

Санкт-Петербургский государственный университет

***СУХЕНКО Роман Дмитриевич***

Выпускная квалификационная работа

***Социокоммуникативные функции символических и физических барьеров в пространстве большого города: опыт молодых петербуржцев***

Уровень образования: **магистратура**

Направление **39.04.01 «Социология»**

Основная образовательная программа **ВМ.5589.2018 «Социология»**

Профиль «Социология коммуникаций»

Научный руководитель:

кандидат социологических наук, доцент

Хохлова Анисья Михайловна

Рецензент:

кандидат социологических наук, старший научный сотрудник, руководитель Центра городских исследований ФГБУН СИ РАН

Тыканова Елена Валерьевна

Санкт-Петербург

2020 год

## СОДЕРЖАНИЕ

ВВЕДЕНИЕ .....	3
ГЛАВА I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ГОРОДСКОГО ПРОСТРАНСТВА В КОНТЕКСТЕ БАРЬЕРОВ.....	11
1.1. Социальное и физическое пространство в социологической теории. Связь физического и социального пространств .....	11
1.2. Городское пространство и его элементы. Коммуникация в городском пространстве.....	22
1.3. Барьеры в городском пространстве. Физические и символические барьеры .....	29
1.4. Методы исследования городских пространств .....	38
ГЛАВА II. БАРЬЕРЫ В ПРОСТРАНСТВЕ БОЛЬШОГО ГОРОДА .....	45
2.1. Дизайн эмпирического исследования .....	45
2.2. Барьеры в пространстве большого города: анализ опыта молодых петербуржцев .....	48
2.3. Социокоммуникативные функции барьеров в повседневных практиках молодых петербуржцев.....	61
ЗАКЛЮЧЕНИЕ .....	71
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ.....	75
ПРИЛОЖЕНИЯ.....	83
Приложение 1. Программа исследования .....	83
Приложение 2. Гайд исследования .....	91
Приложение 3. Таблица информантов .....	95
Приложение 4. Ментальные карты информантов .....	96
Приложение 5. Образец транскрипта интервью.....	107

## ВВЕДЕНИЕ

Выпускная квалификационная работа посвящена анализу социокоммуникативных функций барьеров в пространстве большого города. В фокусе эмпирического исследования оказались жилые пространства молодых петербуржцев, то есть те территории города, которые они не только называют районами своего проживания, но и считают «своими» - хорошо знакомыми и освоенными.

**Актуальность исследования.** Сегодня продолжается оформление и развитие крупных городов. Становится все более актуальным вопрос о качестве организации городского пространства, обеспечении комфортных условий жизни для городского населения. Однако современная городская политика прежде всего ориентирована на формирование безопасной среды, регулирование городской инфраструктуры, исходя из установленных в законодательстве количественных показателей. Формируется острая потребность в проведении эффективной политики в сфере регулирования развития городского пространства, соответствующей современным вызовам, таким как субурбанизация и маятниковая миграция, сложная транспортная ситуация в результате перенасыщения города личными автомобилями, преобладание культа безопасности в городском планировании. Для того чтобы определить конкретные проблемы, с которыми сталкиваются пользователи городских пространств, а также причин восприятия проблем таковыми видится необходимость обратиться к самим горожанам и детально изучить данный вопрос. Все это требует качественного осмысления особенностей функционирования городского пространства, его влияния на городские публики.

В качестве значимых объектов городского пространства могут выступать барьеры, представляющие собой один из элементов

взаимодействия человека с городской средой. **Барьеры** – материальные объекты и символические преграды, ограничивающие мобильность представителей городских публик. Барьеры имеют субъективную природу: то, что может являться барьером для одной группы пользователей городской среды, другой группой может рассматриваться как средство мобильности. Так, например, дороги являются средством мобильности для городских публик, передвигающихся на личном транспорте, но также могут выступать барьером для свободного движения пешеходов. Таким образом, барьер представляет собой элемент пространства, с которым вынужден считаться пользователь городской среды. Барьеры делятся на физические и символические.

**Физический барьер** – материальный объект, физически ограничивающий мобильность индивидов. Физические барьеры являются преградой ввиду своего материального существования, создавая помехи для движения городских публик. Это могут быть, например, заборы, шлагбаумы, водоемы.

**Символический барьер** – мыслимая преграда, ограничивающая мобильность индивидов в силу своего социального значения. Символическим барьером может выступать как материальный, так и нематериальный объект городской среды. Например, в качестве символических барьеров могут выступать швейцар на входе в заведение как символ вхождения в зону, предназначенной для людей с высоким социальным статусом, или неосвещенные зоны как символ небезопасности. Восприятие символического барьера как ограничения для мобильности представителями тех или иных городских публик может зависеть от ряда их социальных характеристик. Например, высокие цены могут выступать символическим барьером для людей с доходом, исходя из которого они рассматривают то или иное заведение как непозволительную для себя роскошь.

**Социокоммуникативная функция барьера** заключается в его способности влиять на взаимодействия публик в городском пространстве. Это может быть ограждение одних публик от других, упорядочение их взаимодействия и так далее.

Пространство больших городов России характеризуется выражено барьерной средой для его гостей и жителей. Физические и символические барьеры «вписаны» в городское пространство и вынуждают городские публики на них реагировать (избегать их, корректировать свои маршруты, использовать различные тактики преодоления преград и пр.).

**Практическая проблема исследования** состоит в том, что физические и символические барьеры ограничивают возможности городских публик по взаимодействию с городскими объектами, создают неудобства в построении маршрутов, могут становиться источниками социальной напряженности, изымать значительные пространства из общего пользования.

**Степень научной разработанности проблемы.** Базисом для теоретического осмысления барьеров в пространстве города являются работы, посвященные социологическому осмыслению физического и социального пространства, главным образом исследования классиков социологии – Г. Зиммеля, П.А. Сорокина, неомарксистский подход к анализу пространства А. Лефевра, Э. Соджи, синтетическая теория П. Бурдьё. С точки зрения подходов к исследованию городского пространства, интерес представляют анализ элементов городского пространства К. Линча, а также подход к анализу восприятия пространства городскими публиками С. Милграма. Что касается непосредственного анализа барьеров в пространстве города, в городских исследованиях наиболее продуктивной для их анализа представляется введенная К. Линчем категория границ, которая рассматривается как линейный элемент, разделяющий единое городское пространство. Однако данный термин описывает только отдельные проявления физических барьеров. В целом анализ междисциплинарных

городских исследований свидетельствует о том, что сюжет о барьерах оказывается здесь довольно периферийным. Барьеры разного рода изучаются как маркеры границ городских зон, рассматриваются с точки зрения влияния одного из видов барьеров (например, транспортных) на жизнь города в конкретных кейсах. Системные попытки теоретического осмысления и детального эмпирического описания и этимологизации барьеров в городском пространстве, а также анализа их функций в городских исследованиях отсутствуют. Исключением является лишь ряд точечных исследований барьерной среды в контексте проблем маломобильных групп, а также исследований в сфере дизайна среды, направленных на изучение криминогенности отдельных городских районов или территорий<sup>1</sup>.

Таким образом, социологическое осмысление феномена барьеров в городском пространстве и, в частности, социокоммуникативных функций барьеров фактически отсутствует. Соответственно, **гносеологическая проблема исследования** состоит в дефиците социологической рефлексии о роли барьеров в городском пространстве и коммуникативных практиках городских публик. Данное исследование направлено на заполнение этих лакун в социологической науке, что определяет его научную новизну.

Анализ функциональной составляющей барьеров в пространстве большого города может послужить основой для возможных преобразований городского пространства с целью его совершенствования. Результаты данного исследования помогут разработать стратегию организации городской среды, оптимизировать городские маршруты. Кроме того, они могут послужить основой для дальнейших комплексных исследований городского пространства.

**Объектом** данного исследования является социальное и физическое пространство районов проживания молодых петербуржцев, наполненное

---

<sup>1</sup> *Kesteloot C., Cassiers T* Socio-spatial Inequalities and Social Cohesion in European Cities // *Urban Studies* 49(9), July 2012 pp. 1909–1924; *Shafiq H.* Do Symbolic Barriers Prevent Crime and Offer an Increased Sense of Safety? A Pilot Study // *Journal Planning Practice & Research* Volume 19, 200, pp. 447-452

барьерами. **Предметом** исследования являются социокоммуникативные функции физических и символических барьеров в городском пространстве.

Соответственно, **цель исследования** состоит в выявлении и типологизации социокоммуникативных функций барьеров в пространстве большого города. Для достижения заданной цели были сформулированы следующие **задачи**:

1. сконструировать синтетическую теоретическую рамку исследования социального и физического пространства города;
2. концептуализировать и операционализировать понятие барьера в городском пространстве: его физической и символической форм;
3. выделить основные паттерны мобильности молодых петербуржцев и проанализировать их основные маршруты;
4. определить зоны в районе проживания информантов, которые воспринимаются как пространства страха, избегания, дискомфорта и причины их восприятия таковыми;
5. выделить и описать конкретные физические и символические барьеры, с которыми приходится сталкиваться молодым петербуржцам, а также проследить механизмы конструирования их как барьеров;
6. определить, как барьеры влияют на социальные отношения и коммуникативные системы, в которые включены молодые петербуржцы.

**Теоретическую и методологическую основу работы** составляют идеи социологии социального пространства П. Бурдьё, с его пониманием физического и социального пространства как взаимообусловленного. Такой подход дает возможность рассматривать барьеры с одной стороны, как социально обусловленный элемент городского пространства, с другой – как элемент, который оказывает непосредственное влияние на практики городских публик. Работы по изучению городского пространства К. Линча и С. Милграма представляют методологическую основу исследования. Предполагается, что восприятие элементов пространства как барьеров,

зависит от ряда личностных и социальных характеристик публик. Методы, предложенные данными авторами, дают возможность изучить как городское пространство, в частности барьеры, репрезентируются индивидами, какие элементы пространства воспринимаются ими как барьеры.

В качестве основной **исследовательской гипотезы** выступило предположение о том, что барьеры являются отражением сформированного социального пространства города и одновременно сами оказывают влияние на формирование новых социокommunikативных практик, разворачивающихся в городском пространстве.

К числу использованных в работе методов исследования относятся: ментальные карты, полуструктурированное интервью с молодыми жителями Санкт-Петербурга. Ментальные карты позволили получить субъективное представление информантов о об окружающем их городском пространстве, а также выявить проблемные точки, которые впоследствии были раскрыты через интервью. Ответы информантов дали возможность определить конкретные элементы городской среды, воспринимаемые барьерами, а также причины их восприятия таковыми. Методом анализа данных стало открытое и осевое кодирование.

