлос, засвідчує слабку домінантність культурного середовища, що розвивається на базі французької мови.

Крім того, в канадських містах із високою часткою недавніх іммігрантів існують проблеми, пов'язані із вибором місця проживання. Як правило, у них виникають квартали недавніх іммігрантів. Нова хвиля імміграції залишила у великих містах Канади вельми помітні сліди. Назагал етнічні корені справляють суттєвий вплив на вибір жителями канадських міст кварталів, де розташована оселя. Такий вплив має чітко виражений регіональний характер. Етнічним розмаїттям населення вирізняються Монреаль, Оттава, Торонто і Садбері. Прикладами етнічно однорідних міст слугують Сент-Джонс у Ньюфаундленді, Квебек, Галіфакс і Сент-Джон у Нью-Брунсвіку.

Просторово-часова концепція Гегерстранда та її прикладне значення

Принципові положення часової географії викладено Гегерстрандом у статті про міграцію [Hägerstrand, 1962]. Тут він уперше згадує про переплетення шляхів, торованих індивідами у часі та просторі впродовж свого життя, а також запроваджує поняття “станції”.

На одному із рівнів аналізу часова географія має справу із просторово-часовими пересуваннями індивідів у масштабі одного дня, року чи всього життя. Час і простір розглядаються в їхньому нерозривному зв'язку. Усім діям і подіям, що лежать в основі існування індивіда, властиві як часові, так і просторові атрибути одночасно [Hägerstrand, 1970; Hägerstrand, Lenntorp, 1974]. Існування індивіда можна подати у вигляді траєкторії руху, тобто шляху, який він долає впродовж дня чи всього життя, у часовому або просторовому вимірі. Найважливіші елементарні дії або події відбуваються у фіксованих точках простору або територіальних одиницях спостереження, що мають назву “станції”, або “місце”, коли при зустрічі двох і більше індивідів утворюється група (або “вузол діяльності”). При розпаді таких груп, коли один чи більше її учасників продовжують пересуватися у просторі й у часі, зрештою утворюються інші “вузли діяльності” на інших “станціях” [Пред, 1979: с. 88].

На послідовність дій і подій у повсякденному житті індивідів суттєво впливають три основні типи лімітувальних чинників [Hägerstrand, 1970; Hägerstrand, 1972]. Перший із них пов'язаний із *межею можливостей*, що лімітує міру участі людини в корисній діяльності за рахунок часу, необхідного для задоволення її фізіологічних потреб (сон, їжа, туалет), а також за рахунок обмеженої відстані, яку вона може здолати за певний проміжок часу за наявного рівня розвитку транспортних засобів.

Другим лімітувальним чинником слугує *процедура спілкування*, що регламентує *місце, час і тривалість* зустрічі даного індивіда з іншими індивідами або доступу до об'єктів для утворення *вузла* виробничої, суспільної, споживчої та іншої діяльності.

І нарешті, третій чинник пояснюється фактом існування адміністративної влади і, деякою мірою, тією очевидною обставиною, що право посідати місце має ексклюзивний характер і що місткість будь-якого простору обмежена. У цьому разі йдеться про існування загальних правил, законів, економічних бар'єрів і взаємовідносин у сфері управління, що визначають право доступу конкретної особи до певного місця, у певний час для здійснення того чи іншого виду діяльності.

Крім того, на свободу дій тієї чи тієї особи впливають також інші чинники обмежувального характеру. До них, зокрема, можна віднести неподільність особистості, тобто жодна особа не може перебувати одночасно у двох різних місцях; обмежені можливості будь-якої людини виконувати в один і той самий час більш як один обов'язок; той факт, що пересування індивідів між *станціями* завжди пов'язане із витратами часу, а також те, що “кожна ситуація, що утворилася, виникає із ситуацій, що їй передують” [Hägerstrand, 1975]. Додамо до цього, що згідно із принципами часової географії кожен

вибір діяльності на даний день обмежує рамки можливого вибору діяльності на решту дня [Пред, 1977: с. 89].

Усунення лімітувальних чинників з метою утворення того чи того вузла діяльності або взаємин рівнозначне створенню необхідних (але недостатніх) умов для формування такого вузла діяльності або взаємин. Іншими словами, часова географія може точно визначити необхідні (але недостатні) умови формування практично всіх типів соціальних та інших взаємовідносин людини. Найпривабливіша особливість часової географії полягає в тому, що її можна застосувати для дослідження діяльності як окремих осіб, так і всього суспільства або його великих верств. Таким чином, на наступному рівні аналізу часова географія досліджує фізичне існування суспільства на певній конкретно окресленій території шляхом спостереження за безперервним процесом взаємодії між населенням даного району і видами діяльності на цій території. “Система діяльності” на даній території включає всі види діяльності в межах її кордонів за особистої участі людини [Пред, 1977: с. 90].

Прагнення Гегерстранда зосередити увагу часової географії на людині і, зокрема, на послідовності подій, з яких складаються дні і все життя кожного окремого індивіда, пояснюється гуманітарним інтересом до проблеми *якості життя* і з’ясування значень як наявних, так і альтернативних інститутів, організацій та міських систем для вільної діяльності індивідів. У центрі уваги часової географії виявляються різноманітні чинники й обмеження, що виключають альтернативні дії тих чи інших осіб.

Застосування ідей часової географії Гегерстранда попервах було пов’язане із розвитком прикладних досліджень у сфері планування і пов’язаних із ним проблем. У 1966 році при Лундському університеті була організована дослідницька група під його керівництвом, діяльність якої фінансувалася головним чином шведськими урядовими організаціями, відповідальними за розв’язання питань територіального розвитку, національного планування і міського будівництва. У багатьох випадках такі дослідження здійснювали паралельно з діяльністю із забезпечення необхідної зайнятості населення в усіх регіонах країни і задовільного рівня його соціального та культурного обслуговування. Неабияку увагу приділяли вивченню впливу повсякденної діяльності міських жителів на організацію їхнього транспортного обслуговування різними засобами пересування й оптимізацію витрат часу на пересування до місць роботи. Принципи і методи часової географії Гегерстранда були використані також при порівнянні фактичних можливостей потрапити на прийом до адміністратора чи якогось іншого керівника в межах певного району [Ollander, Persson, 1975; Tornquist, 1974].

