

ОБЩЕСТВО. НАУКА.
ОБРАЗОВАНИЕ

УДК 314/316-042.4:656
DOI 10.20339/AM.08-21.099

Р.М. Петрунева,

д-р пед. наук, проф., заведующая кафедрой
«История, культура и социология»
e-mail: raisa.petrunyova@yandex.ru

О.А. Авдеюк,

канд. техн. наук, доц., декан факультета
электроники и вычислительной техники,
заведующая кафедрой «Вычислительная техника»
e-mail: oxal2@mail.ru

В.Д. Васильева,

д-р пед. наук, доц., проф.
кафедры «История, культура и социология»
e-mail: vasilyevavd2016@yandex.ru

Д.Н. Авдеюк,

аспирант
e-mail: 236957@inbox.ru

Ю.В. Петрунева

магистрант
e-mail: petruneva.julia@yandex.ru

Волгоградский государственный технический университет

ТРАНСПОРТНАЯ ДОСТУПНОСТЬ ВУЗА В КРУПНОМ ГОРОДЕ: МНЕНИЯ СТУДЕНТОВ

Рассматривается значимость транспортной доступности вузов при выборе абитуриентами своей Alma Mater. Представлен анализ использования студентами пассажирского транспорта города Волгограда – крупнейшего города РФ с населением более 1 млн человек. Приведены данные анкетного опроса студентов вузов города, большинство из которых проживает в наиболее отдаленных от центра районах. Описаны виды общественного транспорта, на которых студенты добираются до места учебы, содержательные характеристики структуры маршрута, включая пересадки, стоимость проезда, надежность и комфортность транспорта, устойчивость расписания, время перемещения, ожидание общественного транспорта и др. Выявлены недостатки наиболее популярных студенческих маршрутов и транспортной системы города, которая представляет собой сложную и разветвленную сеть. Сделаны выводы о транспортной доступности вузов и даны рекомендации по совершенствованию транспортных перевозок по популярным студенческим маршрутам.

Ключевые слова: транспортная доступность вуза, виды общественного транспорта, структура маршрута.

TRANSPORT ACCESSIBILITY OF UNIVERSITY IN A LARGE CITY: STUDENTS' OPINIONS

R.M. Petruneva is Dr. Sci. (Pedagogy), Prof., Head of sub-faculty "History, culture and sociology"; **O.A. Avdeyuk** is Cand. Sci. (Technique), Ass. Prof., Head of faculty of electronic and digital technique, Head of sub-faculty "Digital technique"; **V.D. Vasilyeva** is Dr. Sci. (Pedagogy), Ass. Prof., Prof. at sub-faculty "History, culture and sociology"; **D.N. Avdeyuk** is PhD student; and **J.V. Petruneva** is Master student, all at Volgograd State Technical University

Examined is the importance of transport accessibility of universities when choosing their Alma Mater by applicants. The analysis of the use of passenger transport by students in the city of Volgograd – the largest city in the Russian Federation with a population of more than 1 million people; the data of a questionnaire survey of university students of the city, most of whom live in the most remote areas from the center, are presented. It describes the types of public transport that students use to get to their place of study, the content characteristics of the route structure, including transfers, fare, reliability and comfort of transport, stability of the schedule, travel time, waiting for public transport, etc. The shortcomings of the most popular student routes and the city's transport system, which is a complex and extensive network, are identified; conclusions are drawn about the transport accessibility of universities and recommendations for improving transport transportation along popular student routes.

Key words: transport accessibility of the university, types of public transport, route structure.

Актуальность транспортной доступности вузов

Важнейшим элементом социально-экономической сферы любого поселения является транспортная система. От степени развитости городского пассажирского транспорта зависит мобильность населения, а следовательно, и его экономическое и социальное благополучие. Транспортная система больших городов представляет собой сложную и разветвленную сеть, которая является динамической системой, постоянно нуждающейся в рационализации, корректировке и развитии. Объектом исследования в данной работе является транспортная доступность вузов города.