В данном исследовании информантами выступили молодые петербуржцы в возрасте от 18 до 30 лет, основным родом занятий которых является трудовая или учебная деятельность. Данная категория горожан была выбрана в силу ряда причин. В первую очередь, это наиболее активная социальная категория, которая интенсивно использует городское пространство, а также характеризуется регулярной активной пространственной мобильностью и склонностью осваивать новые пространства. Данная категория, как правило, меньше подвержена физическим и возрастными ограничениям, что позволяет изучить барьеры, которые предстают перед широкими городскими публиками, а не только перед людьми с ограниченными физическими возможностями. С другой



стороны, данная группа в полной мере может пользоваться городской средой и с правовой, и с социокультурной точки зрения – в отличии от горожан младше 18 лет. Исходя из вышесказанного ожидается, что если элемент городского пространства является барьером для представителя такой высококомобильной категории горожан как молодые петербуржцы, то данный элемент с высокой долей вероятности будет расцениваться как барьер и другими пользователями городской среды.

Информанты отбирались из принципа максимальной вариативности (выбирались жители разных районов, имеющих разные паттерны мобильности) с целью получения широкого спектра социально сконструированных барьеров. Всего в ходе исследования было опрошено 11 информантов.

Пространством, изучаемым в рамках данного исследования, были выбраны районы проживания информантов с объектами инфраструктуры, находящимися в ближайшей доступности, которые в англоязычной литературе именуется *neighborhoods, lived spaces*<sup>23</sup>, то есть те пространства, которые воспринимаются горожанами как свои, «домашние», наиболее знакомые и освоенные, как пространства непосредственного проживания. Маршруты в данных пространствах являются наиболее регулярными, обыденными и, вероятно, многочисленными, из этого следует, что и столкновений с барьерами городского пространства имеется достаточно для анализа. Кроме того, в силу субъективной значимости таких территорий и опыт столкновения с барьерами, вероятно, может восприниматься индивидами более эмоционально, что обеспечивает дополнительную информацию для социологического анализа.

**Структура работы.** Работа состоит из введения, двух глав, восьми параграфов, заключения, а также списка литературы и приложений. В первой

---

<sup>2</sup> *Mazanti, B., Pløger, J.* Community planning – from politicised places to lived spaces. *Journal of Housing and the Built Environment* 18 (4). 2003. pp. 309–327

<sup>3</sup> *Kennedy M., Paul L.* Dealing with Neighborhood Change: A Primer on Gentrification and Policy Choices. Washington : Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy, 2001. 70 p.

главе осуществляется подробный анализ социологических исследований социального и физического пространства в городских исследованиях. Так, в первом параграфе рассматриваются и сопоставляются понятия социального и физического пространств, анализируется их взаимосвязь.

Во второй главе представлены результаты эмпирического исследования автора. В первом параграфе рассматриваются методологические и методические основы исследования, дается обоснование выбранным методам. Во втором параграфе описываются физические и символические барьеры, с которыми сталкиваются молодые петербуржцы. В третьем параграфе определяются различные степени проницаемости барьеров, способы их преодоления и выявлены три социокоммуникативные функции барьеров в городском пространстве (фильтрующая, организующая и отчуждающая).

В заключении сформулированы основные выводы исследования.

В приложения помещены программа исследования, гайд исследования, данные о информантах, ментальные карты информантов и образец транскрипта интервью.

# ГЛАВА I. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИССЛЕДОВАНИЯ ГОРОДСКОГО ПРОСТРАНСТВА В КОНТЕКСТЕ БАРЬЕРОВ

## 1.1. Социальное и физическое пространство в социологической теории. Связь физического и социального пространств

Город представляет собой концентрированные социальные отношения индивидов во всем своем многообразии. Городское пространство исторически поделено в соответствии с социальной иерархией и проживанием в нем различных социальных групп. Таким образом, пространство большого города следует рассматривать, в том числе, с помощью категории социального пространства.

Несомненно, город является частью социального пространства, но он имеет географические и геометрические параметры, которые являются качествами физического пространства. Город как объективно существующее пространство не может рассматриваться вне физического измерения, в котором проживает его население, также в анализе невозможно игнорировать физические качества городской среды. Таким образом, следует рассмотреть освещенные в социальной науке представления о социальном и физическом пространстве и определить, насколько они применимы к исследованиям городских барьеров.

По мнению ряда исследователей, введение в научный оборот категории социального пространства произошло благодаря исследованиям Г. Зиммеля. Зиммель рассматривает пространство, прежде всего, как место, где человек или группа действуют как социальные акторы.<sup>4</sup> Зиммель, рассматривает понятие «социальное пространство» неразрывно от разрабатываемого им

---

<sup>4</sup> Зиммель Г. Социология пространства / Г. Зиммель // Избранное. В 2 т. Т. 2. Созерцание жизни. М.: Юристъ, 1996. URL: [http://www.al24.ru/wp-content/uploads/2013/05/%D0%B3%D0%B5%D0%BE\\_1.pdf](http://www.al24.ru/wp-content/uploads/2013/05/%D0%B3%D0%B5%D0%BE_1.pdf) (дата обращения: 20.03.2020)

термина «социальной дистанции», основанного на рассуждениях о физическом пространстве и социальных взаимодействиях. Пространство социально потому, что оно освоено человеком, поэтому оно может иметь границы, которые, в свою очередь, определяются распространением влияния, действующими связями, зонами деятельности человека. Взаимодействие людей относительно пространства есть его наполнение, придание ему социального значения. Само по себе пространство является формой, которая не имеет причиняющего действия (влияния), им обладает содержание, наполняющее пространство. Пространство приобретает социальность исключительно при его освоении человеком как социальным существом. Зиммель также указывает на такое свойство социального пространства, как его локальность, связанная с ограниченной зоной деятельности занимающих его субъектов. Иными словами, социальное пространство может иметь границы, которые, ограничиваются распространением человеческого влияния, действующими социальными связями и зонами деятельности человека.<sup>5</sup> Из этого следует, что в рамках данной работы целесообразно ограничить эмпирический объект исследования районами непосредственного проживания информантов, как зоны в которых они обладают устойчивыми социальными связями, регулярными маршрутами и практиками освоения городской среды.

Одно из известных представлений о социальном пространстве было сформулировано и другим классиком социологии – Питиримом Сорокиным. Сорокин определяет социальное пространство как совокупность связей индивида с другими индивидами внутри групп, к которым он принадлежит. . П.А. Сорокин рассматривает социальное пространство в отличие от пространства физического в качестве многомерного пространства, а также в контексте социальной мобильности. В основе «трехмерности» пространства

---

<sup>5</sup> Зиммель Г. Социология пространства / Г. Зиммель // Избранное. В 2 т. Т. 2. Созерцание жизни. М.: Юристъ, 1996. URL: [http://www.al24.ru/wp-content/uploads/2013/05/%D0%B3%D0%B5%D0%BE\\_1.pdf](http://www.al24.ru/wp-content/uploads/2013/05/%D0%B3%D0%B5%D0%BE_1.pdf) (дата обращения: 20.03.2020)

лежат различия в положении индивидов в социальном пространстве, которое определяется на основании экономической, политической, а также профессиональной стратификации<sup>6</sup>. Автор отмечает, что мобильность бывает горизонтальной и вертикальной. Горизонтальная мобильность предполагает движение индивида внутри одного социального слоя, например, переход рабочего с одного предприятия на другое без значимых изменений в условиях оплаты, ранге. Вертикальная мобильность предполагает переход из одного социальной страты в другую, что предполагает качественное изменение положения в обществе. Сорокин выделяет ряд критериев «социального пространства», таких как народонаселение Земли; социальное положение; связь положений человека в социальной вселенной; система социальных координат), и разграничивает его с геометрическим. Он отмечает, что «социокультурное пространство» в корне отличается от геометрического, оно представляет собой совокупность социальных связей<sup>7</sup>. Так, например, в геометрическом пространстве, физическое расстояние между владельцем крупного бизнеса и его личным водителем является минимальны, в социальном пространстве отделены громадной дистанцией.

И. Гофман в своем драматургическом подходе разделяет социальное пространство отдельного индивида на зоны переднего и заднего плана<sup>8</sup>. Автор считает, что на переднем плане происходит так называемое публичное исполнение социальной роли индивидом, а на заднем происходит то, что связано с этим исполнением, но не выносится на широкую публику, своего рода некая подготовка к публичной реализации собственной социальной партии.

---

<sup>6</sup> Сорокин П.А. Человек. Цивилизация. Общество / общ. ред. А.Ю. Согомонова. М.: Политиздат, 1992. URL: <https://sociology.knu.ua/sites/default/files/library/elclosed/sorokin.pdf> (дата обращения: 29.03.2020)

<sup>7</sup> Ремизова М.Н. Интерпретация понятия «Социокультурное пространство» в классической социологии // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2012. № 10. Ч. 1. С. 158-162. URL: [http://scjournal.ru/articles/issn\\_1997-292X\\_2012\\_10-1\\_38.pdf](http://scjournal.ru/articles/issn_1997-292X_2012_10-1_38.pdf) (дата обращения: 29.03.2020)

<sup>8</sup> Гофман И. Представление себя другим в повседневной жизни. М.: Канон-Пресс-Ц 2000. URL: <https://afly.co/7jm3> (дата обращения: 29.03.2020)

Э. Гидденс, переосмысливая идеи Гоффмана, переносит зоны переднего и заднего плана с уровня индивида на уровень города. Гидденс определяет пространство как контекстуализацию действия: он вводит два понятия - «место действия» и «наличие-присутствие», что «подразумевает использование физического пространства как среды протекания социального взаимодействия»<sup>9</sup>. То есть пространство является декорациями для реализации в них социальных отношений. Передний и задний планы Гидденса тесно связаны с понятием «наличие-присутствие» (характеристика социального взаимодействия) через категорию которого он объясняет стремление человека к зонированию, начиная от комнат в квартире заканчивая районами в городе. В городском контексте автор приводит в пример промышленные зоны, которые ранее были гордостью города и выносились на передний план, а сейчас считаются неприглядными и из-за этого вытесняются на окраины, как на задний план города. Продолжая логику автора можно заметить тенденцию как в современных городах старые промышленные зоны реконструируются в творческие и рекреационные пространства, что приводит к тому, что эти районы вновь выводятся на передний план (например, культурные пространства «Новая Голландия» и «Севкабель» в Санкт-Петербурге). Тем самым это иллюстрирует как одни и те же территории в процессе социального развития могут переходить из зоны переднего плана в зону заднего плана и наоборот.<sup>10</sup> Идеи зонирования интересны в контексте данного исследования барьеров, так как барьеры могут выступать границами тех самых складывающихся зон, разделять районы между собой, участки пространств как буквально (забором), так и символически, когда барьеры выступают в роли маркеров, размечающих

---

<sup>9</sup> Гидденс Э. Устройство общества: Очерк теории структуризации. М.: Академический проект, 2003. URL: [http://yanko.lib.ru/books/sociology/giddens-ustroen\\_objestva-a.htm](http://yanko.lib.ru/books/sociology/giddens-ustroen_objestva-a.htm) (дата обращения 01.04.2020)

<sup>10</sup> Спиридонов И.А. Теоретико-методологические особенности изучения социального пространства города. Автореф. дис. ... к. соц. н. Саратов: Саратовский государственный университет имени Н.Г. Чернышевского, 2011. URL: [https://www.sgu.ru/sites/default/files/dissnews/old/synopsis/SpiridonovIA\\_0.pdf](https://www.sgu.ru/sites/default/files/dissnews/old/synopsis/SpiridonovIA_0.pdf) (дата обращения 01.04.2020)

пространства. «Наличие-присутствие» также может быть рассмотрено в контексте желания индивидов огородиться от чуждых им публик.