Методи часової географії широко використовувалися дослідниками Лундського університету при розв’язанні багатьох актуальних прикладних завдань. Так, зокрема Є.Валін вивчав проблему раціонального використання робочої сили у Швеції з точки зору можливостей працевлаштування окремих осіб у межах даної місцевості й району [Wallin, 1972; Wallin, 1974]. Особливу увагу він приділив аналізу суперечностей між територіальною мобільністю, до якої роботодавці примушують осіб, які шукають роботу чи

просуваються службовими сходами, з одного боку, і прагненням цих осіб забезпечити стабільні, гарантовані соціальні умови — з іншого. Валін, крім того, розглядав можливість і значення створення системи обліку часу, що його витрачає людина впродовж тижня, місяця чи року у сфері виробництва, споживання та в установах або *станціях* [Wallin, 1974]. Його колега Т.Карлштайн, який також входив до дослідницької групи Гегерстранда, аналізував здатність часової географії визначати передумови й умови перебудови сільськогосподарських громад і оцінити роль, яку може відігравати в цьому процесі територіальне планування і розроблені в його рамках рекомендації стосовно найраціональнішого використання нових технологій та послуг інститутів [Carlstein, 1974].

Можливості використання підходів часової географії в дослідженні проблем міського і територіального планування не вичерпуються наведеними вище прикладами. Методологію Гегерстранда можна використати евристично й у ширшому діапазоні. Потенціал часової географії та її орієнтація на *структуру і процес* дають змогу досліджувати різноманітні аспекти поширення/дифузії інновацій, міграційні потоки і зростання/занепад міст, просторово-часові сюжети політичної географії та низку інших проблем.

Так, зокрема, А.Пред певен, що часова географія, котра має на озброєнні концепції “лімітувальних чинників, зумовлених існуванням адміністративної влади”, та “місця”, і зосереджує свою увагу на обмеженості місткості простору, лімітності часових ресурсів і взаємозалежності зовнішньо не пов’язаних дій і, зрештою, наголошує свій інтерес до проблеми свободи дій, мала би посприяти створенню нової політичної географії, зорієнтованої на дослідження місцевої проблематики. У її рамках, імовірно, набула би розвитку низка взаємозалежних сюжетів:

- роль місцевих політичних інститутів і їхніх рішень у плані обмеження особистої свободи дій у часі та просторі для одних соціальних верств або класів порівняно з іншими;
- вплив на загальний просторово-часовий порядок існування даної місцевості, зумовлений безпосереднім урядовим контролем над підпорядкованими “місцями” і встановленим часом діяльності (шкіл, культурно-побутових установ, організацій) в межах цих “місць”;
- вплив політично регламентованих правил і законів одного “місця” чи території, що перебуває під місцевою політичною юрисдикцією, на просторово-часове існування інших сусідніх чи суміжних “місць”;
- наслідки розв’язання соціальних конфліктів взагалі і конфліктів у сфері землекористування зокрема [Пред, 1979: с. 103].

Серед інших сфер можливого застосування ідей часової географії Гегерстранда слід згадати не пов’язані безпосередньо із плануванням такі сюжети, як вивчення творчої історії цілої наукової дисципліни, школи наукової думки або школи художньої чи музичної творчості. Можна навіть відстежувати “життєві шляхи” тих чи інших книжок, музичних творів і творів мистецтва.

Завдяки ідеям часової географії можна уточнити чи переглянути деякі визначні історичні або політичні події. Наприклад, успіх чи невдача народного повстання або революційного руху перед лицем економічних негараздів або політичного зрадництва в минулих конкретних умовах могли значною мірою залежати від того, наскільки обставини повсякденного індивідуального і колективного існування в низці “місць” давали можливість великим масам людей вільно збиратися й у такий спосіб отримувати авторитетну перевірену інформацію і переходити до організованих дій.

Основні поняття просторово-часової теорії міста

Зауважу, що створені у 1970-х колективними зусиллями закордонних дослідників теоретичні концепції арени життя людини мали характер пошукових наукових ідей. Більшість із них потребували переосмислення і перебудови поняттєвого словника. Зразок такої “будівельної роботи” демонструє Ю.Медведков у своїх статтях, присвячених теоретико-методологічним проблемам вивчення просторової організації арени життя людей [Медведков, 1979: с. 378–393]. Спираючись на викладені у працях А.Ягельського, Т.Гегерстранда, А.Преда, А.Костровицького та інших дослідників теоретичні погляди, Медведков систематизує запропоновані ними концепти й уводить читача у світ ідей про соціальні простори міста. Як найпростішу конструкцію він використовує термін “місце”, яким позначає елемент земного простору, розташування і розмір якого дають можливість вмістити бодай одного із акторів. У ролі “дійових осіб”, що поєднують місця і змінюють їх, виступають представники соціуму: індивіди, групи, верстви, соціум, суспільство. Спеціалізація місць впливає з їхніх функцій, що характеризуються розташуванням і концентрацією в них згустків аналізованих подій. Головні події утворює діяльність людей. А роль місць, таким чином, полягає в тому, що вони слугують комплексом умов діяльності людей або резервовані для неї [Медведков, 1979: с. 387].

“Арена життя населення” як концепт являє собою сукупність місць, що забезпечують діяльність людей (індивідів, груп, соціуму, суспільства загалом) і гарантують тривале існування їх. Якщо категорія дійових осіб відома і досліджуваний проміжок часу зазначений, то на арені життя населення вичленовується підмножина фактично використовуваних місць, що їх називають *ділянками діяльності*. Принципово важлива риса арени життя — її цілісність, вимірювання проявів якої полегшує пошук відповідей на запитання про рівень забезпечення життєво важливих потреб населення і його стабільності.

Найсталіші й найочевидніші властивості місць і циклів діяльності доцільно подати у формі взаємозалежних тверджень, що відображають сутнісні характеристики сучасної арени життя населення.

1. Цикли діяльності людини характеризуються різною тривалістю і лімітністю свого часу: добового, тижневого, сезонного, річного, вікового.

