

УДК 316.621.395:746+625.4

**МОБІЛЬНІ КОМУНІКАЦІЇ У ТРАНЗИТНОМУ ПРОСТОРИ МЕТРОПОЛІТЕНУ:  
СОЦІОЛОГІЧНИЙ НАРИС****Петренко-Лисак Алла Олександрівна** – кандидат соціологічних наук, доцент, доцент кафедри галузевої соціології факультету соціології Київського національного університету імені Тараса Шевченка

*Стаття висвітлює тему вивчення міського транспорту в рамках соціологічного дискурсу. Для вивчення обрано метрополітен, як специфічний вид міської просторової мобільності. У тексті йдеться про особливості простору метрополітену, як транзитного. Розглядаються артефактні та просторові особливості метрополітену як міського підземного простору високої пересувної мобільності, якому притаманна просторова гібридність в межах дихотомії приватне vs. публічне. Окремим аспектом розглянуто комунікативні практики користувачів метрополітену – пасажирів, які використовують мобільні пристрої під час перебування в просторі метрополітену. З'ясовано особливості використання такого пристрою, як смартфон. Зокрема, описано практики та особливості поведінкових стратегій пасажирів метро, які заповнюють час перебування в просторі метрополітену читанням, прослуховуванням музики чи аудіо літератури, переглядом відео, іграми тощо. Звернено увагу на таке явище як «ввічлива неухвага» або «етика байдужості». Охарактеризовано роль культурних заходів самого метрополітену, що спрямовані сформуванню не тільки ставлення до простору метрополітену, але й вплинути на почуття і відчуття пасажирів в їхніх буденних практиках міських переміщень.*

**Ключові слова:** метрополітен, транзитний простір, мобільний телефон (смартфон), підземний простір, комунікації.

*Статья освещает тему изучения городского транспорта в рамках социологического дискурса. Для изучения избран метрополитен, как специфический вид городской пространственной мобильности. В тексте речь идет об особенностях пространства метрополитена, как транзитного. Рассматриваются артефактные и пространственные особенности метрополитена как городского подземного пространства высокой передвижной мобильности, которому присуща пространственная гибридность в рамках дихотомии приватное vs. публичное. Отдельным аспектом рассмотрены коммуникативные практики пользователей метрополитена – пассажиров, использующих мобильные устройства во время пребывания в пространстве метрополитена. Определены особенности использования такого устройства, как смартфон. В том числе описано практики и особенности поведенческих стратегий пассажиров метро, которые заполняют свое время пребывания в пространстве метрополитена чтением, прослушиванием музыки или аудио литературы, просмотром видео, играми и т.п. Обращается внимание на такое явление как «вежливое невнимание» или «этика равнодушия». Охарактеризовано роль культурных мероприятий непосредственно метрополитеном, нацеленных на формирование не только отношения к пространству метрополитена, но и повлиять на чувства и ощущения пассажиров в их обычных практиках городских перемещений.*

**Ключевые слова:** метрополитен, транзитное пространство, мобильный телефон (смартфон), подземное пространство, коммуникации.

*The article covers the topic of studying urban transport within the framework of sociological discourse. The subway is chosen as a specific type of urban spatial mobility. The text deals with the features of the metropolitan area as a transit space. The artifact and spatial features of the subway as the urban underground space of high mobile mobility are considered. It is inherent in spatial hybridism within the dichotomy of a private vs. public. A special aspect is considered communicative practices of underground users - passengers who use mobile devices while staying in the underground space. The peculiarities of using such device as Smartphone are revealed. In particular, practices and peculiarities of behavioral strategies of underground passengers are described, which fill the time of stay in the underground space by reading, listening to music or audio literature, watching videos, games, etc. Attention is drawn to such a phenomenon as «polite ignorance» or «ethics of indifference». The role of the cultural activities of the metro itself is described, aimed at forming not only the attitude to the metropolitan area, but also to affect the feelings and feelings of passengers in their everyday practices of urban displacements. So, the Subway is a place traditionally considered as a space of loneliness combining physical and cyber-virtual mobility, allowing people to do two things at the same time - moving in the city, staying in the cyber-media field and to be on a communicative connection.*