Дж. Урри утверждает, что социальное, социальные взаимодействия невозможны без пространственного, материального оформления: «социальные практики оформлены пространственными паттернами, которые оказывают на эти практики серьезное содержательное воздействие»<sup>11</sup>. Но он идет еще дальше утверждая, что материальные объекты, а также виртуальные объекты и информация также вступают в социальные взаимодействия. Они являются полноправными элементами социального мира. Говоря о мобильности, Урри указывает на необходимость исследования социального не как абстрактного, трансцендентного, нематериального феномена, но как оформленного пространственно. Мобильность — ключевой пространственно-временной термин, причем перемещения превращаются в тот материал, который только и может изучать социологическое исследование. Урри обратил внимание, что глобализация как феномен — это феномен изменения в паттернах и формах мобильности. А значит, и изучать «глобализацию», «локализацию» и вообще социальный мир позднего капитализма можно лишь через мобильность<sup>12</sup>. В данном исследовании мобильность играет всё также ключевую роль, сам по себе феномен мобильности может быть противопоставлен феномену барьера. Исходя из того, что барьеры ограничивают мобильность человека, именно уровень мобильности в той или иной точке города может стать маркером для обнаружения барьеров, а также для оценки уровня их проницаемости.

Концепция «производства пространства» разработанная Анри Лефевром, легла в основу еще одного подхода к изучению отношений между физическим и социальным пространствами современного города. Работа Анри Лефевра «Производство пространства» определяет социальное

---

<sup>11</sup> Urry J. *Consuming Places*. London: Routledge, 1995. P.64

<sup>12</sup> Харламов Н. Пространство мобильного мира // Отечественные записки. 2012. № 5 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.strana-oz.ru/2012/5/prostranstvo-mobilnogo-mira> (дата обращения: 29.03.2020).

пространство и его производство. Через призму марксистской терминологии, автор определяет пространство одновременно как продукт и производитель, трансформирующийся в зависимости от обстоятельств. На физическое пространство, как и на все другие аспекты жизни общества, проецируются социальные практики и отношения. Лефевр считает, что существуют три плана рассмотрения социального пространства: через репрезентации пространства, пространство репрезентации и пространственные практики<sup>13</sup>.

Подразумевается, что репрезентации пространства — это тот план через которое пространство понимается и интерпретируется профессионалами, с ним работающими: он прямо связан с производственными отношениями и тем порядком, который образуется в результате этих отношений и воспроизводится в «объективном выражении» через городские объекты: предприятия, офисы, железнодорожные станции и монументы<sup>14</sup>. Пространство репрезентаций представляет собой пространство пользователей или проживающих в нем, в этом плане большее значение уделяется эмоциям; такие пространства наделяются ценностями, «обрастают» пространственными притязаниями, которые выражается в таких категориях, как дорогой сердцу двор, где прошло детство человека, или любимый парк у дома. Наконец, пространственные практики являются тем планом, который через практики структурирует и производит материальную форму социального пространства (практики организации досуга, труда и политической жизни).

Так теория Лефевра предоставляет возможность изучения городского пространства во всей его многомерности. В рамках данного исследования наибольший интерес представляет пространство репрезентаций, план пользователей города, которые наделяют элементы городской среды смыслами. Барьеры в силу своей субъективной природы являются ничем

---

<sup>13</sup> *Лефевр А.* Производство пространства: пер. с фр. И. Стаф. М.: StrelkaPress, 2015. URL: [https://bookz.ru/authors/anri-lefevr/proizvod\\_813/1-proizvod\\_813.html](https://bookz.ru/authors/anri-lefevr/proizvod_813/1-proizvod_813.html) (дата обращения 05.04.2020)

<sup>14</sup> Там же



иным, как элементами городского пространства, которые были наделены ограничивающим смыслом.

Также о материальном воплощении социального пространства рассуждает в своих работах Эдвард Соджа. Этот автор является апологетом так называемого «пространственного поворота» в социальных науках, в рамках которого через использование «географического» мышления, использует пространственные метафоры для описания социального. На основе методологии постструктурализма и марксизма, новая культурная география описывает пространство как социальный продукт, являющийся итогом экономического и культурного производства<sup>15</sup>. Э. Соджа вводит так называемую «триалектику пространственности», которая рассматривает три вида пространств, которая во многом перекликается с типологией пространств Лефевра. Первое – физическое – пространство рассматривает материализованные пространственные практики, которые поддаются измерению, а также картографированию. Второе – субъективное – пространство – это пространство ментальное, идеальное, подвергаемое рефлексивному осознанию и символической репрезентации: оно может быть изображено с помощью ментальных карт или описано в виде утопий. Третье – обживаемое – пространство одновременно совмещает в себе реальное и воображаемое: это место структурированного индивидуального и коллективного опыта и действия<sup>16</sup>.

Оба автора: и Лефевр и Соджа, – своим третьим типом пространств преодолевают дихотомию и дуализм физического/материального мира и социального/воображаемого и предоставляют возможность для рассмотрения их в едином и комплексном отношении. Данный подход представляется наиболее ценным в ключе рассмотрения физических и социальных барьеров, т.к. город и его элементы невозможно рассматривать в отрыве как от

---

<sup>15</sup> Черняева Н. Культурная география и проблематика «места» (обзор новой литературы) // Известия Уральского государственного университета. 2005. № 35.

<sup>16</sup> Soja E. Thirdspace: Expanding the Scope of the Geographical Imagination // Human Geography today / Massey D., Allen J. & Sarre P. Cambridge: Polity, 1999. Pp. 260 - 278.

социального, так и от физического пространств. Город наполнен социальными отношениями и именно их плотность, разнородность и интенсивность делают его тем самым городом, тогда как и физическое пространство является его материальным воплощением, его уникальной рамкой в которых разворачиваются эти отношения. Барьеры как часть городского пространства всё также нельзя рассматривать в отрыве от их материальной сути, также, как и нельзя не принимать в учёт те социальные факторы, которые становятся причинами их формирования.

Эти идеи находят свое отражение в «Социологии социального пространства» П. Бурдьё. Автор полагает, что «социальный мир можно изобразить в форме многомерного пространства, построенного по принципам дифференциации и распределения, сформированных совокупностью действующих свойств в рассматриваемом социальном универсуме, то есть свойств, способных придавать его владельцу силу и власть в этом универсуме»<sup>17</sup>. Данные свойства представляют собой «различные виды власти или капиталов, которые имеют хождение в различных полях»<sup>18</sup>. То есть социальное пространство неоднородно и состоит из множества зон и измерений, а влияние и контроль над зонами социального пространства конвертируются в различные социальные выгоды. Агенты и группы агентов, размещенные в определенной области социального пространства в определенные позиции и классы близких друг к другу позиций, определяются по их относительным позициям в этом пространстве. Соответственно, данное пространство можно описать как «поле сил, точнее, как совокупность объективных отношений сил, которые навязываются всем входящим в это поле и несводимы к намерениям индивидуальных агентов или же к их непосредственным взаимодействиям».<sup>19</sup> Социальное пространство действительно наполнено достаточно объективными

---

<sup>17</sup> Бурдьё П. Социология социального пространства. М.: Институт экспериментальной социологии, СПб.: Алетейя, 2007. С.15

<sup>18</sup> Там же.

<sup>19</sup> Там же.

социальными связями, но вместе с тем его наполняют индивиды с собственным субъективным видением этих связей, отношений между друг другом, таким образом социально пространство имеет одновременно и объективные, и субъективные характеристики. По мнению Бурдьё, социальное пространство состоит из различных полей, определенных однородных «подпространств или полей (экономическое поле, интеллектуальное поле и др.)»<sup>20</sup>, преимущество в которых предоставляют некоторые дефицитные блага – капитал. Распределение различных форм капитала (экономический, культурный, социальный, символический), в свою очередь, структурирует социальное пространство<sup>21</sup>. Таким образом, социальное пространство представляет собой некую совокупность позиций и взаимоотношений агентов, определяющих их свойства и характеризующих многомерность заданного пространства.

П. Бурдьё различает понятий физического и социального и пространства, если первое определяется геометрическими параметрами наполняющих его объектов, то второе различием образующих его социальных позиций. Несмотря на разницу этих понятий П. Бурдьё полагает, что «физическое пространство есть социальная конструкция и проекция социального пространства, социальная структура в объективированном состоянии»<sup>22</sup>: иными словами, социальное пространство стремится реализоваться в физическом максимально полно и точно, является объективизацией прошлых и настоящих социальных отношений, что выражается в соответствующем распределении в пространстве агентов и благ, а также их концентрации<sup>23</sup>. Автор вводит принцип двойного структурирования, согласно которому он предлагает изучать социальный мир одновременно с объективной стороны (независящей от агентов социальных отношений) и субъективной (постоянно обновляющейся

---

<sup>20</sup> Там же. С.55

<sup>21</sup> Там же. С.49-53

<sup>22</sup> Там же. С. 53.

<sup>23</sup> Там же. С. 53-54.

социальными практиками агентов)<sup>24</sup>. С этой точки зрения целесообразно полагать, что в физическом пространстве, как и социальном, также находят отражение не только объективные структуры социального пространства (объективная реальность), но и результаты соответствующих социальных практик агентов (инкорпорированная реальность). Рассуждая о городском пространстве и как о пространстве физическом, и как о пространстве социальном, можно утверждать, что данное пространство является репрезентацией объективных социальных явлений и опосредованных ими практик агентов, стремиться к отражению социального в той мере, в которой это представляется возможным. Город является концентрированным воплощением социальности и социальной иерархии. Пространство города полностью сформировано социальными структурами, основанными на неравномерном распределении благ. Физическое пространство ограничивается его физическими рамками, а социальное пространство – различием позиций, которые его конституируют. Социальное пространство непрерывно реализуется в физическом, индивиды также, как и социально стремятся быть ближе физически к близким по социальному статусу группам. Примером для этого могут стать жилые зоны, зачастую они примерно однородно социально заселены, так как индивиды имеют потребность проживать в соответствующем себе, окружённом близкими к себе в социальном плане людьми пространстве. В то же время индивиды стараются дистанцироваться от чуждых себе публик, стремятся оградить физически и символически свои устоявшиеся социальные порядки и отношения, используя в этом соответствующие барьеры. В жилых пространствах такими барьерами могут выступать цены на жильё, сами проживающее в них публики могут быть отталкивающими для нежелательных потенциальных соседей. А также вполне конкретные физические элементы: шлагбаумы, домофоны, консержи, камеры, заборы и

---

<sup>24</sup> Там же. С. 21.