Согласно [1] город Волгоград относится к крупнейшим городам с населением более 1 млн человек. В городе функционируют 11 государственных и 18 негосударственных вузов и 14 филиалов университетов, которые расположены во всех восьми административных районах. Всего студентов насчитывается в городе более 57 тыс. человек. Волгоград в географическом понимании является уникальным городом с линейной структурой и растянулся вдоль Волги до 70 км, в самой широкой своей части всего на 5 км, поэтому проблема транспортной доступности учебного заведения является актуальной для студентов, особенно проживающих в отдаленных от центра города районах.

Пандемия COVID-19 научила весь мир, и нас в том числе, что жизнь теперь не будет прежней. В полной мере это касается и транспортной системы города. В связи с ограничениями по пандемии в Волгограде была частично изменена транспортная схема: многие маршруты были закрыты, другие поменяли траекторию и графики движения, словом, был нарушен привычный уклад жизни города. По окончании ограничительных мер 23% студентов отметили, что добираться в вуз стало труднее.

Авторы исследования поставили перед собой задачу выяснить, каким образом влияет или не влияет транспортная доступность вуза на выбор абитуриентами своей

Alma Mater. Поскольку для абитуриентов вуз на ближайшие 4–6 лет становится «вторым домом», постольку вопросы транспортной доступности приобретают весомое значение при выборе места будущего обучения.

Проблема транспортной доступности

Транспортная доступность важна не только для студентов – этот аргумент также является одним из ключевых параметров при определении качества жизни и точно самым популярным при выборе недвижимости покупателями жилья. По данным ВЦИОМ, 51,5% покупателей недвижимости ориентируются прежде всего на транспортную доступность нового жилья, 56% – считают главным наличие социальной инфраструктуры в пешей доступности [2]. Не будет большой погрешностью предположить, что данный аргумент может быть существенным обстоятельством и при выборе вуза.

Проблема транспортной доступности образовательной организации является проблемой не только для студентов, но также и для школьников. Роспотребнадзор РФ утвердил новые правила, регламентирующие порядок организации обучения, отдыха, оздоровления молодежи до 2027 г., согласно которым «школа должна находиться в пешей доступности для детей – 500–800 метров в городе. Если она находится дальше, то детей должны возить на учебу на школьных автобусах. При этом на автобусе дети не должны проезжать больше 30 километров в одну сторону» [3]. Студенты не являются субъектами этих правил, но возрастная разница между старшеклассниками и абитуриентами минимальна. По этой причине вопрос транспортной доступности представляется актуальным и для абитуриентов, по крайней мере на этапе выбора вуза.

То, что проблема транспортной доступности вуза является реальной, а не надуманной, понимают и руководители образовательных организаций высшего образования, и администрация городов. В частности, некоторые вузы,

анкетирова обучающихся о степени «удовлетворенности условиями осуществления образовательной деятельности в университете», включают вопрос «транспортная доступность (возможность доехать до университета на общественном транспорте, наличие парковки)» [4].

В республике Татарстан Общественная палата провела специальный круглый стол, посвященный социальным вопросам студентов. Самой обсуждаемой темой стал вопрос транспортной доступности. Приведем фрагмент выступления одного из студентов: «Студент в день совершает как минимум две поездки. Активный студент – четыре: ему нужно еще добраться до творческих объединений. В связи с этим обучающимся приходится сталкиваться с проблемой общественного транспорта: это и вопросы финансового характера, и переполненные студенческие маршруты. Для решения этой проблемы предлагаю создать комиссию по регулированию вопросов транспорта, рассмотреть возможность покупки транспорта большой вместимости, продлить автобусные рейсы до 22.00 в крупных студенческих городах» [5].

Транспортной доступности вузов большое внимание уделяет правительство Москвы. Это и понятно, ведь некоторые крупные ведущие вузы (например, МФТИ) находятся не в центре столицы, и вопросы транспортной доступности приобретают для них особое значение, т.к. эти вузы представляют собой современный коворкинг, где проводятся образовательные, деловые или развлекательные мероприятия. По этой причине организация связи наземной транспортной системы со станциями РЖД позволит соединить, например, МФТИ, с городской транспортной инфраструктурой. Правительство Москвы взяло вопрос транспортной доступности Физтехпарка МФТИ под свой контроль [6].

