

Екатерина Фень

Город в движении: к вопросу о повседневности мобильности

Устройство жизни большого города с неизбежностью предполагает ежедневные поездки. Пожалуй, город можно назвать большим тогда, когда становится естественным, что дом, работа, места досуга и покупок разнесены на значительное расстояние. Продолжительность поездок увеличивается, и не всегда пропорционально расстоянию: люди проводят в дороге все больше времени. Причин тому много: рост числа автомобилей и загруженность дорог, городские ритмы и их наложение друг на друга и пр.

Наше внимание привлекло то, что, занимая все больше времени в череде повседневных событий, дорога, время в пути редко упоминаются в рассказе о том, как прошел день. Почему? Отчасти потому, что ежедневный маршрут не является целью, он лишь способ достигнуть «пункта назначения», в отличие от путешествия, когда все элементы становятся значимыми, где дорога может быть долгожданным приключением. И все же, что представляет собой повседневная поездка?

К примеру, дорога из дома на работу — это своего рода место «между» (in-between) смысловыми точками в пространстве [Jensen 2009a: 142], она является частью неизменных мобильностей [Вахштайн 2005: 111], повторяющихся изо дня в день,

Екатерина Геннадьевна Фень

Национальный
исследовательский университет
«Высшая школа экономики»,
Москва
ekaterina.fen@gmail.com

привычных. Что если сменить угол зрения и посмотреть на дорогу как совокупность ежедневных практик «в пути», как на то, что проживается и наполняется смыслами, эмоциями каждый день, изучить, как организуются маршруты и расставляются приоритеты. Такой анализ интересен потому, что повседневные практики образуют «живой» город во всей полноте социальной действительности. Именно эта повседневность мобильности станет предметом рассмотрения в данной статье.

* * *

Социология города на протяжении долгого времени определяла свой объект исследования как совокупность мест, упорядоченных, занимаемых отдельными сообществами или разделяемых несколькими из них. Этот взгляд позволял подробно описывать и изучать отдельные аспекты городской социальности и ее связи с пространством. Он был вполне удовлетворителен и продуктивен, за исключением одной области — перемещений.

В то же время город сочетает все возможное многообразие форм перемещений: от потоков людей до потоков товаров и информации. Этот взгляд на город лег в основу социологии мобильностей (см., например: [Urry 2000; Sheller, Urry 2006]). Она позволяет нам говорить о мобильном социальном, о «сетевой взаимозависимости» всех мест, их текучести, флюидности, непредсказуемости и сложности пролагания маршрутов по сетям [Amin, Thrift 2002: 3]. Сами места становятся мобильными, зависимыми от конфигурации задействованных участков сетей, от скорости движения людей, информации, артефактов, финансов [Филиппов 2009: 6].

Социология мобильности получила свое развитие в ряде перспектив. Пожалуй, наиболее влиятельное направление связано с работами Джона Урри. Он говорит о мобильности в терминах сетей и потоков, как о системе, образованной городскими магистральями и измеряющейся численностью автомобилей, нормами и представлениями об их использовании. Его интересуют элементы и взаимосвязи, образующие транспортную систему города и развитие сопутствующих ресурсов (автомобилестроения, топливных отраслей) и поворотные пункты, способные ее изменить. Урри также предлагает говорить о «культурах автомобильности», в основе которых лежат национальные особенности использования автотранспорта, связанные с ним способы формирования социальных различий [Urry 2004: 350–352]. Отдавая должное значимости такой интерпретации культуры, Оле Дженсен утверждает: для понимания оснований мобильности необходимо изучать не столько национальные особенности, сколько социальные аспекты. Не только автомобиль,

но любое физическое перемещение (людей, машин, общественного транспорта и пр.) обусловлено нормами, властными отношениями, смыслами. Способы поведения в этом случае можно представить как более или менее артикулированные «культуры мобильности», которые могут быть как универсальными, так и локально укорененными нормами и привычками, могут опираться на официальные предписания, но не сводиться к ним [Jensen 2009b: xvi].

Петер Петерс предлагает обратить внимание на рутинные и повседневные задачи планирования перемещения и организации соприсутствия с другими людьми и материальными объектами [Peters et al. 2010: 349]. Наконец, не стоит упускать из внимания эмоциональную составляющую мобильности: перемещение может быть и неизбежной необходимостью (например, стояние в ежедневных пробках), и желаемым удовольствием (например, путешествие во время отпуска) [Sheller 2004].