**Keywords:** Subway, transit space, mobile phone (Smartphone), underground space, communications.

«Своєю успішністю модерне місто в багатьом зобов'язане підземному світу», – це радикальне твердження Розалінди Вільямс [1] задає міським дослідженням новий напрямок пошуку. «Сучасні міста вже не здатні обійтись без використання підземного простору, котре може постати ключем до збереження оточуючого середовища та покращення умов життя людей» [2, с. 12]. Тільки-но в місті з'являється метрополітен, він одразу постає чинником зміни темпоритму життя міста, впливає на його структуру, як архітектурну, так і соціальну. Кожна станція метрополітену зрештою змінювала ситуацію на поверхні, перетворюючи міські структури, котрі до появи метрополітену склалися за іншими законами.

Метрополітен (скорочено – метро) є частиною міського підземного простору, який сформований широким спектром об'єктів та місць. Якщо говорити узагальнено, то «міське підземелля» багатопланове та є складовою багаторівневого переплетіння тканини міського життя. Підземний світ сучасного міста і сьогодні, як і тисячоліття назад, продовжує мати шлейф фантазій або бути втіленням міських страхів – від пацюків-мутантів до масштабних технологічних катастроф, і досить нечасто – проєкцією міських сподівань та можливостей. В художній літературі та кінопродукції метрополітен переважно зображений як середовище небезпеки, вмістилище невідомих істот та переховування чи перебування злочинців, місце катастрофи та практик пошуку шляхів виживання. Проте в буденному плінні міського життя метро скоріше виступає типовим прикладом надто, з одного боку, знайомого, з іншого боку, маловідомого фрагменту міського життя.

Соціологічний погляд на підземний простір міста не може оминати знання та досвід підземної урбаністики, що прагне віднайти та наблизити до забезпечення оптимальних умов праці, побуту та відпочинку мешканців мегаполісів, сприяти збільшенню площ відкритих зелених громадських зон в містах, а також формуванню здорового, зручного та естетично привабливого міського середовища.

Метро не тільки розвантажило пасажиропотік міських вулиць (наприклад, на Київський метрополітен припадає близько 50% міських пасажирських перевезень, середньодобові перевезення складають 1,38 млн. пасажирів, пасажирські перевезення за рік близько 504 млн. пасажирів<sup>1</sup>), але стало «конвеєром» міського життя, котрий творить особливе «концентроване» місто (за означенням О. Запорожець, відомої дослідниці метрополітену). Метро внесло значний внесок у формування міської культури та правил комунікації містян, посилюючи ефекти «ввічливої неуваги» («етики байдужості», за визначенням Ф. Тонкіс [3; 4], – неписаних правил мовчазної співприсутності на основі права містянина зберігати свою анонімність та автономність в публічних просторах міста, коли міські мешканці ідентифікують себе один з одним, проте залишаються сторонніми, ніби зберігаючи близькість у віддаленості), зміцнюючи відчуженість містян знаковою опосередкованістю комунікації, сприяючи формуванню монотонного емоційного ландшафту міста.

Метро є одним із різновидів транзитних просторів – просторів переходу, середовищ, що пов'язують точку А та точку Б. Метро відноситься до типу транзитного простору, який знаходиться в межах міського середовища (на відміну від тих, які існують поза межами міст, або є локалізованими в інших просторах). Метро артефактичне. Метро, або як його ще називають «міська підземка», один з найважливіших міських винаходів модерності, – є не стільки видом транспорту, скільки «лабораторією» міського життя в цілому: місцем виробництва міського простору, типів комунікації, загальних та особливих правил та навичок міського життя. Вперше з'явившись в світі наприкінці XIX століття, метро XXI століття поступово втрачає статус дивини, і сьогодні лише спеціалісти та «метрофанати» здатні назвати всі 188 міст світу, де діє метро. Поступово підземки та «надземки» метрополітену втрачають свій флер «прогресивності» та спрямованості в майбутнє, але набувають статусу середовища пригод міського сталкера.