2. Добовий цикл найбільш жорстко визначає чергування занять і відпочинку. Він слугує модулем інших циклів і обмежує час повсякденного віддалення людей від місць їхнього проживання.
3. Місця/ділянки діяльності людей забезпечуються довгостроковим матеріальним облаштуванням, що відповідає критеріям надійності й ефективності їхніх занять. Елементи міського простору, призначені для різних видів діяльності, не збігаються одне з одним. А соціальні ареали не завжди є просторово безперервними.
4. У місцях діяльності й на всій арені життя людей чітко увиразнюється анізотропність фізичного простору. Особливо критичний характер має горизонтальний напрямок простягання земної поверхні. В інших напрямках людина вельми обмежена у самостійних пересуваннях.
5. Простір має подвійний характер і виступає одночасно у двох іпостасях: як *простір ресурсів* і як *простір відстаней*. При цьому останній виступає бар'єром щодо його ресурсної складової.
6. Будь-якій облаштованості місць діяльності відповідає своя верхня межа концентрації дійових осіб на одиницю простору. Далі ресурсна роль місць меншає, а їхні бар'єрні властивості зберігаються або міцніють [Медведков, 1979: с. 389–390].

Із цих тверджень Ю.Медведков виводить низку важливих властивостей арени життя людей, суттєвих для осмислення просторово-часової природи міських систем розселення.

Розмаїття місць. Будь-який населений пункт з околицями в разі усталених циклів діяльності населення матиме набір спеціалізованих просторів, пропорційних зростанню їхньої місткості. Розмаїття місць може змінюватися за умови, що не порушується повнота умов, необхідних для здійснення циклів діяльності. У цьому сенсі розмаїття місць передбачає узагальнений розгляд на рівні спеціалізованих просторів, що виступають параметрами міських систем із властивостями мінімальності (система руйнується, якщо видалити принаймні один простір). Мінімально необхідна кількість спеціалізованих просторів, залучених у цикл діяльності населення, слугує важливою константою укладу життя для конкретних населених місць.

Ієрархічність характерна для місць і різновидів діяльності людини. Спостерігається подібність циклів у груп людей з однаковим розподілом за місцями діяльності. Сталі цикли означають, що представники різних груп можуть одночасно здійснювати діяльність у схожих чи ідентичних місцях. За одночасного вибору місць двома чи кількома групами відбувається стрибкоподібне зростання ролі місць. Унаслідок цього виникає ієрархія місць, що допомагає жителям краще орієнтуватися на арені життя. Відчутно знижується надлишок набору осіб і місць. Формується якісно інше сприйняття “трикутника зв'язків”: *місця — включеність у цикл — залежність включеності від конфігурації місць у просторі*, коли замість всіх окремих осіб можна розглядати їхні групи з однотипним вибором місць, а замість місць — рівні їхньої ієрархії.

Концентрація людей. Населення найпомітніше зростає там, де розмаїття місць діяльності, їхня місткість і досяжність є досить великими. Розвиток

таких властивостей у місць не завжди гармонійний. Концентрація людей супроводжується зміною ролі місць, а потім їхнього складу і сусідства. Поглиблюється гетерогенність місць, що сформувалася в циклах діяльності людей, до того ж вона часто конфліктує з роллю, властивою місцям у природних циклах подій. Таким чином, вигоди концентрації місць мають тіньовий бік.

Замінюваність місць. У повсякденних циклах діяльності для більшості людей їхні місця роботи і проживання стабільні. Інші місця часто змінюються. Такі заміни трапляються в разі перевантаження місткості місць, під час ремонту та оновлення облаштування. Тому здійснення циклу в компактних вузлах концентрації місць діяльності нестале. У таких випадках розгортається каскадний процес залучення віддалених місць. У зв'язку з цим наростають витрати, пов'язані із подоланням бар'єра відстаней. Виникає спонтанне переміщення скупчень людей, зростає перевантаження місткості місць. Для управління таким каскадним процесом необхідно мати у своєму розпорядженні резерви облаштування та місткості місць, розміщуючи їх і переміщуючи у вигляді вільно досяжної мережі з кількома рівнями ієрархії.

Контрасти в охопленні місць. За значного розмаїття місць діяльності тільки незначна частина їх включається в добовий цикл кожного індивіда. *Простір найчастіше виступає в цьому разі як бар'єр, а не ресурс.* Тому уважний вибір місць у радіусі досяжності має важливе значення. Однак це означає, що арена життя індивіда розбивається на дрібніші системи повсякденної діяльності. Ними стають ділянки діяльності окремих індивідів або сімей. Склад місць у кожній такій ділянці диктується можливостями вибору і преференціями дійових осіб. У даному випадку регулятором виступають витрати часу на переміщення індивідів до цих місць при здійсненні добового циклу життєдіяльності.

Детермінованість в охопленні місць. Цикли діяльності населення деформуються, якщо віддаленість від домівки часто відвідуваних місць перевищує деякий поріг. Тому ділянки діяльності мають властивість завершеної системи: сума витрат часу на охоплення всіх місць не може перевищувати добового ліміту часу, що дорівнює 24 годинам. Ділянка щотижневого циклу має свій ліміт часу — 168 годин. Склад і розміщення місць у ділянках діяльності підпорядковуються принципам самоорганізації. Детермінованість у подіях виникає після того, як у циклі виокремилися найнеобхідніші місця. Найкращі з них зазвичай характеризуються перевагами розташування порівняно із рештою місць [Медведков, 1979: с. 392].

Усі перелічені вище властивості міських систем відображають взаємопов'язаність категорій простору та часу. А пошуки нової парадигми, що забезпечує схему аналізу у сфері ресурсно-бар'єрних властивостей території згідно із циклами життєдіяльності людини, не втрачають актуальності.

Як вимірювати простір сучасного міста

Сучасне місто є продуктом еволюції міської цивілізації в часі та просторі. Пішли у сиву давнину ремесла, пізніше — мануфактури, що ста-

новили економічний базис середньовічного міста. Ремісникам, об'єднаним у цехи, вже не протистоять активісти ганзи чи торгових гільдій, покликаних захищати приватногрупові інтереси міських купців. Зникла стана роз'єднаність міських жителів, що формувала соціально-просторову структуру феодального міста. Упали міські мури, не чуто більше бою барабана, зову труби, поклику оповісника, що закликають городян до участі у вічі.