Понятие транспортной доступности является комплексным понятием, которое в целом характеризуется временем, необходимым на дорогу из района проживания в район нахождения учебного заведения. Очевидно, что времязатраты зависят не только от развитости транспортной инфраструктуры, от технических характеристик автодорог и выделенных полос для общественного транспорта, но и месторасположения дома студента, совершающего поездку [7; 8].

Под термином «транспортная доступность» (transportation accessibility) в зарубежных исследованиях подразумевают два понятия. Либо это время, затрачиваемое человеком на передвижение от дома к месту работы/учебы [9], либо это возможность получить транспортные услуги лицами с ограниченными возможностями здоровья (инвалиды, пожилые люди и др.) [10]. Кроме того, в некоторых странах Америки применяется термин «transport affordability», обозначающий экономическую доступность транспорта [11].

В российской и ранее в советской градостроительной практике нормированию подвергаются такие показатели

доступности, как доступность мест приложения труда (в данном случае – учебы) – затраты времени на передвижение в один конец к месту работы или учебы и доступность остановочных пунктов общественного транспорта. Согласно действующему в настоящее время СНиП 2.07.01-89* «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений» затраты времени в крупнейших городах, к которым относится Волгоград, на передвижение от мест проживания до мест работы или учебы для 90% студентов не должны превышать 40 минут.

Так ли это? Насколько транспортная система города соответствует требованиям данного СНиПа? Сколько времени реально затрачивают студенты на передвижение к вузу? Обеспечивает ли городской пассажирский транспорт транспортную доступность вузов? В какой степени влияет транспортная доступность вуза на выбор абитуриентов?

Изучение мнения студентов о транспортной доступности вузов города Волгограда

На эти вопросы авторы искали ответы путем опроса студентов крупнейших вузов города, расположенных в Центральном и наиболее удаленном районе города, где имеются университеты, – Советском. Всего в опросе приняли участие 1543 студента из пяти волгоградских университетов:

- ◆ Волгоградский государственный технический университет – 536 человек;
 - ◆ Волгоградский государственный медицинский университет – 66;
 - ◆ Волгоградский государственный университет – 209;
 - ◆ Волгоградский государственный аграрный университет – 729;
 - ◆ Волгоградский государственный социально-педагогический университет – 3 человека.
- Наибольшее число опрошенных студентов проживает в:
- ◆ наиболее отдаленных от центра города районах (37,6%), из них: 25,4% в Советском районе, 4,9% в Кировском районе, 1,2% в Тракторозаводском, 6,1% в самом дальнем районе – Красноармейском;
 - ◆ ближайших к центру города районах (41,5%), из них: Центральном районе, где сосредоточены большинство университетов, проживает 21,5% опрошенных, в наиболее приближенных к нему районах Дзержинском – 8,6%, Краснооктябрьском – 7,7%, Ворошиловском – 3,7;
 - ◆ городе-спутнике Волжском Волгоградской области – 5,1%, в р. п. Городище – 1%;
 - ◆ других районах – 14,8%.

В повседневных поездках студенты обычно комбинируют различные виды транспорта. Были выявлены наиболее популярные наборы: электричка и автобус, электричка

и маршрутное такси, автобус, троллейбус, скоростной трамвай и наземный трамвай, маршрутное такси в различных сочетаниях. Маршруты большого количества обучающихся состоят из комбинаций с пересадками, что обусловлено отсутствием транспорта, обеспечивающего беспересадочный маршрут. Услугами маршрутного такси пользуются только 7,1% опрошенных студентов, 6,0% – имеют собственный автомобиль, остальные студенты передвигаются на общественном транспорте. В целом эти данные соответствуют опросу ВЦИОМ, согласно которому «самым популярным среди россиян общественным транспортом является наземный городской транспорт: 74% опрошенных пользовались этим видом транспортного передвижения за последний год. На втором месте в народном «рейтинге» маршрутное такси (63%)» [12].