Итак, тематика мобильности предполагает широкий выбор тем для изучения. Какие аспекты станут сферой рассмотрения в данной статье?

Мы обратимся к изучению ряда элементов мобильности: восприятия «пространства» мобильности, навигации в городе и взаимодействия в пути. Что представляет собой пространство мобильности в современном городе, как знания о нем и о «жизни города» определяют его использование (например, при планировании маршрутов)? Затрагивая тему поиска пути (wayfinding) в городской среде, мы обращаемся к тематике использования новых технологий. Телефоны, навигационные устройства, мобильные сервисы расширяют перечень доступных ресурсов в повседневной поездке, оказывают влияние на взаимодействия в пути. В этом случае возникает ряд новых возможностей составления маршрута, «стратегий» перемещения по городу с опорой на новые ресурсы.

* * *

Признавая все многообразие существующих способов движения по городу, мы сосредоточимся на изучении поездок на автомобиле. Они образуют целостный и в своем роде отдельный «класс» мобильности. Планирование маршрута с использованием общественного транспорта будет отличаться от него же с использованием машины, в которой, например, установлен навигатор [Peters et al. 2010: 350]. Для исследования были отобраны только ситуации перемещения по городу (из анализа исключались описания поездок между городами или путешествий). Это продиктовано исследовательской перспективой — вниманием к городской повседневности. В исследовании

мы сосредоточились на ключевых аспектах, которые характеризуют тенденции развития мобильности.

Местом проведения исследования стала Москва. Интерес к этому городу вызван насыщенностью и предельной интенсивностью транспортных потоков, что обеспечило доступ к обширному материалу для наблюдений. В то же время стоит признать, что развитие транспортных систем и, как результат, мобильности обладает рядом специфических черт. Поэтому данное исследование представляет интерес и как кейс, характеризующий тенденции развития конкретного города.

* * *

В ходе изучения повседневных перемещений была проведена серия интервью с московскими автомобилистами, что сделало возможным анализ непосредственного опыта участников дорожного движения. Отбор информантов осуществлялся согласно целевой квотной выборке. Она предполагала соответствие участников интервью следующим установленным критериям: стаж вождения (более двух лет), регулярное активное перемещение по городу на личном транспорте, использование средств навигации и связи. В основу формирования выборки был положен метод максимального разнообразия, т.е. при прочих равных условиях шанс попадания в выборку был выше у того, чей опыт вождения / характер перемещения принципиально отличался от опыта опрошенных ранее. Всего был опрошен 21 информант (в возрасте от 20 до 65 лет). Время проведения опроса — июль-август 2009 г.

* * *

Повседневная мобильность — перемещение по городу — предполагает изучение представлений о городском пространстве, его устройстве. С одной стороны, оно включает в себя анализ городской морфологии, физического устройства и логики организации пространства, карты города. С другой стороны, необходимо учитывать разделяемые социальные смыслы пространства, благодаря которым оно создается и в соответствии с которыми используется. Тем самым в поле нашего рассмотрения попадает текстура социального пространства, которая образована как материальными артефактами, носителями объективированного смысла, так и устойчивыми модусами поведения находящихся в нем людей и повторяющимися конфигурациями социальных событий [Филиппов, в печати].

В городской среде такой текстурой обладает улица. Как социальное пространство, она характеризуется изначальной смысловой пестротой и способностью объединять разные пространства: проезжую часть и тротуар, спонтанные парковки, магази-

ны, учреждения, вход во двор дома и летние веранды кафе. Исключение, пожалуй, составляют пешеходные улицы, которые по своей задумке монофункциональны: предполагается, что улица в этом случае станет единым публичным пространством взаимодействия и коммуникации горожан, границы которого будут совпадать с началом и концом улицы. В большинстве случаев ситуация обстоит иначе: улица образует переплетение, совокупность мест, обладающих разной публичностью. Жилища, рабочие места, торговые помещения имеют частный, публичный или полупубличный статус [Флэри 2009: 2]. В точном смысле слова она не является «местом», обладающим единой смысловой структурой. В то же время она становится частью больших смысловых пространств, которые предполагают свою логику использования. Так, центр города традиционно ассоциируется с деловыми поездками, встречами или проведением свободного времени, что во многом определяет способы использования пространства, правила перемещения внутри них.