т.д. Исходя из вышесказанного в рамках данного исследования барьеры могут быть рассмотрены как воплощённые физически фильтры, выстроенные социальными агентами для ограждения своего пространства (и социального, и физического) от нежелательных себе публик.

В городских исследованиях понятия «социальное пространство» и «физическое пространство» тесно переплетаются. Так, например, физическое расстояние, отделяющие места проживания горожан от центра города, который представляет собой концентрирование власти и капитала, определяет, на какой ступени социальной иерархии находятся люди. Также примером соответствия физических категорий социальным может послужить пространственная мобильность, через которую выражается социальная мобильность, так как рост дохода позволяет индивидам выбирать местом для проживания более престижные городские районы, а также пользоваться более удобными или попросту более престижными средствами передвижения в городе<sup>25</sup>.

Другим примером воплощения социального пространства в физическом могут стать вопросы, связанные с миграцией и этничностью. Миграционные процессы тесно связаны с проникновением других культур в современный большой город. Эти процессы находят отражение в геометрии городского пространства – через наглядное районирование областей проживания разных этнических групп. Границы и барьеры между данными зонами имеют как физическое, так и символическое воплощение: в современных городских реалиях каждая городская публика находит для себя комфортными определенные городские зоны, которые промаркированы понятными для них знаками и границами. Это могут быть зоны, где находятся привычные для них публики, с доступными для них ценами на услуги, а также с соответствующими для их повседневных практик

---

<sup>25</sup> Буртонова В.Н. Город как физическое воплощение социального пространства // Вестник БГУ. 2018. № 3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/city-as-a-physical-embodiment-of-social-space> (дата обращения: 03.05.2020).

объектами инфраструктуры (например, различного рода рекреационные зоны и культурные учреждения).

Таким образом, социологическая теория предлагает целый спектр представлений о социальном пространстве. В осмыслении понятия «социального пространства» можно выделить три основных момента: пространство понимается как место взаимодействия социальных субъектов, как совокупность социальных позиций и, наконец, как пространство в его физическом выражении. Город и его элементы (в т.ч. барьеры) нельзя рассматривать отдельно от тех отношений, которые его наполняют, в то же время как нельзя его изучать в отрыве от материального воплощения, которая создаёт ту рамку, которая наполняется этими отношениями. Поэтому для исследования, поставленного в настоящей работе вопроса, целесообразно рассматривать социальное и физическое пространство в синтезе в духе исследований П. Бурдьё, А. Лефевра и Э. Соджи. Очертив теоретические основы изучения социального и физического пространств, представляется необходимым рассмотреть специфику изучения городских пространств и формирующих его элементов.

## **1.2. Городское пространство и его элементы. Коммуникация в городском пространстве**

Изучение города в рамках социологии во многом определено концепцией социального пространства. Теоретические основы социологии города были заложены в работах классиков социологии Г. Зиммеля и М. Вебера. Так, Г. Зиммель выделил и описал ряд черт городской культуры, отмечая, что жизнь в больших городах характеризуется чрезмерным прагматизмом и расчетливостью. В свою очередь, М. Вебер, в качестве

отличительной черты городского пространства выделяет снижение глубины и близости межличностных контактов.<sup>26</sup>

Основатель урбанистической теории Л. Вирт ввел понятие городского образа жизни, выделив ряд особенностей взаимодействия в рамках городского пространства: преобладание анонимных, деловых и поверхностных контактов в межличностном общении; снижение значимости семейных и соседских связей, рост социальной мобильности. Данные особенности Вирт связывает с результатом специфической организации социального пространства города, для которой характерны такие характеристики как высокая численность и концентрация населения, его социальная неоднородность, а также повышенная мобильность.<sup>27</sup> Вирт полагал, что «для социологических целей город можно определить как относительно крупное, плотное и постоянное поселение социально гетерогенных индивидов».<sup>28</sup> С точки зрения данного исследования определение города, представленное Л. Виртом, представляется достаточно ограниченным, ввиду рассмотрения автором исключительно социальной стороны города, упускающее из виду его материальную оболочку, которая также свойственна городскому пространству. Такой взгляд на вопрос вне физического контекста не позволил бы во всей мере раскрыть тему барьеров.

Интерес к исследованию города в данном контексте наблюдался и у представителей чикагской социологической школы. Р.Э. Парк и Э. Берджесс, рассматривали город как сложную социальную структуру, которая состоит из различных социальных групп, занимающих определенные социально-экологические ниши внутри города - локальные зоны расселения. Однако, по мнению исследователей, особенностью структуры города является ее

---

<sup>26</sup> Зинченко Г.П., Подсвинова А.В. Теоретико-методологические аспекты изучения малого города в социальном знании // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2016. № 4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/teoretiko-metodologicheskie-aspekty-izucheniya-malogo-goroda-v-sotsialnom-znani-i> (дата обращения: 01.05.2020).

<sup>27</sup> Вирт Л. Избранные работы по социологии. М.: ИНИОН, 2005. URL: [http://inion.ru/site/assets/files/2505/2005\\_virt.pdf](http://inion.ru/site/assets/files/2505/2005_virt.pdf) (дата обращения: 3.05.2020)

<sup>28</sup> Там же. С. 98

нестабильный и неустойчивый характер, подверженность миграционным процессам, которые и приводят к изменению архитектоники города. По мнению Р.Э. Парка, специфика города заключается в ситуации бесконечных изменений, борьбы нового со старым, соперничества различных взглядов и стилей жизни.<sup>29</sup>

Идея гетерогенности и дифференциации социального пространства развиваются и в работах М. Маффесоли. Движущей силой дифференциации социального пространства и развития сообществ автор называет глобализацию культуры. Возникающие в этом социальном пространстве сообщества не только служат поиску новых форм социальности, но и являются заповедниками и центрами развития уникального. Чем крупнее делаются города, превращаясь в мегаполисы, тем более дифференцированной становится в них социальная жизнь, приводя к возникновению отдельных «городов» в большом городе.<sup>30</sup> Таким образом по мере укрупнения городов они становятся всё более неоднородными, сложными и представляют всё более разнообразные публики, которые в свою очередь склонны по-разному расценивать окружающие их элементы города. Отсюда допустимо предположить, что большое количество разнородных публик, наполняющих крупные города расценивают в качестве барьеров различные элементы городской среды и по-разному на них реагируют.

В качестве основы для изучения города нередко рассматривается подход К. Линча. Из составляющих городского пространства К. Линч выделяет несколько основных:

- пути;
- границы;
- районы (зоны);
- узлы;

---

<sup>29</sup> Там же.

<sup>30</sup> *Маффесоли М.* Околдованность мира или божественное социальное. В кн.: В.В. Винокуров, А.Ф. Филиппов (ред.), Социологос. Вып. 1. Общество и сферы смысла. М.: Прогресс, 1991. С. 274-283.



– ориентиры.<sup>31</sup>

Пути представляют собой каналы, вдоль которых может происходить различного рода перемещение в пространстве: постоянное, периодическое или потенциальное. В качестве таких путей в городе выступают тротуары, улицы, автомагистрали, железные дороги и т.п. Двигаясь по ним, люди имеют возможность обозревать город, относительно таких путей организуются все остальные элементы среды.

В качестве границ выступают те линейные элементы окружения, которые не используются в качестве путей и не рассматриваются в данном качестве. Это границы между двумя состояниями, линейные разрывы непрерывности: берега, края жилых районов, железнодорожные выемки, стены. Такие границы могут выступать в качестве барьеров, отделяющих один район от другого, или быть швами, условными линиями, вдоль которых два района как-то соотнесены и связаны между собой.

Районы – это средние и крупные части города, представляемые как двухмерная протяженность, внутри которой наблюдатель мысленно входит, и которая обладает некоторым общим распознаваемым характером. Всегда опознаваемые изнутри, они также используются в качестве внешнего направления, если видимы снаружи.

«Узлами» названы места или стратегические точки города, в которые можно свободно войти; это интенсивные фокусы, к которым и от которых движется человек. Это соединительные звенья, места разрыва транспортных коммуникаций, перекрестки или слияния путей, моменты скачкообразного перехода из одной структуры в другую. Узлы могут быть и просто местами максимальной концентрации каких-то функций или физических характеристик, как кафе на углу или замкнутая площадь.

В качестве ориентиров выступают точечные элементы, в пределы которых не вступает наблюдатель, они остаются внешними по отношению к

---

<sup>31</sup> Линч К. Образ города / Пер. с англ. В. Л. Глазычева; сост. А. В. Иконников. М., 1982. URL: <http://books.totalarch.com/n/0301> (дата обращения: 03.05.2020)

нему. Обычно это легко определяемые и узнаваемые физические объекты: здания, знаки, магазины, горы. Использование ориентира означает вычленение одного элемента из множества. Некоторые ориентиры могут быть значительно отдалены от горожан, но, при этом, быть видимыми с многих углов и на больших расстояниях. Такие элементы возвышаются над вершинами меньших элементов и используются как всем знакомые объекты, относительно которых можно проложить маршрут или указать расположение того или иного объекта. Они могут быть расположены внутри города или на таком удалении, что для практических целей символизируют определенное направление (отдельно стоящие башни, золоченые купола, большие холмы). Другие ориентиры — локальные: они видимы только в ограниченной местности и с определенных точек. К их числу относятся бесчисленные знаки, витрины, деревья, дверные ручки и прочие детали.<sup>32</sup>

Так, будучи маркерами определенных направлений, зон, ориентиры выступают важным элементом городской среды с точки зрения построения маршрутов, поскольку горожане строят свои маршруты от одной такой точки к другой. С точки зрения того, что каждый отдельный человек обладает индивидуальными привычками и маршрутами, то и ориентиры имеют субъективную природу, то что одним представителем городских публик будет репрезентироваться как важный для него ориентир, может быть ничем не примечательно для другого. Например, кафе в которое индивид с коллегами приходит выпить кофе, для другого пользователя городского пространства будет ничем не примечательным кафетерием. Ориентиры, отмечаемые на ментальных картах, являются наглядным примером субъективных репрезентаций городского пространства в воображении и памяти горожан.