Структура маршрута складывается из его содержательных характеристик и включает ряд элементов: начальный-промежуточный-конечный пункты маршрута, передвижение на транспорте средством, пеший ход и, в случае необходимости пересадки, способы проживания времени в ожидании транспорта и в поездке, повседневные трудности и способы их преодоления и др. Конкретизация и наполнение содержанием каждого момента «транспортной истории» индивидуально для всех студентов и происходит под воздействием различных пространственно-временных факторов [13].

Согласно проведенному опросу через Google Forms, 71% студентов пользуется городским общественным транспортом в различных сочетаниях: автобус, троллейбус, скоростной и наземный трамвай, маршрутное такси, электропоезд. Основная масса студентов 82,6% добираются до вуза без пересадок, 10,5% – делают одну пересадку, 1,2% – вынуждены делать две пересадки, остальные студенты делают более двух пересадок. Три четверти участников опроса тратят на поездки до вуза до 50 минут, что превышает требования СНИП 2.07.01-89* на 10 минут. Между тем, есть и такие, которые тратят на дорогу в один конец от 1,5 до 2-х часов (10%). Около 22% студентов живут недалеко от вуза, поэтому отправляются на учебу пешком.

Выбор конкретного вида общественного транспорта зависит от различных условий: маршрута транспортного средства, стоимости проезда, надежности и комфортности транспорта, устойчивости расписания, форс-мажорных обстоятельств (например, погодные, ДТП и др.) и от обстоятельств личного характера (планы на день, наличие желаемых попутчиков, усталость и состояние здоровья и др.). В обычных обстоятельствах сочетания транспортных средств могут быть достаточно устойчивыми и рутинизированными, в форс-мажорных – студенты вынуждены оперативно вносить коррективы в свои маршруты.

Время поездки складывается не только из времени перемещения в транспортном средстве, но и из времени пешего

хода до остановки общественного транспорта, времени передвижения от одного остановочного пункта до другого при пересадке. При этом пеший ход не всегда воспринимается студентами как отдельная часть маршрута. Если остановка расположена в нескольких минутах ходьбы, то пешая дорога до нее не рефлексировается студентом: он начинает проблематизировать только, если пеший ход занимает более 5–10 минут, неважно в начале, середине и конце пути [13].

Следующим элементом пути является ожидание общественного транспорта. Остановка воспринимается студентами, скорее, как вынужденная трата времени и «не-место» [14]: молодые люди вынуждены вписывать эти «не-места» в свой ежедневный маршрут, хотя это время редко наполняется рациональными действиями. В зимнее время и в часы пик такое ожидание чаще воспринимается студентами как проблема и сложность, оправдывающая опоздания на занятия. Как показывают наши наблюдения, во время ожидания общественного транспорта спектр занятий студентов весьма ограничен: обычное пассивное ожидание может сопровождаться хождением, общением с товарищами, прослушиванием аудиозаписей, разговором по телефону.

В ожидании нужного транспорта на остановках большинство студентов (68,3%) проводят всего от 5 до 15 минут, более 30 минут «стоят в сторонке» 2,7% особо неудачливых и только 9,8% студентов уезжают домой практически сразу без ожиданий до пяти минут. 84% студентов отмечают, что остановки общественного транспорта достаточно близко расположены от вуза, только 11% считают, что «далековато». Опыт пассажира во многом формируется материальным состоянием остановочных пунктов: насколько они вписываются в окружающую среду, как обозначены пространственные границы (выделен ли островок на тротуаре, есть ли парковочный «карман», какова вместимость павильона (если он имеется), есть ли лавочки, имеется ли доступ к Wi-Fi и др. Вопрос визуального восприятия дизайна остановки, скорее, относится к сфере эстетики.

Практически все студенты отмечают хорошее состояние остановочных павильонов: вовремя убирается мусор и пространство вокруг остановки, электронные табло работают и выдают актуальную информацию о приближении рейсового транспорта. Вместе с тем, 42% отмечают эргономическое несовершенство павильонов: маленькие габариты, низкие лавочки, прозрачные стеклянные или пластиковые стены, не задерживающие солнечные лучи.