Транзитність простору метро є специфічним культурним феноменом. «Транзитний простір можна означити як зону контактної взаємодії людини і міста, в якій концентрація властивостей адаптивності максимальна; зона, за посередництва якої реалізується «невізуальне», чуттєве сприйняття і переживання простору в його мінливості та розмаїтті. Структура транзитних просторів містить в собі прихований потенціал: потужне скупчення фізичних, візуальних, духовних, просторових, смислових та інших зв'язків. <...> Це структура, за посередництва якої відбувається комунікація та взаємодія елементів, просторів, спільнот, культур та епох» [5]. Метро внесло значний внесок у формування міської культури та правил комунікації містян, посилюючи «ввічливу неувагу», зміцнюючи роз'єднаність містян знаковою опосередкованістю комунікації, сприяючи формуванню монотонного емоційного ландшафту міста [6; 7].

Метою даної статті є аналіз простору метрополітену, як підземного транспортного середовища міських практик городян, а також опис комунікативних практик користувачів метрополітену на основі використання ними мобільних пристроїв, в тому числі культурних заходів самого метрополітену, що спрямовані сформуванню не тільки ставлення до простору метрополітену, але й вплинути на почуття і відчуття пасажирів.

<sup>1</sup> <http://www.metro.kiev.ua/node/90>

Метро є не тільки зручним транспортним засобом мегаполісів, метрополітен причетний до творення «людини мобільної» – нового містянина для нового міста, для якого звичною та невід'ємною є повсякденна практика пересування містом на великі відстані. Інтенсивна технологізація міського простору, створення масштабного багаторівневого міста за рахунок освоєння раніше не задіяних просторів, впровадження нових швидкісних режимів і масових ритмів міста – ці та інші зміни складають основу «метроінтервенції» та визначають значення метро в міському житті. За час свого існування простір метрополітену накопичує широкодоступну множину технологічних новинок, включаючи новітні системи інформації, просторового оздоблення, різного роду автоматів, постаючи своєю виставкою технологічних досягнень, поступово привчаючи містян до користування «метродевайсами». Окрім, найпомітнішого ефекту, того, що «у великих містах поєднання будівництва метрополітенів з перенесенням завантажених внутрішніх автодоріг під землю, перетворення залізничних ліній у високошвидкісні підземні траси, й нарешті, розміщення в підземному просторі цивільних та промислових об'єктів дозволяє істотно зекономити значні площі вартісної земної поверхні, особливо у щільно населених районах великих промислових міст» [2, с. 13], метро значно розширює границі міського простору, відкриваючи нові вертикальні та горизонтальні реєстри, воно долучає до міської орбіти підземні простори, з'єднує множину віддалених чи слабо пов'язаних територій.

Метрополітен це реально-уявне місце, – простір, що являє собою гетерогенне рухоме поле різного роду символічних смислів і значень. Подвійна природа підземелля визначена, з одного боку тим, що підземні простори є суворо та жорстко регламентованими, там варто коритися законам фізики, геофізики та людської фізіології, з іншого боку, чимала кількість соціальних практик з використання підземних просторів свідчить про прагнення до реальної або уявної свободи, про дії з волі до володарювання (над надрами, над людьми, над скарбами, над собою). Метрополітен будь-якого міста як простір підземний, небезпечний, техногенний містить очевидний культурний символічний потенціал. Свого часу в аналізі московського метро Михайлом Риклінім був запропонований термін «метродискурс» для позначення сукупності різного роду мовленевих практик щодо образу метро і ставлення до нього. Щоправда, в поле його уваги потрапив московський метрополітен, архітектурна історія якого досить різниться з метрополітенами світу.

Метро є контрольованим та регламентованим підземним *простором*. «Якщо все більше людей стають мандрівниками (неважливо, мандрівниками на роботу, в офіс або по справах), якщо люди втрачають фіксовану прив'язку до свого місця проживання, змінюючи його декілька разів протягом життя, а іноді й декілька разів протягом року, то старі логіки контролю, основані на осілості, на тому, що людина легко досяжна в місцях роботи або в місцях проживання, більше не працюють. Людина стабільно протягом тривалого часу припиняла бути присутньою в фіксованих *просторах*. Саме тому виникає необхідність у контролюючих структур, органів в створенні нових мобільних форм, котрі б дозволяли фіксувати людину в русі. Це можуть бути всі засоби мобільності: мобільні телефони, виписки з банківських рахунків, камери на вулицях. Але це також можуть бути й особливого типу *простори*, де люди стають легко досяжними масовим чином, зокрема мобільні *простори*» [8]. Метрополітен є мобільним *простором*, і *простором* високої мобільності. Він надто придатний для контролю та культурної, політичної, економічної, соціальної регламентації.