Із появою та розвитком великої машинної індустрії місто із центру обміну і ремісничого виробництва перетворюється на центр машинного виробництва. Формується якісно новий соціальний простір капіталістичного міста: його розмаїття постійно зростає, долається традиційно замкнутий характер міського середовища. Місто як точковий пункт більше не існує. Виникають і розвиваються, невпинно ускладнюючись, системи взаємопов'язаного розселення. У їхніх межах формуються територіальні спільноти людей. Сьогодні автономність міського середовища остаточно знищено. Їх місце заступило нове, урбанізоване середовище — цілісне соціально-просторове утворення, що формується в рамках інтегрованих сільсько-міських розселенських систем. Тут здійснюються добові, тижневі, місячні й річні цикли життєдіяльності населення, складається специфічний урбанізований спосіб життя. А сам міський простір — це простір можливостей [Прибыткова, 2009]. У цьому просторі діють численні полюси тяжіння, пов'язані з диференціацією типів діяльності й інтересів городян.

Як один із основних системотвірних зв'язків, що об'єднують місто з іншими населеними пунктами в єдиний функціонально-просторовий організм з іманентним йому специфічним способом життя, розглядають регулярну трудову маятникову міграцію робітників і службовців у межах систем взаємопов'язаного розселення, яка поряд з іншими видами місцевої рухливості (культурно-побутовими, соціально-культурними, рекреаційними поїздками населення) забезпечує спільність повсякденного життя в межах систем взаємозалежного розселення. Напевно, не всі зв'язки мають однакову системотвірну силу. Ефект утворення міської системи досягається за обов'язкового усталеного характеру зв'язків, що об'єднують її окремі структурні компоненти й забезпечують спільність повсякденного життя центрального міста й інших населених пунктів, що входять у зону його впливу. Чим стійкішим є зв'язок, тим більшу роль він відіграє у формуванні системи взаємозалежного розселення. І тут, мабуть, перевагу слід віддати трудовим маятниковим пересуванням як найсталішому в часі та просторі різновиду зв'язку, тим паче що вони мають водночас і економічний, і соціальний, і культурно-інформаційний характер.

Прийнявши твердження про домінуючу роль трудової маяткової міграції у формуванні систем взаємозалежного розселення, ми можемо припустити, що рівень розвитку трудових маятникових переміщень сільського і міського населення та сфера поширення їх відображають процес розвитку систем взаємозалежного розселення вшир і вглиб. А якщо так, то, спираючись на показники трудової маяткової міграції, можна, вочевидь, виміряти масштаби цих систем.

Відаючи належне системотвірним функціям культурно-побутових і рекреаційних поїздок населення, я, втім, гадаю, що при вимірюванні просторових структур систем взаємозалежного розселення їхні показники можна не брати до уваги. Таку думку можна зустріти також в інших публікаціях. Так, зокрема, Б.Малиш, розглядаючи трудові поїздки як детермінанти систем розселення при їхній делімітації, зазначає: “Я схильний стверджувати, що потреба в послугах не є придатним критерієм для виокремлення систем розселення... Якщо за критерій брати суму всіх потреб у послугах, то радіус системи розселення мав би охопити всю територію країни. Якщо ж обмежитися загальними і щоденними потребами в послугах, то вони завжди можуть бути задоволені в межах територій, визначених трудовими поїздками. Таким чином, місце роботи, будь-якої роботи і тільки роботи та щоденні поїздки до нього від місць проживання визначають однозначно радіус системи розселення” [Malish, 1966: p. 39, 40]. Аналогічну думку висловив свого часу і В.Шелейховський: “Не всі місця тяжіння населення управляють розселенням, а тільки місця постійного тяжіння, тобто майже винятково місця докладання праці” [Шелейховский, 1934: с. 8]. Схожу тезу обстоював і О.Литовка [Литовка, 1976: с. 43].

Системи взаємозалежного розселення мають динамічний характер: мірою зростання швидкостей руху транспорту зовнішні межі таких систем постійно розширюються. Низка дослідників установили, що збільшення лінійного радіуса міста і середньої дальності трудових поїздок відбувається пропорційно зростанню швидкостей пересування. Так, середня дальність поїздки в західних містах упродовж 1913–1960 років зросла в 1,9 раза, приблизно на стільки ж збільшилася середня швидкість поїздки [Гольц, 1972: с. 168, 173].

Отже, яким чином можна виміряти лінійні розміри системи взаємозалежного розселення, якщо її межі постійно змінюються в часі та просторі?

Для вимірювання урбанізованого простору — міста чи системи взаємозалежного розселення — найдоцільніше використовувати як вимірник простору показник витрат часу на трудові пересування. Уперше цю думку висловив К.Рітер у середині ХІХ століття [Ritter, 1852]. Просторовий розвиток міста пов'язували з чинником часу А.Вебер, К.Доксіадіс, Г.Гасінер. В.Шелейховський, зокрема, писав: “Розселення орієнтується не на геометричні відстані від місць проживання до місця докладання праці, а на час, що необхідний за наявних транспортних засобів для подолання цих відстаней” [Шейлеховский, 1934: с. 9]. Вивченню залежності між часом трудових пересувань і розмірами сучасних міських систем присвячено праці Г.Гольца, В.Таратинова, О.Баркової та автора цієї статті [Прибиткова, 2011].

Нагромаджені до нашого часу факти дають підстави стверджувати, що витрати часу на пересування для даного міста є сталою величиною, зміна якої вимірюється в масштабах поколінь. Зростають швидкості пересування на транспорті, пропорційно їм збільшується дальність трудових поїздок, а витрати часу на пересування залишаються практично на тому самому рівні. За даними, наведеними Г.Гольцем, середні витрати часу на трудові пересування в містах СРСР із населенням понад 400 тис. жителів збільшилися за

70 років від 30–35 до 35–40 хв. [Гольц, 1972: с. 182]. Суть просторової самоорганізації населення за витратами часу на трудові пересування Г.Гольц пояснює так: “Населення поступово пристосовується до тих чи інших змін у взаємному розташуванні підприємств і жителів масивів, до рівня транспортного обслуговування. Ця адаптація відбувається шляхом зміни місця проживання або місця роботи таким чином, щоб за інших рівних умов зберегти витрати часу на пересування в прийнятному діапазоні. Граничні межі цього діапазону найбезпосереднішим чином пов’язані з добовим розподілом витрат часу на сон, харчування, роботу та відпочинок” [Гольц, 1972: с. 180]. Явище просторової самоорганізації населення за витратами часу на трудові переміщення підтверджується даними численних досліджень [Добер, 1968: с. 180–191; Федутинів, 1968: с. 205–209; Сеткин, 1969].