Поездка в общественном транспорте как элемент маршрута зависит от вида транспорта и ряда условий и обстоятельств объективного и субъективного характера, которые достаточно жестко связаны между собой: комфортность и стабильность расписания, просторность салона транспортно-го средства и возможность присесть, наполняемость салона,

физическое самочувствие, наличие габаритных вещей (например, тубусов с чертежами, планшетов и ноутбуков и др.).

Чтобы понять, как студенты проводят время в поездках, насколько полезно такое времяпрепровождение с точки зрения самоорганизации, студентам были заданы вопросы о занятиях в пути. По нашим наблюдениям, проживание времени в салоне транспорта, в отличие от остановки, достаточно разнообразно и зависит от вида транспорта, длительности поездки, времени суток, наличия попутчика, возможности занять сидячее место, наполненности салона и др. В основном это пассивное времяпрепровождение: наблюдение городских пейзажей в окне, прослушивание аудиозаписей, разговор или переписка по телефону, сон, просмотр фильмов, чтение электронных книг, игры и развлечения.

На вопрос о видах времяпрепровождения в транспорте были получены следующие ответы, которые не совсем совпадают с нашими наблюдениями. Большинство опрошенных студентов (38,2%) едет стоя, поэтому в университет за знаниями прибывают изрядно уставшими; если «повезет», то 30,5% предпочитают присесть и почитать учебные материалы (12,5%). А 12,4% утверждают, что вообще не обращают внимания на удобства. Продолжительность и качество времени в пути оказывают прямое влияние на физическое и эмоциональное самочувствие студентов и, как следствие, на привлекательность городского транспорта.

Информация о занятиях в пути весьма полезна для понимания факторов привлекательности и комфортности общественного транспорта для студенческого пассажиропотока. Например, участвующие в опросе студенты высказали предложение оборудовать салоны общественного транспорта в жаркое время года (а Волгограде жаркое лето длится почти 6 месяцев) кондиционерами: это отметили 57,7% студентов, а 27,9% – хотели бы воспользоваться бесплатным Wi-Fi в транспорте, а 27,7% – предпочли бы добираться в вуз в транспортных средствах большей вместимости, чтобы были свободные места для сидения.

Немаловажен для студентов и вопрос экономической доступности транспорта. Согласно информации на портале Study in Russia [15], студенты очной формы обучения аккредитованных государственных вузов имеют право льготного проезда в городском общественном транспорте. Например, на фоне безлимитного проездного в московском метро 2570 рублей студенческий проездной стоит всего 405 рублей! Правда, в различных городах ситуация разная.

Казань по транспортным расходам среди студентов находится на третьем месте после Москвы и Санкт-Петербурга. В Казани безлимитный гражданский проездной стоит 2500 рублей. Исходя из этого Лига студентов Татарстана предлагает ввести тариф для студентов в Казани из расчета 44 поездки по 20 рублей с общей стоимостью 880 рублей

или безлимитный тариф в размере 1350 рублей. Сегодня в Татарстане реализуется проект «Транспортный грант», организованный Лигой студентов и Минмолодежи РТ. Благодаря этой программе 5792 студента получают денежные гранты.

Транспортный вопрос поднимается у нас в стране десятилетиями. Все регионы решают его по-разному. К примеру, в Новосибирске безлимитный студенческий проездной стоит 1000 рублей в месяц, в Нижнем Новгороде – 700 рублей. В Петрозаводске льготный проездной на троллейбус для студентов стоит 400 рублей [16], в Чебоксарах – 650 рублей [17], в Перми стоимость проезда для студентов всего 12 рублей (на 120 поездок – 1440 рублей; на 90 поездок – 1080 рублей; на 60 поездок – 720 рублей) [18]. Не выбивается из общего тренда стоимость студенческого проездного в Волгограде – 800 рублей (автобус, троллейбус, трамвай).

Однако результаты нашего опроса показывают, что транспортные затраты студентам явно «не по карману», даже при наличии льготного проездного билета. При размере средней государственной академической стипендии 2500 рублей почти всю сумму более 2000 рублей тратят на проезд 16,9% опрошенных студентов, около 1500 рублей – 22,3%, более 1000 рублей – 11,7%, укладываются в лимит 1000 рублей всего 39%, у остальных студентов нет транспортных расходов, т.к. они ходят в вуз пешком.