Эти знания, как отмечает З. Бауман, являются социально обусловленными. Он приводит в пример два маршрута между гостиницей и аэропортом, кардинально отличных по времени в пути и районам, через которые пролегал маршрут. Такое различие в «географии» маршрутов, говорит Бауман, объясняется принадлежностью к разным социальным группам составителей маршрута [Бауман 2008: 113]. Те места, в которых мы бываем, продолжает Бауман, составляют своего рода смысловую карту города, которая не обязательно совпадает с его действительным устройством. Для каждого горожанина она будет своей. «Чтобы такая карта “имела смысл”, некоторые области города на ней должны быть встроены в систему смысловых различий, а часть — быть опущены как бессмысленные и, насколько это касается приписываемого значения, бесперспективные» [Бауман 2008: 114]. Действительно, в случае перемещения знание района дает «конкурентное преимущество» как минимум по скорости:

От меня до Фрунзенской доехать в определенное время достаточно просто, и много есть путей объезда, я их все знаю. Я еще в театре МГУ работала и играла, то есть так вот очень проверены эти все: Косыгина, Университетский, вот эти вот все улочки. Я их знаю, если что, я знаю, где объехать (И 4)¹.

Между тем мы столкнулись с противоположной логикой. Пример, приведенный Бауманом, предполагает, что в повседнев-

¹ И — интервью, далее указывается его порядковый номер, соответствующий номеру в базе интервью проекта.

ных маршрутах будут отсутствовать те районы, о которых горожанин не знает или где не бывал, мы в исследовании столкнулись с ситуацией, когда из маршрута исключаются заведомо знакомые места. Они обладают иной «бесперспективностью», чаще всего это транспортно загруженные районы или магистрали города:

В центр <...> У меня есть такое неписанное правило: внутри Садового кольца я не езжу вообще, как будто я вонючий грузовик, я там плохо ориентируюсь и там очень трудно с парковкой, трудно с проездом, часто там все бывает забито (И 4).

Перемещения по городу и составление маршрутов тесно сочетаются с ритмами городской жизни (более подробно см.: [Lefebvre 2000; Амин, Трифт 2002]): ежедневными, еженедельными, ежегодными. Они могут быть видимыми, например в работе уличных светофоров, которые задают повторяющиеся циклы, обеспечивая «циркуляцию» пешеходов и автомобилистов, или присутствовать косвенно, как в случае графика работ организаций или национальных праздников, когда в определенные часы улицы наполняются людьми или, наоборот, пустеют. Сочетание смыслов места и ритмов, которым подчинена его жизнь, определяет его использование:

После работы <...> иду на танцы. Иду пешком потому, что в это время передвигаться по центру [на машине] крайне тяжело да и просто чревато последствиями, поэтому я машину оставляю у работы и иду пешком. Место, где я занимаюсь танцами, находится примерно в 20 минутах от банка, поэтому это гораздо быстрее (И 1).

Городские ритмы — объективная реальность автомобилиста, учитывая которую автомобилисты прибегают к двум взаимоисключающим стратегиям. Первая, как в приведенной выше цитате, предполагает избегание общего потока. Это возможно за счет смены вида транспорта: в час пик метро быстрее, чем автомобиль.

Вообще, вот этот для меня случай, комбинировать машину с метро очень распространенный. Мне иногда хотелось с другой стороны метро, вот там, куда мне надо, тоже иметь какой-нибудь запорожец, который бы у меня там жил, чтобы от того метро до пункта назначения добраться. Такого, увы, нет. Я заранее смотрю, если мне надо ехать, да, в час пик, я просто берегу время. Не то что бы меня сильно злили пробки, но, если мне дорого время, при всем при этом, если не надо тяжелого ничего тащить, я запасаю машину [заранее паркую ее у метро], у меня есть такие пункты, любимые, например Фрунзенская (И 4).