Линч описывает ряд элементов, которые на его взгляд формируют городское пространство. Линч предоставляет исследователям понятийный

---

<sup>32</sup> *Линч К.* Образ города / Пер. с англ. В. Л. Глазычева; сост. А. В. Иконников. М., 1982. URL: <http://books.totalarch.com/n/0301> (дата обращения: 03.05.2020)

аппарат, которым представляется возможным апеллировать в данном исследовании, но с учётом необходимости добавления в него категории барьеров или включения её в одну из представленных.

Также в рамках урбанистической теории Дж. Джекобс город рассматривается как среда, управляя которой, можно добиться определенного качества жизни местного населения<sup>33</sup>. Этого можно достичь с помощью размещения материальных объектов в пространстве, а также создания (или разрушения) специализированных мест, функционально предназначенных для отправления разнообразных потребностей горожан. Размещая различные материальные объекты, акторы в состоянии обозначать принадлежность того или иного места в городе жителям конкретного дома, указывать места, где нужно вести себя как в публичном пространстве, то есть соблюдая приличия и общественные предписания. В то же время в пространстве города запускаются процессы приватизации публичного (то есть общего для всех) пространства.

В отечественном социальном знании исследование различных проблем города находит отражение в работах Е.Н. Заборовой, А.Ф. Исламовой, А. Нецадина, Н. Горина<sup>34</sup>. Рассматривая город как сложно структурированное социальное пространство, авторы выделяют в нем следующие основные элементы:

- экологический;
- материально-вещный;
- информационно-культурный;
- антропоцентрический.

Экологический элемент городского пространства в интерпритации авторов выражает совокупность природных условий, обеспечивающих

---

<sup>33</sup> *Джекобс Дж.* Смерть и жизнь больших американских городов. М., 2011. URL: <https://yadi.sk/i/4rjrWvhyjKuv2> (дата обращения: 24.03.2020)

<sup>34</sup> Заборова Е.Н. Город как социальное пространство / Е.Н. Заборова, А.Ф. Исламова // Социологические исследования. 2013. № 2. С.97-100; Нецадин А., Горин Н. Феномен города: социально-экономический анализ. М.: Изд-во «Изограф», 2001. 240 с.

удовлетворение базовых повседневных потребностей человека, а также его физическое и социальное самочувствие<sup>35</sup>. Материально-вещный элемент рассматривается как продукт творчества человека, как искусственно организованное пространство, которое обладает предметным наполнением и выполняет определенные функции. Материально-вещный элемент города в полной мере находит свое отражение в городской архитектуре как форме организации социального пространства. В рамках информационно-культурного элемента рассматривается информационное, аксиологическое, культурное наполнение города. Антропоцентрический элемент отсылает к человеческому, социально-групповому, индивидуальному и личностному аспекту города как пространства для жизни. Таким образом, исследователи понимают город как искусственную среду, представляющую собой открытую систему социокультурных территориально-пространственных процессов.

Таким образом, в рамках рассмотренных подходов к анализу городского пространства обращает на себя внимание проблема конструирования пространства. Социальное пространство и территория, объединяемые через городские места, могут разделяться и существовать в относительно самостоятельных режимах. Проблемой становится анализ этого пространства и нахождение точек схождения с существующими теориями, логиками анализа пространства и территории. В качестве основы для исследования наиболее целесообразным является применение терминологии К. Линча. Однако с учетом их ориентации на анализ физического пространства, кажется необходимой их адаптация, расширение и дополнение в рамках исследования.

---

<sup>35</sup> Бандурин А.П. Духовные аспекты формирования нового экологического сознания и обеспечения экологической безопасности крупного города в современной России / А.П. Бандурин, А.В. Верещагина, С.И. Самыгин // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2015. № 8. С. 27-30.

### **1.3. Барьеры в городском пространстве. Физические и символические барьеры**

Барьеры являются элементами городского пространства, которые в некоторой степени ограничивают мобильность той или иной городской публики. Барьеры имеют субъективную природу: иными словами, они не являются предзаданными и универсальными для всех горожан, а напротив, выступают результатом социального конструирования и имеют ситуативный характер: то что представляется как барьер для одного пользователя или целой группы пользователей городской среды, может не проблематизироваться как преграда другими горожанами и даже использоваться как средство мобильности для третьих. Так, например, высокоскоростная трасса, которая проходит по радиусу города, несомненно, является удобным ресурсом мобильности для автомобилистов и их пассажиров, но для пешеходов такая дорога, очевидно, может представлять собой барьер, поскольку, чтобы пересечь такую трассу, часто может потребоваться пройти не одну сотню метров до безопасного пешеходного перехода. Другим примером двоякого понимания барьера может стать присутствие швейцара на входе в дорогой ресторан или отель: для человека, привыкшего к такого рода заведениям, услуги швейцара могут представляться как средство мобильности, так как он открывает дверь, тем самым упрощая вход в ресторан. Между тем, человек, который не имеет привычки посещать дорогие заведения, скорее всего, может расценить присутствие швейцара как маркер непозволительной для него роскоши. Исходя из этого, не представляется возможным рассматривать барьеры как универсальные преграды для всех пользователей городской среды одновременно: каждый барьер может идентифицироваться отдельными представителями городских публик или их группами/категориями. То есть барьеры могут быть как исключительно индивидуальными, так и

коллективными. Индивидуальные барьеры могут быть, связанными с персональным опытом человека, например, иррациональный страх собаками заставляет человека обходить стороной места выгула, даже если реальной опасности нет. Примером коллективного барьера может стать дорогой бутик, который является недоступным для больших слоев населения, или перекрытый в ожидании правительственного проспекта также будет выступать для автомобилистов, находящихся на прилегающих улицах.

Будучи одним из пионеров в области городских исследований, К. Линч разделил элементы городской среды на уже упомянутые пути, границы, ориентиры, узлы и районы. Именно его категория границ, как представляется, наиболее близка используемой нами категории барьеров. Линч называет границами линейные элементы окружения, которые не используются и не рассматриваются в качестве путей. Исследователь характеризует границы как «линейные разрывы непрерывности»<sup>36</sup>, то есть элементы городской среды, которые разделяют единое полотно городского пространства и выступают барьерами для беспрепятственного перемещения внутри города. Линч и сам, рассматривая границы, указывает, что они «могут быть легко или трудно преодолимыми барьерами, отгораживающими один район от другого»<sup>37</sup>. Таким образом, можно заключить, что барьеры можно рассматривать как одно из воплощений границ. Однако следует оговориться, что в своей типологии городских элементов Линч рассматривает лишь материальные элементы городской среды, поэтому понятие его границы охватывает лишь физические проявления препятствий в городском пространстве.

Г.А. Птичникова<sup>38</sup> рассматривает барьеры в контексте проблемы справедливости в городах. Определяя справедливость как «требование

---

<sup>36</sup> Линч К. Образ города / пер. с англ. В.Л. Глазычева; сост. А.В. Иконников. М., 1982. URL.: [http://www.glazychev.ru/books/translations/lynch/lynch\\_image\\_of\\_the\\_city/lynch\\_image\\_of\\_the\\_city\\_pril1.htm](http://www.glazychev.ru/books/translations/lynch/lynch_image_of_the_city/lynch_image_of_the_city_pril1.htm) (дата обращения: 15.04.2020 )

<sup>37</sup> Там же

<sup>38</sup> Птичникова Г.А. Несправедливый город: городское пространство как отражение общественных отношений // Социология города. 2012. №3. С. 47-54.

соответствия между социальной ролью человека и его положением»<sup>39</sup>, Птичникова утверждает что безбарьерность и проницаемость являются категориями оценки «справедливого» городского пространства. Она полагает, что барьеры зачастую выступают в роли материализованных границ социальных отношений. При этом барьер может быть выражен четкой материализованной линией, а может иметь плохо различимые границы и представлять собой целую малопроницаемую местность (криминогенная зона, замусоренный район, стройка и пр.).<sup>40</sup> Другими словами, в городском пространстве представлены не только \ физические барьеры, но и символические, которые препятствуют проницаемости пространства не в силу материальных преград, а некоторых смыслов, связанных с определённой зоной.

В своем анализе Птичникова также обращается к истории формирования и воспроизводства барьеров в городской среде: так, она рассматривает пример древнеегипетского города Кахун. Птичникова видит в планировке этого древнего города одно из первых свидетельств использования элементов городской архитектуры в качестве социальных барьеров. Указывая на факт обнаружения в ходе археологических раскопок правильных геометрических улиц, , автор делает вывод, что город застраивался по единому плану. Внутригородская стена делила город на две несоразмерные части: находившийся к западу от стены район предназначался для строителей и рабов, а восточная зона предназначалась для городских элит.<sup>41</sup> Таким образом, намеренно созданный барьер в виде внутригородской стены выполнял функцию социального разделения и определял, в какой части города должен жить человек того или иного социального статуса.

Несомненно, и современные города имеют свои аналоги Кахунской стены, которые, впрочем, зачастую получают более изящные воплощения,

---

<sup>39</sup> Там же С. 48

<sup>40</sup> Там же С. 47-54.

<sup>41</sup> Там же.

заданные современными ценностями и представлениями об обществе. Примерами барьеров, реализующих функцию социального разделения, могут выступать платные парковки в деловом центре города, целые комплексы охранных систем в закрытых фешенебельных загородных поселках, экономические барьеры городских районов, маркером которых выступает концентрация ресторанов и магазинов высшей ценовой категории (явления, связанные с джентрификацией), дорого выглядящие фасады зданий и вывески и др.

В своей работе Птичникова выделяет и другой мотив воздвижения барьеров, «покушающихся» на проницаемость городской среды, - стремление к безопасности. Способ обеспечения безопасности, связанный с членением жилых пространств и насыщением их барьерами, получил широкое распространение в городах прошлого и по-прежнему востребован в практике современных городов. Так, пространство среднеазиатских или арабских средневековых городов делилось на кварталы, закрытость (иногда буквальная, физическая, обеспеченная стенами, заборами и запирающимися охраняемыми воротами) и относительная изолированность которых обеспечивала определенную защиту для жителей. Каждый квартал, перекрывая улицу воротами, мог превращаться в импровизированную крепость во время военных конфликтов, а в мирное время по ночам затрудняла попадание в квартал чужаков, в том числе и воров. В современных реалиях безбарьерностью и неразрывностью городской среды все также принято жертвовать в пользу безопасности. Так, подъезд практически каждого многоквартирного дома обладает прочной дверью с домофоном или кодовым замком. Во имя безопасности горожане готовы жертвовать своим временем, когда пользуются услугами метрополитена или ждут посадки на борт самолета, проходя череду контролей и проверок. Для обеспечения безопасности дворы многоквартирных домов все чаще ограждаются заборами с шлагбаумами, автоматическими воротами и



закрытыми калитками, которые ограничивают мобильность не живущих в этих домах горожан. Отдельно можно отметить закрытие проходных дворов в историческом центре Санкт-Петербурга, когда в угоду безопасности приносится бытовой комфорт и скорость перемещения по городу. Таким образом, мотив обеспечения безопасности является одним из ключевых в вопросе создания барьеров и ограничения проницаемости городской среды.