Отже, якщо розглядати середні витрати часу на трудові пересування для даної системи взаємозалежного розселення як певну постійну величину — константу, то можна використовувати цей показник для вимірювання лінійних розмірів системи: помноживши цей часовий норматив на середню швидкість пересування, ми одержимо середній радіус системи взаємозалежного розселення. Середню швидкість обчислюють з урахуванням транспортних і пішохідних пересувань, підходів до зупинок, очікування транспорту і пересадок.

Середній лінійний радіус системи взаємозалежного розселення (R_{cp}) можна обчислити за формулою:

$$R_{cp} = T \times V_{cp}, \quad (1)$$

де T — середні витрати часу на трудові пересування, год.;

V_{cp} — середня швидкість пересування (брутто) км/год.

Утім, одразу виникає питання: чи існує якась межа просторового розвитку міських систем чи мірою зростання швидкостей на транспорті розширення їхніх зовнішніх меж відбуватиметься без обмежень?

Відомо, що системи розселення мірою свого просторового розвитку періодично наражаються на низку обмежень або “*порогів*”, подолання яких супроводжується непропорційно високими витратами, що перевищують розміри капіталовкладень, необхідних для нормального розвитку міста. Різке збільшення одноразових капітальних витрат може бути пов’язане з освоєнням несприятливих територій, вилученням цінних угідь із сільськогосподарського виробництва чи вторгненням міста в лісопаркову зону, будівництвом нової залізничної гілки або мостового переходу тощо. Той чи інший “*порог*” може регулювати загальні масштаби розвитку систем розселення, проте у зв’язку зі зміною економічних перспектив розвитку міста або внаслідок технічного прогресу в промисловій технології, будівництві і на транспорті цей поріг може бути подоланий¹.

У нашому дослідженні теорію “порогів” застосовано при розгляді просторово-часової межі розвитку міських систем. *Просторовий “порог” має*

¹ Теорія “порогів”, або обмеження розвитку систем розселення розроблена польським урбаністом Болеславом Малишем [Malish, 1966].

відносний характер: зі збільшенням швидкостей пересування на транспорті середній лінійний радіус системи взаємозалежного розселення, як показує практика, постійно зростає. На відміну від просторового, *часовий "пори́г" розвитку міської системи має абсолютний характер*. Як структурний компонент добового бюджету часу, витрати часу на трудові пересування не можуть збільшуватися безмежно. При стабілізації тривалості робочого дня їхнє збільшення може відбутися суто за рахунок часу, необхідного для відновлення фізичної, психічної й розумової енергії людини: для сну, харчування та відпочинку. Тому *часовий "пори́г" розвитку міської системи, виражений через витрати часу на трудові переміщення, має абсолютне значення*.

Регуляторами тривалості трудових поїздок є також феномен транспортної втоми і соціальний дискомфорт, що зростає мірою збільшення часу перебування в дорозі. Транспортна втома, що виникає на певному часовому етапі поїздки, призводить до підвищеної стомлюваності та зниження спротиву організму інфекції. А необхідність щоденних контактів різних за характером, інтересами та рівнем культури людей у переповненому в часи "пік" громадському транспорті незрідка обтяжена виникненням конфліктних ситуацій навіть у разі нетривалої поїздки.

Таким чином, для людей, які беруть участь у міжпоселенських трудових переміщеннях, існує деякий *психофізіологічний поріг*, який регулює дальність поїздки й виміряти який можна також за показниками витрат часу. *І часовий, і психофізіологічний поріг є абсолютними обмежувальниками дальності трудових поїздок*.

На сучасному етапі розвитку міських систем розширення їхніх зовнішніх меж зі зростанням швидкостей на транспорті за збереження постійних витрат часу на трудові пересування має стабільний характер, що дає можливість використовувати цей часовий норматив для вимірювання лінійних параметрів систем взаємопов'язаного розселення.

Вивчення розподілу середніх витрат часу на трудові переміщення в межах систем взаємопов'язаного розселення стало можливим завдяки проведенню в СРСР Всесоюзного перепису населення у 1970 році. Матеріали перепису вперше дали змогу скласти уявлення про розміри трудових потоків, напрямки й інтенсивність їх. На підставі цих даних було побудовано і проаналізовано шахові матриці кореспонденцій між населеними пунктами та районами. Крім того, щодо кожного виду зв'язку/потоків був зафіксований час і спосіб пересування, завдяки чому з'явилася можливість отримати ґрунтовані на опитуваннях, а не розрахункові значення витрат часу на трудові пересування в межах систем взаємозалежного розселення. Результати вимірювання їх подано в таблицях 1–3. Зазначу, що показники середніх витрат часу на трудові пересування всередині міських систем із населеністю понад 100 тис. жителів характеризуються незначною варіацією.

Аналіз середньозважених витрат часу на пересування робітників та службовців від місць проживання до місць докладання праці для систем взаємозалежного розселення Української РСР і Латвійської РСР, здійснений автором за даними Всесоюзного перепису населення 1970 року, підводить нас до певних висновків.