А если не ставится задача сократить время в пути? Вместо этого можно переопределить ситуацию в соответствии с текущими ресурсами или альтернативными задачами. Например, за счет усложнения маршрута, насыщения его: маршрут составляется так, чтобы остановки в пути были связаны не с необходимостью стоять в пробке, а с планами и интересами:

Если вижу, что можно ехать — еду дальше, а если <...> на дорогах пробки, то еще могу по магазинам пробежаться, какие-то полезные дела сделать для дома <...> торговые центры на Ленинградке часов до 9 все открыты и спокойно во все успеваю <...> потом, если есть силы, то можно в кино пойти, к примеру, в том же торговом центре <...> Кино получается часов до 12, а потом 20 минут — и ты уже дома, потому что ночью пробок нет (И 1).

Следовательно, поездка по городу определяется в значительной степени городскими ритмами, достижимостью определенного района города, дорога к которому насыщается сопутствующими делами, как рабочими, так и личными:

Инт.: *А приходится совмещать какие-то свои дела с рабочими поездками?*

Информант: *Да, часто бывает такое.*

Инт.: *А это чаще всего что: магазины, за что-то заплатить, банки?*

Информант: *Ну у меня это, чаще всего, бывает сопряжено с тем, что я еду в совсем другой конец города. И я знаю, что в этой части города работает мой хороший друг, которого я давно-давно не видел. В таком случае, я могу ему позвонить, сказать: «Слушай, я буду в вашем районе во столько-то, давай сходим пообедаем». Или, например, есть какие-то магазины, в которые я никогда не доеду, и я, тем не менее, понимаю, что я наконец-то буду в этой части города, тогда я могу зайти в этот магазин, посмотреть (И 13).*

Возможна и обратная ситуация — следование городским ритмам. Это вторая стратегия, о которой упоминали опрошенные. Фактически это означает движение в общем потоке. Не вдаваясь в историю вопроса пробок вообще и московских пробок в частности, отметим, что все разнообразие рассуждений по этому вопросу объединяет одно — негативная и эмоциональная оценка ситуации. В то же время информанты описывают пробки в качестве части повседневности как данность, движение в плотном потоке, привычном и спокойном:

Ездить сложно по таким улицам [объездным маршрутам], нужно все смотреть больше вот этого всего внимания, больше дергать эту ручку переключения скоростей... В пробке в принципе более

спокойно, с одной стороны, потому что ты едешь и едешь потихонечку (И 10).

Да, я б постояла, да, я не против. Я комфортно себя чувствую в пробках (И18).

Я, на самом деле, уже как-то привыкла к этим пробкам, я могу расслабиться, послушать музыку, почитать книжку. Вот что-то в таком духе (И 9).

Еще одной плоскостью повседневности мобильности является взгляд на поездку изнутри автомобиля. Машина представляет собой квазиприватное пространство, полностью «свое», относительно непрозрачное для других участников дорожного движения. Оно дает возможность разнообразно и активно проводить время в пути, насколько это позволяет ситуация: слушать музыку, говорить по телефону, красить губы, петь. Как отмечает Уилльямс, автомобили могут быть оснащены столькими устройствами предоставления информации, различными системами, что происходит «мобильная приватизация» пространства внутри автомобиля (см.: [Pinkney 1991: 55]). Ее дополняет устройство салона, которое можно настроить «под себя». В 1949 г. реклама автомобиля Форд гласила: «Форд 49 — это гостиная на колесах» [Marsh, Collett 1986: 11]. Спустя более чем 60 лет требования к гостиным изменились, но изменились и машины, автомобиль с готовностью воплощает новые требования. В нем можно поставить на зарядку телефон, смотреть кино, пользоваться Интернетом.

Итак, изначально мы предположили, что ежедневные поездки не отличаются разнообразием, особенно в будни: маршрут «дом—работа» может сохраняться неизменным на протяжении долгих лет. В то же время его привычность не означает рутинности, каждый раз он связан с умением определить ситуацию, принять решение, например в пользу изменения маршрута. Пассини называет этот навык автомобилиста «чувством города», которое предполагает понимание городского пространства в целом, умение мысленно соотносить места, пошагово обдумывать и принимать решения в пути, а также предполагать возможные варианты маршрутов, их ситуативное изменение [Passini 1984: 160].