Наконец, Птичникова выделяет еще один тип барьеров в городском пространстве, связанный с развитием транспортной инфраструктуры. Она считает, что автомагистрали и железные дороги имеют возможность реализовываться как пространственные границы и обладать теми или иными свойствами проницаемости. Парадокс создания новой транспортной инфраструктуры заключается в том, что магистрали и железнодорожное полотно способствуют мобильности между крупными транспортными узлами и зонами, но одновременно ограничивают локальную мобильность городских публик путем искажения пространства, когда перемещение между близкими друг к другу локациями, разделённые транспортным барьером, занимает гораздо больше времени чем могло бы. Такие крупные объекты транспортной инфраструктуры естественным образом увеличивают количество перемещенных между городами, удалёнными районами или даже регионами и странами товаров и пассажиров и скорость этого перемещения, но в то же время «разрывают» единое пространство города, разрушая связь между соседствующими районами.

Для Санкт-Петербурга эта проблема предельно актуальна: например, Витебское и Московское направления железной дороги разрывают южные районы города, существенно ограничивая мобильность горожан. Чем южнее от центра города уходят железнодорожные пути, тем меньше представлено мест, где есть возможность их пересечь. Тем самым сокращается мобильность между районами, а также формируется масштабная зона, непригодная для полноценного освоения и повседневного использования.

Кроме того, в местах пересечения таких объектов транспортной инфраструктуры увеличивается транспортная нагрузка, в связи с чем также снижается скорость перемещения горожан.

К сюжету о транспортных барьерах обращаются исследователи Е.В. Карлова и П.В. Зюзин<sup>42</sup>. В своей статье они изучают транспортные барьеры одного из Московских районов – Карачарово. В фокусе их исследования находится влияние коллективной территориальной идентичности населения на процессы формирования локального сообщества жителей, а также в целом роль географического пространства в развитии такого сообщества. В статье освещено, как транспортные барьеры влияют на повседневность проживающих в городском районе людей. В качестве транспортного барьера Карлова и Зюзин рассматривают физическую границу района, представленную железными дорогами, окружающими район со всех сторон. Преодолеть эту границу можно лишь через ограниченное количество проездов и проходов, что затрудняет коммуникацию района с его ближайшими районами-соседями и приводит к его фактической изоляции, при том что наличие обширной сети железнодорожных станций, парадоксальным образом, обеспечивает быстрый доступ жителей в центральные и другие удаленные районы Москвы. Исследователи приходят к выводу, что сложившаяся «транспортная изолированность пространства района создает физические барьеры в повседневном пространственном поведении людей, формирует схожий образ территории у жителей района и определяет степень выраженности их территориальной самоидентификации».<sup>43</sup>

Таким образом, транспортные барьеры как разновидность физических барьеров непосредственно ограничивают мобильность городского населения,

---

<sup>42</sup> Карлова Е.В., Зюзин П.В. Локальные сообщества жителей в условиях транспортных городских барьеров // Вестник Московского университета. Серия 5. География. 2014. №5. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/lokalnye-soobshchestva-zhiteley-v-usloviyah-transportnyh-gorodskih-barierov> (дата обращения: 08.05.2020).

<sup>43</sup> Там же.

создают преграды в коммуникации с другими районами города, тем самым ограничивая возможность полноценного использования городских ресурсов. Кроме того, так же, как в исследованиях К. Линча, здесь подчеркивается, что подобные физические барьеры (границы) могут выполнять созидающие и организующие функции. Так, в данном случае транспортные барьеры создают схожее представление о районе у его жителей, а также производят и подтверждают их общую территориальную идентичность.

В англоязычной дискуссии также уделяется некоторое внимание функциям транспортных барьеров и последствиям их функционирования для городских территорий и повседневной жизни горожан. Так, А. Сас-Боярска и М. Рембеза в своей статье, посвященной снижению барьерности городской среды через усиление роли общественных пространств, рассматривают наличие барьеров как важную причину городских конфликтов. Они выделяют и описывают несколько типов негативных последствий, связанных с формированием многочисленных транспортных барьеров (в частности, со строительством и расширением городских магистралей и железных дорог): пространственные и функциональные, экологические (относящиеся к окружающей среде), визуальные и композиционные, а также социальные. Пространственные и функциональные последствия объединяют такие проблемы, как разрывы в городской коммуникации, снижение городской компактности и фрагментация единого городского пространства. К экологическим относятся следующие проблемы: разрыв в экосистеме; разрушение природных ценностей; загрязнение почвы, воды, воздуха, а также сокращение доступа света к окружающему пространству; шум и вибрации. Группа визуальных и композиционных негативных последствий, создаваемых транспортными барьерами, охватывает такие проблемы, как нарушение архитектурной композиции города и трансформация естественного ландшафта города в индустриально-технический. Последняя группа социальных последствий охватывает такие проблемы, как негативное

влияние на здоровье человека, а также уничтожение непрерывности городских общественных пространств.<sup>44</sup>

Кроме вышеуказанных представлений о барьерах, сформировавшихся в современной социальной науке, представляется необходимым аналитически различить барьеры, с одной стороны, и другие разделяющие, дифференцирующие или демаркирующие элементы городского пространства – с другой. В рамках нашего исследования барьер рассматривается как элемент городского пространства, ограничивающий мобильность индивидов, причем ограничение мобильности должно ощущаться и проблематизироваться самими людьми, то есть барьер имеет субъективную природу. Между тем, объекты городской среды, дифференцирующие разные пространства, играют другую роль. Пользователи городской среды с помощью них распознают границы пространств, не воспринимая их как ограничения мобильности.

Рассмотрим, например, дверь в собственную квартиру горожанина, которая физически и символически отграничивает публичное пространство от частного, «закулисного». Такой объект физического мира для жильца квартиры не будет выступать барьером, т.к. он сам сознательно использует этот элемент для отделения «своего» от «чужого». Более того, эта же дверь может служить и путем, с помощью которого жилец попадает в свою квартиру. Однако для другого же человека та же самая дверь может играть и роль различающего объекта, маркирующего границу «публичного – частного, но чужого», а, например, для квартирному вору или даже того владельца в ситуации, когда он забыл ключ на работе, дверь станет самым настоящим барьером.

Другим примером из мира символических барьеров может стать дорогой ресторан, вернее те символические элементы, которые маркируют место как дорогой ресторан: швейцар на входе, припаркованные у входа

---

<sup>44</sup> *Sas-Bojarska A., Rembeza M. Planning the City against Barriers. Enhancing the Role of Public Spaces // Procedia Engineering. Volume 161, 2016, pp. 1556-1562*

автомобили бизнес-класса, торжественно одетые посетители, вышколенные официанты, белоснежные скатерти, сложившаяся репутация фешенебельного заведения. Эти символически нагруженные элементы также могут рассматриваться одновременно и как демаркирующие, выделяющие из общегородского контекста это пространство роскоши, доступное лишь богатым, подчеркивающие высокий социальный статус посетителей, и как барьеры, которые воспринимаются некоторыми городскими публиками как маркеры невозможности посещения, сигналы о том, что им «здесь не рады», позволяющие оценить место как слишком дорогостоящее, недоступное, заведение, где их присутствие будет неуместным. Таким образом, оба типа элементов городской среды имеют субъективную природу восприятия, а главное отличие между ними заключается в том, что барьер должен восприниматься индивидом как ограничивающий его мобильность.

Итак, как правило, барьеры рассматриваются исследователями как элементы, нарушающие непрерывность городского пространства. Выделяются некоторые группы барьеров: социально-разделяющие, обеспечивающие безопасность и транспортные. В первую очередь это транспортные барьеры, связанные с функционированием транспортной инфраструктуры города, которые одновременно могут ситуативно рассматриваться и как пути. Также барьеры рассматриваются как элементы социального разделения, то есть элементы городской среды, отделяющие одни городские публики от других. Наконец, они могут выполнять функцию обеспечения безопасности. Примечательно, что, несмотря на указания ряда исследователей на символическую природу барьеров, их анализ сосредоточен преимущественно на барьерах физических, материальных. Можно утверждать, что в научном сообществе еще не сформировалось общее понимание природы барьеров, а также фактически отсутствует конвенциональная систематизация типологий барьеров и их функций.

#### 1.4. Методы исследования городских пространств

Городские исследования являются частью социальных наук, поэтому для них актуальны общесоциологические методы сбора информации: анкетный опрос, глубинное интервью, эксперимент, наблюдение разных степеней формализации, анализ документов и другие. Также естественно, что для городских исследований актуальны и общенаучные методы, такие как анализ, синтез, индукция, дедукция и другие. Однако в городских исследованиях есть и ряд специальных методов, используемых преимущественно в данной области, и далее предлагается рассмотреть подробно именно такие методы.

Исследователи чикагской школы фиксировали социально-пространственные структуры города, применяя социальные карты. Однако устойчивых показателей для конструирования карт не было. Э. Берджесс в построении карт отталкивался от мысли, что в Чикаго социальные сообщества характеризуются показателями расовой напряженности, преступности в районе, а также наличием разного рода досуговых заведений (кинотеатров, ресторанов и т.д.)<sup>45</sup>. В работе ученый чаще использовал качественные методы исследования, такие как неформализованные интервью и качественный анализ документов, биографий, лишь иногда обращаясь к статистическим методам. Также в отношении развития методического инструментария важным является применение исследователями чикагской школы метода включенного наблюдения для изучения жизни горожан.

Кевин Линч считает, что задача городских исследований состоит в совершенствовании пространства города, которое необходимо изучать, опираясь на восприятие этого пространства индивидами. Разработанная Линчем концепция исследования города на практике была воплощена через

---

<sup>45</sup> Сертакова Е.А. Исследования «города» в классических концепциях зарубежных ученых // Современные проблемы науки и образования. – 2013. – № 4. URL: <http://www.science-education.ru/ru/article/view?id=9543> (дата обращения: 07.05.2020).

способы и техники сбора данных: выборочное стандартизированное интервью, проективный рисунок, распознавание по фото, эксперимент, экспертные оценки и т.п. Отдельное внимание исследователь уделяет изучению восприятия городского пространства через ментальные карты<sup>46</sup>. Линч просил информантов изобразить «эскизный план города, дать детальное описание нескольких путешествий по городу, перечислить и кратко описать те его части, которые наиболее четко и живо закреплены в памяти»<sup>47</sup>. Наличие у каждого горожанина субъективных выборочных репрезентаций городского пространства, укорененных в личном опыте, требует изучения не самого пространства, а его индивидуального восприятия. Именно в данном контексте ментальные карты представляют особую ценность, как метод исследования.