Таблиця 1

Середні витрати часу на пересування робітників та службовців від місць проживання до місць докладання праці для систем взаємопов'язаного розселення в Українській РСР і Латвійській РСР, 1970 рік^а

Центральні міста систем взаємопов'язаного розселення	Чисельність населення центрального міста, тис. осіб	Середні витрати часу на трудові пересування (брутто) у сполученнях, хв.		
		усередині міста	місто — приміські райони	приміські райони — місто
Київ	1632	49	79	92
Харків	1223	70	94	94
Одеса	892	62	100	96
Донецьк	879	63	77	68
Дніпропетровськ	862	65	100	93
Рига	732	39	81	83
Запоріжжя	658	68	88	83
Кривий Ріг	573	77	92	85
Львів	553	55	79	85
Луганськ/Ворошиловград	383	67	90	82
Дніпродзержинськ	227	–	118	97
Полтава	220	68	76	73
Суми	159	–	90	81
Чернігів	159	–	91	82
Черкаси	158	–	84	66
Кременчук	148	–	81	80
Лисичанськ	118	–	87	86
Івано-Франківськ	105	–	69	76
Даугавпілс	100	–	65	71
Луцьк	94	–	69	71
Рубіжне	58	–	80	85
Єлгава	55	–	101	77
Юрмала	54	–	75	77
Резекне	31	–	69	62
Єкабпілс	22	–	61	61
Валмієра	20	–	43	59
Цесіс	18	–	49	53

^а Чисельність населення центральних міст систем взаємозалежного розселення наведено станом на 15.01.1970 року (див.: *Итоги всесоюзной переписи населения 1970 года.* — М., 1972. — Т. 1. — С. 43–49, 58, табл. 3). Дані щодо витрат часу на трудові поїздки населення Латвійської РСР взято зі статистичного збірника ЦСУ Латвійської РСР “Маятниковая миграция населения Латвийской ССР” (Рига, 1972, с. 19, 42). Дані щодо витрат часу на трудові поїздки населення в Українській РСР розраховано автором за матеріалами перепису 1970 року.

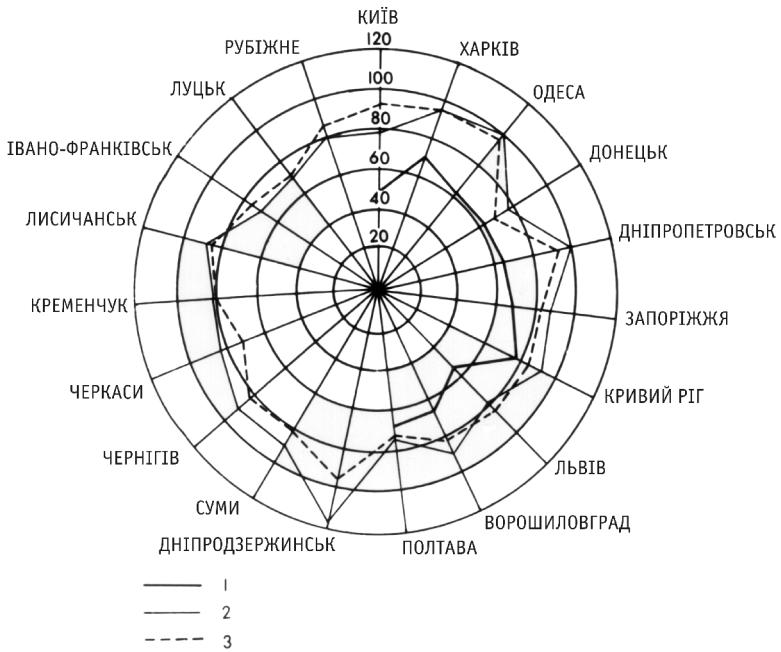


Рис. 1. Середні витрати часу на трудові пересування всередині систем взаємопов'язаного розселення в Українській РСР у 1970 році: 1 — усередині міста; 2 — за межі міста; 3 — з-за меж міста

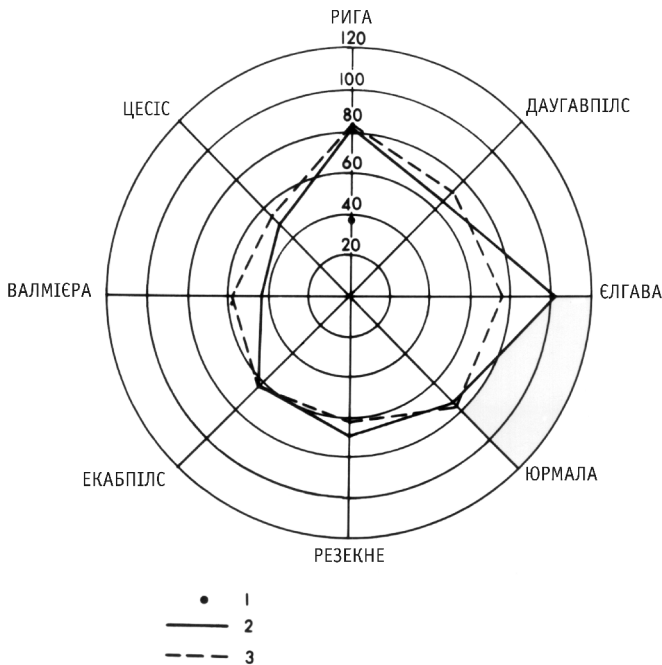


Рис. 2. Середні витрати часу на трудові пересування всередині систем взаємопов'язаного розселення в Латвійській РСР у 1970 році: 1 — усередині міста; 2 — за межі міста; 3 — з-за меж міста

Середні витрати часу на міжпоселенські трудові поїздки (в один кінець) в 1,3–2,0 раза перевищують час, що витрачається на внутрішньоміські трудові переміщення населення (табл. 1). Тими самими пропорціями характеризується співвідношення витрат на міжпоселенські і внутрішньоміські трудові пересування в міських агломераціях СРСР на момент перепису населення 1970 року (табл. 2). Дані таблиць 1 і 2 дають підстави внести деякі корективи в наявні уявлення про співвідношення часових витрат на міжпоселенські та внутрішньоміські трудові поїздки. Наприклад, окремі дослідники вважають, що такі витрати часу різняться несуттєво [Хорев, 1975: с. 328; Покшишевский, 1973: с. 15].

Таблиця 2

**Середні витрати часу на трудові пересування
в міських агломераціях СРСР, 1970 рік^а**

Чисельність населення головного міста агломе- рації, тис. осіб	Кількість обстежених об'єктів		Середні витрати часу на трудові переміщення у сполученнях, хв.		
	міст	приміських зон	місто — місто	місто — приміські райони	приміські райони — місто
Понад 500	21	21	38	74	75
у тому числі Москва (7061)	1	1	40	76	81
250–500	14	19	36	65	65
100–250	5	31	35	62	65
50–100	3	14	26	54	57
Менш як 50	–	9	–	54	48
Загалом по всій вибірці	43	94	36	58	62

^а Див.: Гольц Г.А., Таратынов В.А. — М., 1974. — С. 79, табл. 1.