Согласно исследованиям городской среды [13; 19], время в пути или транспортная доступность не всегда являются определяющими факторами при выборе мест покупок, проведения досуга, получения медицинских услуг, в том числе при получении образования! В подобных случаях возможность получить услугу ближе является менее важной, чем возможность получить качественное образование!

Результаты проведенного авторами опроса подтверждают эти данные. Большая часть студентов при выборе вуза не опиралась на данные по транспортной доступности образовательной организации. 79% участников опроса поступили именно в тот вуз, в который и планировали, но немалое количество 19,5% имели другие намерения. Тем не менее 87,5% респондентов не жалеют о своем выборе и только укрепились в своем решении, т.к. никакие транспортные проблемы, к которым уже привыкли, не могут изменить решения о выборе вуза. Однако 7,7% выбрали бы другой вуз, если с самого начала знали, что дорога в университет будет столь затратной.

Заключение

Сегодня конкуренция существует не только между вузами различных городов, но и внутри одного города. Если вуз может привлечь абитуриентов интересными и перспективными

программами, развитой инфраструктурой, организацией досуга, мерами социальной защиты, то он успешно производит ежегодный набор на первый курс. И эти факторы являются конкурентными преимуществами вуза. Тогда вопрос транспортной доступности образовательной организации отходит на второстепенный план. Абитуриенты делают свой выбор, опираясь на интерес к будущей профессии (31,1%), мнение

родителей (32,2%), советы друзей (7,3%), информацию СМИ (8,0%). И только 10,3% указали, что определяющим фактором выбора для них стал вопрос транспортной доступности! Поэтому вузам необходимо учитывать этот ресурс и активнее сотрудничать с местными органами власти в контексте совершенствования транспортных перевозок по популярным студенческим маршрутам.

Литература

1. СНиП 2.07.01-89* Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Госстрой СССР. М.: ЦНТП Госстроя СССР, 1994.
2. ВЦИОМ. Идеальное жилье глазами россиян. Аналитический обзор. URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/idealnoe-zhile-glazami-rossijan>
3. Утверждены новые санитарные требования к детским организациям. URL: <https://ria.ru/20201221/rospotrebnadzor-1590275603.html>
4. Анкета для обучающихся по удовлетворенности условиями осуществления образовательной деятельности в университете. URL: <http://rgatu.ru/oirko/otsenka-kachestva-uslovij-osushchestvleniya-obrazovatelnoj-deyatelnosti-v-universitete>
5. В Казани обсудили социальные проблемы студентов. URL: <https://media.kpfu.ru/news/v-kazani-obsudili-socialnye-voprosy-studentov>
6. Транспортная доступность Физтеха. URL: <http://dolgopa.org/blog/vusi/transportnaja-dostupnost-fizteha.html>
7. Доступность как характеристика транспортной обеспеченности. URL: <https://vuzru.ru/dostupnost-kak-harakteristika-transportnoj-obespechennosti/>
8. Гребенников В.В., Мушин Д.А., Левашев А.Г., Михайлов А.Ю. Виды транспортной доступности // Известия вузов. Инвестиции. Строительство. Недвижимость. 2012. № 1. С. 56–61.
9. Transportation Accessibility. URL: <https://taubmancollege.umich.edu/urbanplanning/faculty-research/transportation-accessibility>
10. Leading global disability rights since 1983. URL: <https://wid.org/transportation-accessibility>
11. Andres Gomez-Lobo. Affordability of Public Transport: A Methodological Clarification. Journal of Transport Economics and Policy. September 2011. Vol. 45. Part 3. P. 437–456. URL: <https://www.jstor.org/stable/23072199?seq=1>
12. ВЦИОМ. Безопасность в общественном транспорте: оценка россиян. URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/bezopasnost-v-obshhestvennom-transporte-oczenka-rossijan>
13. Лычко С.К., Мосиенко Н.Л. Общественный транспорт в практиках мобильности: повседневные маршруты горожан // Мониторинг общественного мнения: Экономические и социальные перемены. 2016. № 5. С. 256–273.
14. Филиппов А.Ф. Социология пространства // Социологическое обозрение. 2009. Т. 8. № 3. С. 3–15.
15. Льготы для студентов в России. URL: <https://studyinrussia.ru/life-in-russia/life-conditions/benefits-for-students/>
16. Городской транспорт. URL: <http://ptzgortrans.ru/contacts>
17. Проездные карты для студентов. URL: <https://studsovet21.ru/proezdnye-karty-dlya-studentov/>
18. Льготный проездной документ для студентов. URL: <http://www.psu.ru/studentam/arkhiv-ob-yavlenij/lgotnyj-proezdnoj-dokument-dlya-studentov>
19. Фень Е. Город в движении: к вопросу о повседневности мобильности // Антропологический форум. 2011. № 15. С. 145–156.