Простір метро – гібридний, – він водночас представлений як публічним спільним простором загального користування, так і мережею індивідуальних просторів, де кожен індивід є поодиноким суб'єктом власного транзитного перебування в процесі швидкісного переміщення простором міста. Метро як середовище взаємодії володіє трьома принциповими характеристиками:

- 1) в метро переважають незнайомі люди;
- 2) в метро шумно;
- 3) в метро небагато місця [9].

Від того відносини між людьми, їхні відчуття і почуття метрополітенівського простору визначено такими правилами як допустимі відстані (від товчії до вільного простору), досяжність звуків, запахів, безперешкодність споглядання одне одного поряд з можливістю повного ігнорування інших. «В метро соціальні взаємодії «втягують» в себе не тільки інших людей, але і матеріальну обстановку. Очікуючи потяг, ви обираєте місце на платформі не тільки виходячи з того, хто де розташований, але й з врахуванням краю платформи та лінії, за якою повинні знаходитись пасажири до зупинки потягу. Увійшовши всередину вагону, ви вирішуєте, де вам залишитися стояти або сісти, орієнтуючись на наповненість вагону, на наявність вільних місць, на те, з ким ви йдете (якщо ви не один або одна), а також виходячи зі знання про те, що різні місця всередині вагону мають різні характеристики. <...> Ми не просто наділяємо середовище певними значеннями, але й в певному сенсі створюємо його» [9]. Тож положення людини в метро (як в просторі вагону, так і в просторі станції) – це завжди положення відносно інших людей. Проте, з появою мобільних пристроїв (смартфонів, електронних книг, нетбуків, планшетів тощо) ці характеристики здобули нового оформлення і відносини між людьми в просторі метрополітену почали змінюватися. Смартфони позбавили

вимушеності звертати увагу на людей, які оточують індивіда в просторі метрополітену. Смартфони та інші гаджети перевели увагу і сконцентрували дії людини на себе. Смартфон перетворив метро в транзитний простір перепочинку від міської метушні, – адже мобільні пристрої дозволяють людині абстрагуватися від оточення, але при тому не полишати зв'язку з ним. Вони своєрідно долають рівень шуму, занурюючи людину у себе, або в звуковий ряд музики, аудіо книги чи відео.

Метро – це публічний простір самотності. Людина в метро здатна в одну мить вийти з власної ізоляції та підключитися до ситуації, що сталася в її просторовому метро-оточенні, – тобто водночас бути як присутньою, так і відсутньою для безпосереднього соціального оточення. Якщо первинний досвід перебування в громадських місцях та одночасному користуванні мобільними пристроями викликав певну просторову дезорієнтацію у людини, яка була сконцентрованою на мобільному пристрої, то тепер спостерігається процес формування навичок і звичок поліфонових практик перебування людини. Особливо в ситуаціях, коли вкрай необхідно привертати увагу пасажирів з боку адміністрації метрополітену. В транзитному просторі метро людина досить спокійно поєднує увагу до власного зацікавлення в мобільному пристрої і реагує на оголошення репродуктора та подій чи ситуацій навколишнього оточення.

Сучасне технологізоване місто привчає містян до користування метрополітеном, перетворює його не тільки на буденність, але й на необхідність. О. Запорожець звертає увагу на той факт, що життя в місті постійно ускладнюється і метро поступово проявляє себе як технологія що «старіє», а не як технологічна новинка або міський атракціон [10]. Сучасне метро використовується містянами не тільки як транспортний засіб, але й як інструмент регулювання власного міського досвіду, адже сучасні мешканці міст надто чутливі до власних емоційних станів та досвідом, що їх викликає чи формує, й вже не тільки адаптувалися до новітніх впливів міського середовища, але й навчилися керувати цими емоціями і станами. Метрополітен, на думку Запорожець, іноді виступає як «міський транквілізатор», інструмент спрощення міського середовища та зниження інтенсивності міських досвідів, може стати «останнім прихистком» – простором легітимної виключності з повсякденних занять та контактів, постати дієвим способом протистояння технологічно насиченому суспільству в режимі цілодобової активності.