Витрати часу на трудові пересування із приміських районів у місто для більшості аналізованих міських систем близькі до витрат часу на трудові поїздки у зворотному напрямку. Одначе більш як у половині випадків городяни, які вирушають на роботу в приміські райони, витрачають на поїздку дещо більше часу (рис. 1, 2). Дослідниками було встановлено, що з міста виїжджають на роботу особи переважно із вищою освітою або висококваліфіковані працівники, потреба в яких гостро відчувається у приміських районах. Відомо також, що в разі підвищення кваліфікації (або рівня оплати праці) міра унікальності виду занять збільшується й доводиться витрачати триваліший час при пересуванні на роботу [Гольц, 1972: с. 174]. Незначна величина розбіжностей у розмірі витрат часу на трудові поїздки в центральне місто системи і назад підтверджує слушність уявлень про *сучасне місто як простір, замкнений за ознакою витрат часу на пересування*, і свідчить про практичний збіг ареалів трудових поїздок населення протилежної спрямованості [Гольц, 1972: с. 161].

**Динаміка просторово-часових параметрів
взаємопов'язаного розселення в Московській агломерації, 1970 рік^a**

Роки	Види сполучень					
	місто — місто		передмістя — місто		місто — передмістя	
	середній радіус розселення, км	витрати часу, хв.	середній радіус розселення, км	витрати часу, хв.	середній радіус розселення, км	витрати часу, хв.
1960 (у колишніх кордонах)	5,7	36	29,2	73	—	—
1960 (у нових кордонах)	6,2	38	32,3	77	—	—
1970	8,2	40	37,0	81	31,5	76

^a Див.: Гольц Г.А., Таратынов В.А. — М., 1974. — С. 79, табл. 2.

Для невеликих міст із чисельністю жителів до 30 тис. осіб (Валмієра, Цесіс, Єкабпілс, Резекне) витрати часу на маятникові трудові поїздки не перевищують 70 хвилин; у групі найбільших міст (Київ, Харків, Одеса, Донецьк, Дніпропетровськ) витрати часу на міжпоселенські трудові пересування стабілізуються на рівні 90–100 хв. Витрати часу на міжпоселенські трудові поїздки в межах систем взаємозалежного розселення, центральні міста яких належать до категорії середніх, великих і дуже великих, мало залежать від чисельності населення ядра системи і характеризуються незначною варіацією. Так, для групи великих міст (Запоріжжя, Кривий Ріг, Львів, Рига, Луганськ/Ворошиловград) витрати часу на трудові пересування населення всередині системи практично дорівнюють аналогічним витратам для великих і середніх міст (Суми, Чернігів, Лисичанськ, Кременчук, Рубіжне, Єлгава) і становлять 70–90 хвилин [Таборисская, 1979: с. 138, 139].

Збіг витрат часу на трудові пересування в межах систем взаємозалежного розселення, центральні міста яких належать до груп дуже великих, великих і середніх, жодною мірою не свідчить про однакові лінійні розміри цих систем. Міжпоселенські трудові поїздки всередині систем, що формуються на основі дуже великих міст, мають, як правило, більшу дальність завдяки розгалуженій транспортній мережі, кращій організації служби приміського руху і технічній оснащеності транспорту (електрифікована залізниця, метрополітен, тролейбус). Тому при визначенні лінійних розмірів конкретної міської системи для розрахунку доречно користуватися величиною досягнутої на транспорті гарантованої середньої швидкості саме для даної системи [Таборисская, 1979: с. 140].

За матеріалами Перепису населення 1970 року і з урахуванням результатів попередніх досліджень було проаналізовано динаміку просторово-часових параметрів взаємозалежного розселення в Московській агломерації [Гольц, Таратынов, 1974: с. 79]. Після зміни у 1960 році адміністративних кордонів столиці її територія збільшилася у 2,6 раза, а територіальні та ча-

сові параметри Московської системи взаємозалежного розселення набули нових значень. З даних таблиці 3 можна бачити, що часові параметри виявилися сталішими за просторові. Автори цього вимірювання дійшли висновку, що подовження радіуса розселення компенсувалося розвитком транспортної системи, а також зміною місць проживання і місць роботи зайнятого населення. При цьому, наголошують вони, і вдосконалення транспорту, і самоорганізація населення щодо витрат часу на пересування всередині Московської агломерації дещо відставали у 1960–1970 роках від темпів розширення простору столічної системи взаємозалежного розселення [Гольц, Таратынов, 1974: с. 80].

Післямова

Взаємозв'язок категорій простору та часу в соціологічних теоріях еволюції міста і міських систем досі залишається предметом наукової дискусії. Існують проблеми, в яких до остаточних висновків ще далеко, а відмінність точок зору віддзеркалює об'єктивні, але поки не до кінця усвідомлені розбіжності результатів емпіричних вимірювань. Необхідні подальші дослідження, підкріплені якомога точнішими процедурами зі збирання вихідної інформації. Потрібні також теорії, здатні узагальнити суперечливі, на перший погляд, висновки. Саме на шляхах створення або розвитку теорії виникають поглиблені прикладні розробки. Новий зміст втілюється у поняттях і термінології. А термінологію від теорії відділяє лишень один крок. Зазначу, що розвиток теоретичних ідей може бути продуктивним тільки за умови творчого та критичного опанування наукового досвіду попередників, що передбачає необхідність “будівельної роботи” наново.

Джерела

Борщевский М.В., Успенский С.В., Шкаратан О.И. Город. Методологические проблемы комплексного социального и экономического планирования. — М., 1975.

Венцлавович Г. Структура социально-экономического пространства капиталистической и социалистической Варшавы // Проблемы урбанизации и расселения. — М., 1976. — С. 251–260.

Гольц Г.А. Влияние транспорта на пространственное развитие городов и агломераций // Проблемы современной урбанизации. — М., 1972. — С. 159–190.

Гольц Г.А., Таратынов В.А. Пространственная дифференциация маятниковой миграции в Московском районе расселения // Урбанизация как мировой процесс и его география. — М., 1974. — С. 77–88.

Добрер Б.И. Динамика трудовых передвижений // Городское хозяйство Москвы. — 1966. — № 4.