Стэнли Милграм также поддерживает идею использования ментальных карт в качестве метода изучения городского пространства. Автор определяет ментальную карту как образ города, который складывается в сознании человека: улицы, кварталы, площади, имеющие для него важность, связывающие устойчивые маршруты передвижения и ассоциативные цепочки и эмоциональную нагруженность каждого элемента городской среды<sup>48</sup>. Показательной в плане описания и применения метода ментального картирования является работа С. Милграма «Психологические карты Парижа», в рамках которой автор разграничивает анализ данных на индивидуальный и групповой. Милграм утверждает, что город является социальным явлением, и поэтому восприятие города также является общественным по своей сути; исходя из этого и ментальные карты необходимо рассматривать как индивидуально, так и коллективно. Милграм

---

<sup>46</sup> Линч К. Образ города / пер. с англ. В. Л. Глазычева; сост. А. В. Иконников. М., 1982. URL.: [http://www.glazychev.ru/books/translations/lynch/lynch\\_image\\_of\\_the\\_city/lynch\\_image\\_of\\_the\\_city\\_pril1.htm](http://www.glazychev.ru/books/translations/lynch/lynch_image_of_the_city/lynch_image_of_the_city_pril1.htm) (Дата обращения: 15.04.2020 г.)

<sup>47</sup> Там же.

<sup>48</sup> Милграм С. Эксперимент в социальной психологии. СПб.: Издательство «Питер», 2000. С. 93.

в рамках анализа находит общее в ментальных картах разных опрошенных и тем самым пытается понять, как город воспринимается коллективно.

Ментальные карты были далеко не единственным методом изучения города Милграмом: например, изучая узнаваемость различных городских локаций, автор предлагал информантам попытаться определить место в городе по ряду предложенных фотографий<sup>49</sup>. Автор отмечает, что для выявления когнитивного, эмоционального, интуитивного компонентов ментальных карт следует использовать и экспериментальные методы. Так, Милграм в серии исследований по соблюдению норм социального поведения в городе использовал особые формы эксперимента, например, такие как «провоцирующая экспериментальная ситуация», «стимулирующая экспериментальная ситуация»<sup>50</sup>.

Для изучения восприятия публиками городского пространства возможно также исследование метода «go-along». Данный метод имеет ряд модификаций, которые отличаются средствами передвижения: например, «walk along» означает передвижение пешком, «ride along» — на автомобиле или велосипеде<sup>51</sup>. М. Кузенбах подробно анализирует данный метод<sup>52</sup>. Суть метода заключается в том, что интервьюер передвигается по городу вместе с информантом, задавая ему уточняющие вопросы о том, что он увидел, куда пошел, каков его опыт передвижения по этим маршрутам и так далее. Предполагается, что при использовании метода «go-along» у информанта обостряется чувство места благодаря тому, что передвижение в пространстве происходит в настоящий момент, в режиме здесь-и-сейчас.

---

<sup>49</sup> Там же. С. 78.

<sup>50</sup> Дробышева Т.В., Журавлев А.Л. Город как объект исследования в социальной психологии: к истории вопроса/ Институт психологии Российской академии наук. Социальная и экономическая психология. 2016. Том 1. № 1. URL: <http://soc-econom-psychology.ru/engine/documents/document205.pdf> (дата обращения: 01.05.2020)

<sup>51</sup> Бунич Е. А. Методы изучения восприятия городского пространства // Мониторинг. 2012. №6 (112). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/metody-izucheniya-vospriyatiya-gorodskogo-prostranstva> (дата обращения: 06.05.2020).

<sup>52</sup> Kusenbach M. Street phenomenology : the go-along as ethnographic research tool // Ethnography. 2003. Vol. 4. № 4. P.455-485



Для анализа восприятия пространства города может быть использован также метод автоэтнографии. По мнению Т. Эденсора<sup>53</sup>, поскольку исследователь не имеет прямого доступа к жизненному опыту другого человека и не может в полной мере понять его восприятие пространства, наиболее продуктивным с гносеологической точки зрения оказывается описание собственного восприятия пространства. Сам Эденсор использует данный метод для изучения практики путешествия на автомобиле. Аналогичный метод использует Э. Лурье<sup>54</sup>, описывая опыт вождения яхты. Применительно к исследованиям городского пространства метод автоэтнографии заключается в том, что исследователь фиксирует опыт собственного движения и восприятия городского пространства и анализирует его. Предполагается, что исследователь сам является носителем определенной культуры, следовательно, описание его собственного опыта является одновременно описанием самой культуры. По мнению авторов, опыт исследователя, не рассматриваемый через призму культуры, не может быть объектом социологического исследования.

Е.А. Бунич<sup>55</sup> для анализа восприятия городского пространства предлагает использовать комбинацию двух методов: анализа видеоматериалов и полуструктурированного интервью. Совмещение этих методов происходит следующим образом: сначала происходит съемка на видео передвижения информанта по городскому пространству, а после этого исследователь и информант вместе просматривают видео, и исследователь задает уточняющие вопросы о том, на основании чего информант выбирал маршруты, что чувствовал и т.д. При ответе на эти вопросы интервьюируемый может апеллировать к тому, что происходит на видео для

---

<sup>53</sup> Edensor T. Geographies of rhythm: nature, place, mobilities and bodies. Farnham: Ashgate, 2010. URL: [http://rhuthmos.eu/IMG/article\\_PDF/T-Edensor-ed-Geographies-of-Rhythm\\_a873.pdf](http://rhuthmos.eu/IMG/article_PDF/T-Edensor-ed-Geographies-of-Rhythm_a873.pdf) (дата обращения 01.05.2020)

<sup>54</sup> Laurier E. That sinking feeling : elitism, working leisure and yachting // Leisure practices and geographical knowledge / ed. D. Crouch. London : Routledge, 1999. P. 195-213.

<sup>55</sup> Бунич Е. А. Методы изучения восприятия городского пространства // Мониторинг. 2012. №6 (112). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/metody-izucheniya-voSPIriatiya-gorodskogo-prostranstva> (дата обращения: 06.05.2020).

более эффективного восстановления полной, в том числе, визуальной картины опыта передвижения. Видео служит своеобразным «мостом» между практикой и языком, позволяя вербализовать чувственные ощущения информанта, а также установить контакт интервьюера с информантом.

И.В. Щербакова предлагает осуществлять исследования территориального распределения различных объектов городской инфраструктуры посредством комбинирования анализа документов, анализа городской статистики и наблюдения.<sup>56</sup>

С.А. Мурунов адаптирует метод неформального наблюдения под задачи городского исследования и предлагает производить исследование городского пространства через анализ «социальных сценариев». Суть метода заключается в наблюдении исследователя за тем, кто, как и в какое время использует исследуемое пространство. Для этого предлагается условно разбить исследуемую территорию на участки, составить график наблюдений, который захватывает утро, день, вечер и, при возможности, ночь, а также будние дни и выходные. В дневник наблюдений записываются все «пользователи» территории, подмечаются их особенности и действия, уделяется внимание возникающим конфликтам со средой.<sup>57</sup>

Перечисленные методы, можно условно обобщить в два основных подхода к анализу городской среды, где первый предполагает анализировать пространственно-визуальную составляющую городской среды: пространственные решения, соотношение природных, архитектурных и инфраструктурных элементов, - а второй – предполагает ориентацию на человека, его восприятие, анализируя ментально-эмоциональную составляющую города, его образ как результат сложившихся коллективных представлений.

---

<sup>56</sup> Щербакова, И. В. Социологические исследования города: диагностика проблем и гражданская дипломатия // Территория и планирование. №5(29). 2010. С. 78-82.

<sup>57</sup> Мурунов С.А. Социальное проектирование общественных пространств: формирование ценностей через взаимодействие // Школа гражданского просвещения. URL: <http://civiceducation.ru/article/29699> (дата обращения 07.05.2020)

Учитывая ранее приведенные аспекты теоретического изучения проблематики исследования, кажется целесообразным использование комбинации данных подходов для анализа объективных и субъективных составляющих пространственной организации городской среды и ее влияния на оформление социокоммуникативных практик. Такой подход является целесообразным, поскольку объектом исследования является как социальное, так и физическое пространство города. В данном контексте является необходимым рассматривать и физическое и социальное пространство города в их взаимосвязи. В то же время с учетом ориентации исследования на анализ субъективного восприятия элементов физического и социального пространства как барьеров индивидами, основной упор в исследовании необходимо сделать на группу методов, относящуюся ко второму подходу, по ходу исследования обращая внимания и на элементы физического пространства, их расположение и т.д.

С учетом задач данного исследования, его ориентации на субъективное восприятие барьеров при необходимости учета элементов как физического, так и социального пространства кажется целесообразным применение комбинации двух методов: ментального картографирования (картирование) и полуструктурированного интервью. Первый метод позволит отразить физическое пространство города, его репрезентацию индивидом, послужит поводом для дальнейшего обсуждения в рамках интервью. В свою очередь интервью позволит наиболее детально проанализировать повседневные практики информантов, их паттерны мобильности, особенности восприятия пространства.

Таким образом, в исследованиях городского пространства выделяется два основных подхода, первый ориентирован на исследования физического пространства города, как пространства объектов. Второй – ориентирован на изучение городского пространства как репрезентацию социальных статусов, взаимодействий, субъективного восприятия образа города. В городских

исследованиях отмечается тенденция к использованию вспомогательных методов исследования, как повода для беседы с информантом, а также как элементы стимулирования пространственного мышления, что связано со спецификой исследования пространства.

## ГЛАВА II. БАРЬЕРЫ В ПРОСТРАНСТВЕ БОЛЬШОГО ГОРОДА

### 2.1. Дизайн эмпирического исследования

Данное исследование исходит из того, что барьеры – это материальные объекты и символические преграды, ограничивающие мобильность представителей городских публик. Барьеры делятся на физические и символические. Барьеры идентифицируются в качестве таковых субъективно, то есть один и тот же элемент городской среды может маркироваться барьером одной группой пользователей городской среды, тогда как другая группа может расценивать его как средство мобильности. Физический барьер – материальный объект, физически ограничивающий мобильность индивидов. Физические барьеры представляют собой преграду ввиду своего материального существования, создавая физическую помеху для движения человека по городу, ограничивая его мобильность. Символический барьер – это мыслимая преграда, ограничивающая мобильность индивидов в силу своего социального значения. Символический барьер может иметь физическое воплощение в городском пространстве, а может оставаться исключительно элементом пространства социального.

Основной целью эмпирического исследования стало выявление и типологизация социокоммуникативных функций физических и символических барьеров в пространстве большого города. Напомним, что под социокоммуникативными функциями в данном случае понимаются способности барьеров оказывать влияние на взаимодействия публик в городском пространстве (например, ограждая одни публики от других и/или упорядочивая их взаимодействия).