Використання містянами метро не тільки як транспортного засобу, але і як інструменту «управління досвідами» формує у них здатність регулювати свої стани, займаючи час пересування підземною магістраллю певними справами, або просто закриваючи очі та поринаючи у власні думки, адже розглядати можна хіба що оточуючих людей (що неприйнятно етикою) та рекламні оголошення, бо у вікно окрім зникаючого темного тунелю, освітленого світлом з вікон вагонів не видно нічого. Пасажир доступний постійному погляду інших, незнайомих людей, котрі, в свою чергу, постійно досягні його погляду. В метро складно сховатися, та й люди особливо не користуються можливістю спостереження без перепон за іншими, адже тривале розглядання іншої людини одразу ж викликає на себе увагу. В цьому сенсі зануритись в книгу чи мобільний телефон – значить дати зрозуміти оточуючим, що ви не дивитесь на них. Щоправда, практики підглядування у читиво чи відео сусіда є досить поширеними.

Метро привчило містян до швидкого та практично неперервного руху, створивши еталон швидкісної мобільності в місті, увійшло в образ переміщення «в один клік» подібно до кіберпростору Інтернету. Опинившись в метро, люди змушені пристосовуватись до його умов. Проте, з іншого боку, метро є простором, нехай і обмежених, але маневрів. Мобільні пристрої доповнили і розширили можливості комунікацій (зокрема, найпоширеніших: візуальних комунікацій та практик читання літератури і періодики). Відносна свобода дій в метро особливо добре усвідомлюється та промовляється так званим «метропрофесіоналами» – тими, хто прагне використовувати можливості метро для своїх цілей, будь то розробники міських квестів, що використовують метро як ігровий майданчик, або торговці чи музиканти, або міські жебраки. Сучасний простір метрополітену не є виключно транспортним транзитним коридором. В просторі метро облаштовують картинні галереї, книжкові полиці електронних книг, виставки репродукцій художників, твори сучасних митців-постмодерністів, простір метро використовується для проведення флеш-мобів та соціал-мобів (нічні читання, покази, вечірки), окрім традиційного розміщення реклами та плакатів соціальних проектів. Якщо людина не прихопила власну, то цифрову інформацію вона може отримувати за допомоги сервісів мобільного зв'язку та Інтернету (wi-fi та QR-кодів).

Окремо слід зазначити акції, які влаштовує метрополітен. Метро – це своєрідна історія комунікації. Так, прес-служба київського метрополітену проводила конкурс «Метро об'єднує серця»: люди мали поділитися власними історіями про те, як вони познайомились в метро і, звісно, про те, чим це знайомство закінчилось. У київському метро постійно діє фотовиставка картин нео-імпресіоніста А. Тартаковського (проект «Метромусей»), облаштовано зони бук-кросингу (вільного обміну книгами), періодично простір метрополітену надається для соціальних фотопроєктів, соціальної реклами. Київськими міськими активістами пропонуються різноманітні акції в просторі метрополітену, є ідеї і досвід використання нефункціональних зон (тунелів, недобудованих станцій тощо) з музейною або подієвою метою, але для деяких нереалізованих на перешкоді стоїть висока вартість (ризик неокупності проектів) та технічні умови реалізації проекту.

Метро досить впевнено стає простором повсякденної міської творчості, містяни використовують простір метро, оминаючи традиційні сценарії поведінки в метро, або використання його виключно як транзитного простору. Метро стає місцем зустрічей та спілкування, творчих акцій та виставок. Містяни формують особливий «подовжений» простір метро на різноманітних тематичних сайтах, де воно більш рухоме та емоційно насичене, ніж «реальний» підземний простір. Особливо в цьому випадку показовим і виразним є рух шанувальників «львівського метро», якого в реальності не існує, але його уявне та кібервіртуальне втілення досить промовисте і активне<sup>2</sup>.