* * *

Мы просили рассказать о ситуациях, когда необходимо добраться в малознакомый район города. В этом случае навигация, составление маршрута представляют собой отдельный интересный сюжет для изучения, в частности с точки зрения использования разных стратегий поиска пути, например с ис-

пользованием навигатора. В ходе исследования мы интересовались, в какой мере и в каких случаях люди обращаются к навигационным приборам, насколько доверяют им. Интересно, что рассказ об использовании навигатора в пути представляет собой пересечение двух логик: формальной логики устройства и знаний о городе. Что представляет собой маршрут, проложенный навигатором? Он предлагает рациональный, формально кратчайший, оптимальный выбор. Интересно, что такой выбор маршрута оценивался достаточно невысоко:

Еще есть навигация — это когда ты то же самое, та же самая карта, но когда есть возможность проложить маршрут там куда-то. Ты ставишь, и он тебе говорит там: сверните тут, поверните там. Но такой процесс относительно... напоминает искусственный интеллект, которого нет, и соответственно <...> Довольно криво, так скажем, это дело работает (И 9).

По мнению автомобилистов, перемещения под руководством формальной логики «не работают» в большом городе. Гораздо практичнее в поездках опираться на альтернативные системы указателей, по которым можно добраться до интересующего места:

Ну или выходишь, в крайнем случае смотришь на маршрутке, в принципе тоже много что написано. Если это какая-то деревня или поселок, в котором размещено производство, то на маршрутке тоже написано, как правило, конечная остановка, такой-то поселок и всё (И 11).

Информант: *Когда тебе объясняют дорогу или когда надо ее запомнить, какие ориентиры должны быть?*

Инт.: *Я не знаю: торговые центры, магазины, крупные перекрестки, ну что еще, МКАД, 3-е кольцо, Садовое кольцо. То есть какие-то маркеры, которые там хоп-хоп <...> а вот знаешь, там направо, а вот знаешь, там налево, универмаг «Москва», что-нибудь в этом роде (И 10).*

Участники отмечали, что поиск маршрута в незнакомом месте в городе (в нашем случае — в Москве) и за его пределами будет осуществляться принципиально по-разному. Причина — в разности системы дорожных указателей:

В Москве же очень удобно, там же все написано, какие где улицы. Вот поэтому, как правило, я нигде ничего не спрашиваю, я обычно даже в карту второй раз не смотрю (И 11).

Сворачиваешь с федеральной трассы, сталкиваешься с тем, что там на дорогах висят ржавые указатели, либо они показывают совершенно не в ту сторону, либо непонятна схема проезда, разворота (И 16).

Информанты называли еще один вариант того, как ориентироваться в городе — обратиться за помощью к тем, кто рядом. Но спросить дорогу у прохожего или коллеги-водителя — это целое искусство, первый шаг в котором — найти того, кто знает ответ на вопрос. Задача разглядеть в прохожем местного жителя не из легких. Прохожий может оказаться приезжим или просто плохо знающим местность. Чтобы узнать дорогу, нужно пообщаться не с одним пешеходом, а только спросив одного, второго, третьего, можно сориентироваться, как ехать дальше. Кроме того, по мнению участников исследования, знание города и способов добраться у автомобилиста и пешехода различается:

Бабушка, как правило, сама ничего не знает <...> Обычно те, которые ходят, они сами ничего не знают о тех, кто ездят, как я (И 4).

Именно поэтому проще всего спросить совета на ходу, пока горит красный свет светофора, у водителя соседней машины: для этого не нужно выходить из машины, достаточно опустить стекло.

Я просто на светофоре машу соседним машинам и спрашиваю, как лучше доехать до МКАДа. Наверное, в таких случаях я чаще всего делаю именно так (И 11).

Этот способ не только наиболее комфортен для автомобилиста, но и дает информацию в нужном формате.

Найти того, кто знает, можно иначе, для этого нет необходимости выходить из машины или разговаривать со случайными встречными: ему можно позвонить. Это может быть тот, к кому едут, или те, кому приходилось ездить по нужному маршруту, например коллеги, наконец, те, кому доверяют, например члены семьи.

Плюс еще опять же звонок другу. Если я знаю, что у меня какие-то там коллеги работают в нужных районах. Во-первых, я могу спрашивать — как там у тебя, выгляни в окно, идет ли Тверская, например, да? Если кто-то там в офисе, например (смеется). Соответственно, да, вот это вот звонок другу часто помогает (И 7).