Костровицкий А. Вопросы социоэкологии городов и характер этой дисциплины в Польше // Новые идеи в географии. — М., 1979. — Вып. 4. — С. 160–175.

Литовка О.П. Проблемы пространственного развития урбанизации. — Л., 1976.

Маятниковая миграция населения Латвийской ССР. — Рига, 1972.

Медведков Ю.В. Географы об экологии человека // Новые идеи в географии. — М., 1979. — Вып. 4. — С. 378–393.

Полезе М., Карлос С. Факторная экология системы городов. Пространственная дифференциация городской среды в важнейших городах Канады // Новые идеи в географии. — М., 1979. — Вып. 4. — С. 280–299.

Пред А. Пространственно-временная концепция Хегерстранда и ее значение // Новые идеи в географии. — М., 1979. — Вып. 4. — С. 86–110.

Прибиткова І.М. Еволюція міських систем у часі і просторі: український варіант розвитку // Містобудування та територіальне планування. — К., 2011. — Вип. 41. — С. 351–368.

Прибыткова И.М. Пространственная самоорганизация населения: теоретико-методологические предпосылки исследования // Социология: теория, методы, маркетинг. — 2009. — № 4. — С. 84–98.

Сеткин В.П. Исследование закономерностей трудовых передвижений и расселения в крупнейших городах (на примере г. Свердловска): Автореф. дисс. ... канд. экон. наук. — Свердловск, 1969.

Таборская И. М. Маятниковая миграция населения. — М., 1979.

Покишиевский В.В. Миграция населения как общественное явление и задачи статистического ее изучения // Статистика миграции населения. — М., 1973. — С. 7–34.

Федутинов Ю.А. Динамика связей мест труда и жилья // Расселение в городах. — М., 1968. — С. 205–209.

Хорев Б.С. Проблемы городов. — М., 1975.

Шелейховский В.Г. Планировка, транспорт и расселение. — Харьков, 1934.

Ягельский А. Большие города Польши как социально-экономические ареалы // Новые идеи в географии. — М., 1979. — Вып. 4. — С. 300–320.

Berry B.J. The human consequences of urbanization. — London, 1974.

Buttimer A. Social space in interdisciplinary perspective // Geogr. Rev., 1969. — 3, 59.

Carlstein T. Technology, Time Use and Regional Development // Rapportop och Notiser. — Lund, 1974. — 11.

Carlstein T. Time Allocation, Innovation and Agrarian Change: Outline of a Research Project. — Lund, 1974.

Chombart de Lauwe P. Paris et l'agglomeration parisienne. — Paris, 1951–1952.

Chombart de Lauwe P. Paris. Essais le sociologie 1952–1964. — Paris, 1965.

Hägerstrand T. Geographic Measurement of Migration: Swedish Data / Ed. by J.Sutter. — S.L., 1962.

Hägerstrand T. Om en konsistent individorienterad samhällsbeskrivning för framtidsstudiebruk. — Stockholm, 1972.

Hägerstrand T. Space, Time and Human Conditions // Dynamic Allocation of Urban Space / Ed. by A.Karlqvist, L.Lundqvist, F.Snickars. — Lexington, 1975.

Hägerstrand T. Tidsanvändning och omgivningsstruktur // Urbanisering i Sverige: en geografisk samhällsanalys. — Stockholm, 1970.

Hägerstrand T. What about People in Regional Science? // Papers of the Regional Science Association. — 1970. — 24. — P. 7–21.

Hägerstrand T., Lenntorp B. Samhällsorganisation i tidsgeografiskt perspektiv // Ortsbundna levnadsvillkor. Stockholm, 1974.

Halbwachs M. Les expropriations et le prix des terrains a Paris (1860–1900). — Paris, 1909.

Harvey D. Society, the city and space-economy of urbanizm. — Washington, 1972.

Hatt P. The concept of natural area // American Sociological Review. — 1946. — Vol. 11.

Hauser Ph. The chaotic society: product of the social morphological revolution // American Sociological Review. — S.a. — Vol. 1. — P. 34.

Jagielski A. Społeczna i przestrzenna struktura miast polskich w swietle badań geograficznych, Seminarjum “Dorobek polskiej sociologii w zakresie ekologii społeczney”. — Warszawa, 1976. — XII.

- Langton J.* Residential patterns in pre-industrial cities: some case studies from seventeenth century England // Institute of British Geogr., Trans. — 1975. — № 65.
- Malisz B.* Zarys teorii kształtowania układów osadniczych. — Warszawa, 1966.
- Narojek W.* System władzy w mieście. — Wrocław, 1967.
- Olander L.-O., Persson T.* Service och arbete: Tidsgeografiska studies av transporter och ätkomlighet i sydvästra Skane. — Malmö, 1975.
- Pioro Z.* Ecologia społeczna w urbanistyce. — Warszawa, 1962.
- Ritter C.* Über das historische Element in der geographischen Wissenschaft // Einleitung zur allgemeinen veogleichenden Geographie. — Berlin, 1852.
- Shevky E., Willimas M.* The social Areas of Los Angeles. — Berkely, 1949.
- Sjoberg G.* The pre-industrial city, past and present. — Glencoe, 1960.
- Timms D.W G.* The urban mosaic. — Cambridge, 1971.
- Törnqvist G. et al.* Lokalisering i det efterindustriella samhället: Studier av kontakter och transporter // Svensk Geografisk Årsbok. — 1974. — 50. — P. 34–85.
- Vance Jr., J.E.* Land assignment in the precapitalist, capitalist and postcapitalist city // Economics Geography. — 1971. — 2, 47.
- Wallin E.* Geokoding av befolkning och bokföring av persontid. — Svensk Geografisk Årsbok. — 1974. — 50. — P. 155-170.
- Wesółowski W.* Zróżnicowanie społeczne. — Wrocław, 1974.
- Wesółowski W., Anasz M.* Izmienienija socialnoj struktury w Narodnoj Polsce // Problemy razwitija socialnoj struktury obszczestwa w Sowjetskom Sojuzie i Polsce. — Moskwa, 1976.
- Znanięcki F.* Socjologiczne podstawy ekologii ludzkiej // Ruch Prawn. i Ekon. — 1937. — 1, 17.
- Zorbaugh H. W.* The natural areas of the city // Publ. of the Am. Soc. Soc., 1926. — XX.