Дигіталізація змінила ставлення до громадського транспорту, зокрема, до метрополітену. Місце, яке традиційно вважалося простором сумування та самотності, набуло популярності, поєднавши фізичну та кібервіртуальну мобільності, дозволивши людям робити дві справи водночас – пересуватися міським простором і при тому активно читати, проглядати відео, фіксувати нотатки, пограти в ігри, проглянути фото і таке інше. Час перебування в метро набув оновленої наповненості, він вже не сприймається настільки тяглим, адже варіації його переочікування розширилися. Не можна сказати, що це зовсім новітня практика, – ще з часів своєї появи простір вагонів метрополітену сприймався і рекламувався як комфортний та придатний для проведення часу за читанням під час пересування містом.

Отже, метро стимулює і підтверджує вміння сучасних містян досить свідомо обирати та вибудовувати свої відносини з містом, варіюючи залежно від ситуації. Метрополітен в цьому випадку стає одним з інструментів, який дозволяє містянам «налаштовувати місто на свою хвилю», надаючи можливість, безумовно, не безкінечно, але варіювати ступінь самостійності в прийнятті рішень, регулювати інтенсивність міських досвідів, особливо візуальних, обирати настрій. З іншого боку, простір метрополітену, будучи транзитною зоною, надто прийнятний для реалізації владних практик, впливових акцій з боку політичних та фінансових структур. Містян не лякає простір метрополітену, їх не засмучує необхідність перебування в ньому тривалий час, адже способи проведення часу в дорозі розширилися, а поява у підземному просторі метро Інтернету (wi-fi) та мобільного зв'язку знівелювала проблему очікування і необхідності/бажання бути на зв'язку, додавши можливість використовувати його не тільки як транспортно-вузловий транзитний простір, але як місце зустрічей та культурних акцій.

**ЛІТЕРАТУРА** 1. Williams R. Notes on the Underground. An Essay on Technology, Society, and the Imagination / R. Williams. – Cambridge : The MIT Press, 2008. – 304 p.; 2. Лысков Б. А. Использование подземного пространства : Монография / Б. А. Лысков, А. А. Каплюхин. – Донецк : Норд-Компьютер, 2005. – 390 с.; 3. The ethics of indifference: an exchange [Електронний ресурс] / F. Tonkiss, L. Gherardi. – Режим доступу: <http://www.lse.ac.uk/sociology/pdf/Tonkiss%20-%20The%20Ethics%20of%20Indifference.pdf>; 4. Tonkiss F. The Ethics of Indifference: Community and Solitude in the City / F. Tonkiss // International Journal of Cultural Studies. – Volume: 6 issue: 3. – P. 297-311; 5. Костина Д. А. Феномены архитектурного пространства мегаполисов [Електронний ресурс] / Дарья Александровна Костина // Архитектон: известия вузов. – № 32 (Декабрь). – 2010. – Режим доступу: [http://archvuz.ru/2010\\_4/2/](http://archvuz.ru/2010_4/2/); 6. Запорожец О. Настроить город на свою волну: метрополитен и управление городскими опытами / Оксана Запорожец // Теория моды. Одежда. Тело. Культура № 33 (Осень 2014) . – М. : Новое литературное обозрение, 2014. – С. 143-162; 7. Запорожец О. Открытие метропользователя: антропология городской подземки [Электронный ресурс] / Оксана Запорожец : препринт WP6/2013/07 / О. Запорожец ; Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». – Электрон. текст. дан. (450 КБ). – М. : Изд. дом Высшей школы экономики, 2013. – (Серия WP6 «Гуманитарные исследования»). – 28 с.; 8. Запорожец О. Особенности транзитных пространств [Электронный ресурс] / Оксана Запорожец // ПостНаука. – Режим доступу: <http://postnauka.ru/video/37962/>; 9. Корбут А. Как пространство метро влияет на поведение людей? [Электронный ресурс] / Андрей Корбут // ПостНаука. – Режим доступу: <http://postnauka.ru/faq/44980/>; 10. Zaporozhets O. Becoming a Subway User: Managing Affects and Experiences [Электронный ресурс] / Oksana Zaporozhets. – Режим доступу: [http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2433951](http://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2433951)

<sup>2</sup> <http://metro.lviv.ua>