«Звонок другу» используется также в тех случаях, когда важна актуальная информация о состоянии дороги. Часто в пути важен не столько маршрут, сколько возможность оценить его загруженность. Чтобы избежать пробки, можно, как было показано выше, выглянуть в окно или обратиться к сведениям специализированных интернет-сервисов, радио:

Я позвонила сразу подружке, которая была в это время уже за компьютером. Значит, говорю: смотри быстро Яндекс.пробки,

есть ли пробка там в центр и как можно мне какими там огородами уехать. И просто вот пока я двигалась в плотном потоке, чтобы не останавливаться и места не терять, она мне сказала: Да-да, на третьем все стоит, значит, езжай прямо, потом там вот это вот, — и спасибо и поехала (И 12).

Стоит отметить оценку разных типов взаимодействия в пути. Если общение со случайными встречными описывается как неизбежность, не вызывающая особого восторга, то использование мобильных устройств — все более предпочитаемый способ общения.

* * *

Итак, в ходе исследования мы сосредоточились на изучении ключевых, в чем-то определяющих черт мобильности. На наш взгляд, «дорога» задает тон и расставляет приоритеты в событийной канве одного дня. А мобильность из «просто времени в пути» превращается в фактор, определяющий разные сферы жизни, повседневный уклад: количество дел, которые можно успеть сделать за день, выбор времени поездки, планирование остановок в пути, умение ориентироваться по ситуации и изменить маршрут. И все это лишь часть повседневности автомобилиста. Перемещение тесно связано с другими повседневными практиками, например использованием мобильных устройств, и лишь отчасти определяется системой рациональных представлений. Сопоставимую роль играют культурные смыслы, практики, повседневные знания, а также технические устройства. Как результат, мобильность формирует новое восприятие повседневности.

Библиография

- Амин Э., Трифт Н. Внятность повседневного города // Логос. 2002. № 3–4. С. 1–25.
- Бауман З. Текучая современность / Пер. с англ. Под ред. Ю.В. Асочкова. СПб.: Питер, 2008.
- Вахштайн В. Возвращение материального. «Пространства», «сети», «потоки» в акторно-сетевой теории // Социологическое обозрение. 2005. Т. 4. № 1. С. 94–115.
- Филиппов А.Ф. Предисловие // Культура новой мобильности в пространстве вещей и событий / Под ред. А.Ф. Филиппова М.: ГУ ВШЭ, в печати.
- Филиппов А.Ф. Пустое и наполненное: трансформация публичного места // Социологическое обозрение. 2009. Т. 8. № 3. С. 16–29.
- Флэри А. Улица как географический объект // Социологическое обозрение. 2009. Т. 8. № 3. С. 30–36.

- Amin A., Thrift N.* Cities. Cambridge: Polity Press, 2002.
- Jensen O.B.* Flows of Meaning, Cultures of Movements — Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice // *Mobilities*. 2009a. No. 4 (1). P. 139–158.
- Jensen O.B.* Foreword: Mobilities as Culture // *The Cultures of Alternative Mobilities* / Ed by. P. Vannini. L.: Ashgate Publishing Ltd., 2009b.
- Lefebvre H.* La production de l'espace (1974). 4 ed. P.: Anthropos, 2000.
- Marsh P., Collett P.* Driving Passion. L.: Jonathan Cape, 1986.
- Passini R.* Spatial Representations, a Wayfinding Perspective // *Journal of Environmental Psychology*. 1984. No. 4. P. 153–164.
- Peters P., Kloppenburg S., Wyatt S.* Co-ordinating Passages: Understanding the Resources Needed for Everyday Mobility // *Mobilities*. 2010. No. 5(3). P. 349–368.
- Pinkney T.* Raymond Williams. Bridgend: Seren Books, 1991.
- Sheller M.* Automotive Emotions: Feeling the Car // *Theory Culture Society*. 2004. No. 21. P. 221–242.
- Sheller M., Urry J.* The New Mobilities Paradigm // *Environment and Planning*. 2006. No. 38. P. 207–226.
- Urry J.* The 'System' of Automobility // *Theory, Culture & Society*. 2004. Vol. 21(4/5). P. 25–39.
- Urry J.* *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-First Century*. L.: Routledge, 2000.