References

1. SNiP 2.07.01-89*. Urban planning. Layout and construction of urban and rural settlements / Gosstroy SSSR. Moscow: TsITP Gosstroy SSSR, 1994.
2. VTSIOM. Ideal housing through the eyes of Russians. Analytical review. URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/idealnoe-zhile-glazami-rossijan>
3. New sanitary requirements for children's organizations have been approved. URL: <https://ria.ru/20201221/rospotrebnadzor-1590275603.html>
4. Questionnaire for students on satisfaction with the conditions of educational activities at the university. URL: <http://rgatu.ru/oirko/otsenka-kachestva-uslovij-osushchestvleniya-obrazovatelnoj-deyatelnosti-v-universitete>
5. Social problems of students discussed in Kazan. URL: <https://media.kpfu.ru/news/v-kazani-obsudili-socialnye-voprosy-studentov>
6. Transport accessibility of Phystech. URL: <http://dolgopa.org/blog/vusi/transportnaja-dostupnost-fizteha.html>
7. Accessibility as a characteristic of transport security. URL: <https://vuzru.ru/dostupnost-kak-harakteristika-transportnoj-obespechennosti/>
8. Grebennikov, V.V., Mukhin, D.A., Levashev, A.G., Mikhailov, A.Yu. Types of transport accessibility. *Izvestia vuzov. Investment. Construction. Realty*. 2012. No. 1. P. 56–61.
9. Transportation Accessibility. URL: <https://taubmancollege.umich.edu/urbanplanning/faculty-research/transportation-accessibility>
10. Leading global disability rights since 1983. URL: <https://wid.org/transportation-accessibility>
11. Andres Gomez-Lobo. Affordability of Public Transport: A Methodological Clarification. *Journal of Transport Economics and Policy*. September. 2011. Vol. 45. Part 3. P. 437–456. URL: <https://www.jstor.org/stable/23072199?seq=1>
12. VTSIOM. Safety in public transport: the assessment of Russians. URL: <https://wciom.ru/analytical-reviews/analiticheskii-obzor/bezopasnost-v-obshhestvennom-transporte-oczenka-rossijan>
13. Lychko, S.K., Mosienko, N.L. Public transport in mobility practices: everyday routes of citizens. *Monitoring of public opinion: Economic and social changes*. 2016. No. 5. P. 256–273.
14. Filippov, A.F. Sociology of space. *Russian Sociological Review*. 2009. Vol. 8. No. 3. P. 3–15.
15. Benefits for students in Russia. URL: <https://studyinrussia.ru/life-in-russia/life-conditions/benefits-for-students/>
16. Urban transport. URL: <http://ptzgortrans.ru/contacts>
17. Travel cards for students. URL: <https://studsovet21.ru/proezdnye-karty-dlya-studentov/>
18. Preferential travel document for students. URL: <http://www.psu.ru/studentam/arkhiv-ob-yavlenij/lgotnyj-proezdnoj-dokument-dlya-studentov>
19. Fen, E. The city in motion: on the question of everyday mobility. *Anthropological Forum*. 2011. No. 15. P. 145–156.