Соответственно, данная цель конкретизируется через следующий набор задач:

1. сконструировать синтетическую теоретическую рамку исследования социального и физического пространства города;
2. концептуализировать и операционализировать понятие барьера в городском пространстве: его физической и символической форм;
3. выделить основные паттерны мобильности молодых петербуржцев и проанализировать их основные маршруты;
4. определить зоны в районе проживания информантов, которые воспринимаются как пространства страха, избегания, дискомфорта и причины их восприятия таковыми;
5. выделить и описать конкретные физические и символические барьеры, с которыми приходится сталкиваться молодым петербуржцам, а также проследить механизмы конструирования их как барьеров;
6. определить, как барьеры влияют на социальные отношения и коммуникативные системы, в которые включены молодые петербуржцы.

Было принято решение в ходе эмпирического исследования ограничить анализ барьерной среды изучением непосредственных районов проживания информантов с объектами инфраструктуры, находящимися в ближайшей доступности. В англоязычной литературе такие районы терминологически маркируются как *neighborhoods* или *lived spaces*. Считается, что эти территории являются для горожан максимально знакомыми, сопряженными с непосредственным опытом мобильности, насыщенными привычными маршрутами, личными воспоминаниями и ассоциациями.

Эмпирическое исследование реализовано в качественной парадигме. Одним из методов сбора данных выступило ментальное картирование, позволяющее визуализировать субъективное восприятие пространства представителями городских публик и зафиксировать их избирательные репрезентации этого пространства. Для более глубинной интерпретации пространственных практик информантов, их опыта городской мобильности и ограничений, порождаемых физическими и символическими барьерами в

городском пространстве, была также проведена серия полуструктурированных интервью.

При работе с каждым информантом сбор данных осуществлялся в рамках одной сессии, последовательно разделенной на этап составления информантом ментальной карты и последующее проведение полуструктурированного skype-интервью.

В ходе реализации полевого этапа исследования проявились различные проблемы и сложности. Текущая эпидемиологическая обстановка оказала значительное влияние на возможности проведения полевого исследования: в частности, ограничила выбор методов, сделав невозможным проведение исследования «на местности», в режиме прямого контакта с информантами. Так, пришлось отказаться от изначально запланированного метода социологической прогулки, который мог бы продемонстрировать более наглядные результаты, поскольку в процессе ментального картирования и интервью возможности информантов по воспроизведению информации были ограничены их пространственной памятью, способностью детально реконструировать и воспроизводить свои маршруты. Данные ограничения также усиливаются тем, что практики мобильности являются частью рутины, воспринимаемая как естественный ход вещей, поэтому они трудно рефлекслируемые, вспоминаемые и вербализуемые. Данный фактор мог бы быть частично преодолен путём непосредственного столкновения информантов с городской средой, что могло бы стимулировать информантов к рефлексии и нарративизации собственного опыта. Кроме того, пришлось отказаться от любого взаимодействия с информантами в режиме-лицом-к-лицу. Между тем, в ходе проведения skype-интервью был отмечен ряд технических затруднений, обусловленных качеством интернет-соединения, что привнесло дополнительные сложности в процесс сбора эмпирических данных, в частности, потребовало значительных усилий по обеспечению непрерывности сессий. Что касается проблем, связанных непосредственно с

применением выбранных методик, то ряд интервьюеров столкнулся со сложностями в воспроизведении образа района проживания на ментальной карте: так, информанты жаловались на нехватку места на листе для визуализации запланированного, а также указывали на свои низкие художественные навыки, не позволяющие им реализовать свой замысел. Однако указанные ограничения удалось отчасти преодолеть благодаря уточнению представленной на картах информации в рамках последующего интервью.

Таким образом, в целом озвученные препятствия к получению информации были преодолены, однако они оказали определенное влияние на полноту полученных данных. При этом полученная информация все же оказалась достаточно глубинной и разнообразной, было достигнуто содержательное насыщение собранных полевых материалов, что обеспечило возможность полноценного анализа и формулирования обобщенных выводов. В процессе анализа данных использовались методы открытого и осевого кодирования. В следующих параграфах подробно анализируются полученные в ходе эмпирического исследования материалы.

## **2.2. Барьеры в пространстве большого города: анализ опыта молодых петербуржцев**

В ходе исследования ключевым для нас был сюжет о том, как тот или иной элемент городской среды становится барьером в глазах информантов. Отвечая во время интервью на уточняющие вопросы о том, почему это кажется им неудобным/небезопасным/неприятным и пр., информанты ссылались на временные издержки, связанные с посещением городских мест и/или преодолением преград, на негативную репутацию того или иного пространства, чувство неуют и дискомфорта, которое они испытывают в



проблематизируемых городских локациях: *«Да, в этом лесу довольно страшно идти в темное время суток, во-первых, потому что там нет освещения, и это всегда страшиновато, а во-вторых, подруга мне рассказывала, что встречала там очень неприятных людей <...> Они были неприятны абсолютно всем. Ну эти, эксгибиционисты! Извращенцы короче!» (И2)<sup>58</sup>. Информанты часто сообщали о нежелательном опыте, связанном с тем или иным объектом, что трансформировало последний в барьер: *«Я дважды попадала в аварию в общественном транспорте – и оба раза на маршрутке. И я для себя решила, что я в маршрутку больше ни ногой» (И6)*. Другой причиной восприятия городского объекта как барьерного становится разрыв между идеальными представлениями об организации городской среды и его реальным состоянием: *«Мне вообще непонятно, почему нельзя проложить эти убл\*\*\*\*ие дорожки по-другому. Напрямую через двор, а не огибая его» (И8)*. Во всех случаях барьеры ограничивали внутригородскую мобильность горожан и воспринимались ими как нечто, ограничивающее их свободу действий.*

Ментальные карты, которые было предложено нарисовать информантам в начале исследования, в первую очередь выполняли функцию элиситации, то есть использовались как стимул к общению, повод к вопросам в интервью и как средство, помогающее информанту и исследователю погрузиться в изучаемый вопрос. Однако и анализ самих карт позволил сделать некоторые значимые наблюдения.

Границы карт зачастую были нечеткими, то есть не были привязаны к определенным объектам, а были проложены условно, маркируя скорее абстрактные административные членения города. Однако в некоторых случаях границами служили широкие дороги (улицы, автомагистрали) и железнодорожные пути, которые по совместительству выступали и

---

<sup>58</sup> Здесь и далее цитируются нарративы из личного архива исследователя. Таблица информантов располагается в Приложении №3, пример интервью в Приложении №5.

транспортными барьерами: ЗСД (К1)<sup>59</sup>, Витебский проспект (К6), проспект Большевиков (К11), железнодорожные пути (К2) и др. Кроме того, границами становились различные водоемы: например, берег Финского залива (К1) и река Нева (К3). Вместе с тем, границами района порой выступали и обширные барьерные зоны, такие как стройки (К8) и кладбища (К1). Случалось, что информанты изображали границы своего района так, что на карте он оказывался меньше, чем в последующих описаниях в интервью.

Примечательно, что на большинстве карт присутствовали «белые пятна», то есть «слепые», не детализированные зоны. Впоследствии информанты поясняли, что не имеют опыта пребывания и времяпровождения в этих зонах, либо их визиты нерегулярны и происходят, как правило, в режиме транзита. Соответственно, для них эти участки городского пространства символически пусты, лишены идентичности, а потому они не рассматривают эти зоны как принадлежащие к своему району. Иногда такие зоны по словам информантов были практически им неизвестны и не посещались ими. В других случаях белые пятна маркировали территории, обладающие статусом временно не используемых и/или заброшенных (стройки, пустыри и др.).

Хотя исходная инструкция предлагала участникам исследования лишь изобразить те или иные объекты городской среды, многие информанты отмечали на картах оценочные характеристики тех или иных объектов: «Шумный магазин» (К7), «Неуютная улица» (К5), «Длинный светофор» (К5), «Плохое освещение» (К2), «Ущербный дублер» (К6) и др. Информант 2 следующим образом описала свои ощущения, возникающие в спорных зонах: «Неудобно подходить» и «Ночью страшно». Информант 4 указал на карте объекты, которые географически находятся гораздо дальше от его дома, чем все остальные объекты. Во время интервью он объяснил, что благодаря тому,

---

<sup>59</sup> Здесь и далее исследователь ссылается на ментальные карты информантов. Карты располагаются в Приложении №4.

что его университет находится неподалеку от станции метро, принадлежащей той же линии метрополитена, что и станция рядом с его домом, в его субъективных представлениях место учебы расположено весьма близко от места проживания и является предельно доступным – как и аэропорт, до которого ходит автобус практически от его дома. Поэтому этот информант отметил данные объекты на карте своего района как важные для него: *«Ну а что? Они мне до Московской близко, там двадцатиминутный телепорт по синей ветке – и ты на Горьковской, а через пять минут ты уже в ИТМО. С аэропортом та же история: тридцать девятый ходит почти от моего дома, до экспресса можно чуток пройтись – и через пятнадцать-двадцать минут ты на месте. А что, это важное место» (И4).*

Важно отметить, что информанты-девушки гораздо чаще информантов-юношей указывали на картах, а позднее и в интервью барьеры и зоны, связанные с личной безопасностью и страхом: *«Не хожу по этой стороне» (К5)* (в интервью информантка пояснила, что считает эту зону небезопасной), *«Ночью страшно» (К2).*

#### Виды барьеров

Информанты в качестве барьеров указывали множество возможных элементов городской среды, причем иногда как барьерные описывались целые зоны. На основании собранной информации представляется возможным выделить следующие группы барьеров:

#### Физические барьеры

В ходе анализа собранных карт и нарративов были определены следующие физические барьеры. Первую группу формируют физические барьеры, связанные с низким качеством путей. К этой группе следует отнести грязные тропинки, лужи, тротуары, не очищенные от снежного покрытия, присутствие на тротуаре упавших с крыши кусков льда, неотремонтированные дороги и тротуары. Также отмечалось, что иногда дорожки и тротуары отсутствуют в принципе или проложены, с точки зрения

информантов, нелогичным образом, что удлиняет путь: *«Там нет толком никаких дорожек, весной и осенью, когда сырость, там вообще, мне кажется, можно застрять в грязи» (И2).*

Еще одну группу формируют физические барьеры, связанные с неудобствами при пересечении транспортных артерий. Информанты называли, в частности, такие барьеры, подпадающие под данный тип, как отсутствие пешеходных переходов там, где, по их мнению, это необходимо, регулируемые переходы, на которых приходится слишком долго ждать разрешающего сигнала светофора, подземные переходы (ввиду того, что спуск и подъем требуют больше времени и усилий, чем переход по наземному переходу, при этом их называют более безопасными и более удобными, как, например, в случае перекрытия дороги, для проезда высокопоставленных лиц): *«Чтобы его перейти, нужно спускаться в подземный пешеходный переход, а проспект только на словах проспект, так он довольно узкий, и странно вообще там спускаться, чтобы его переходить, тратить силы и время. Поэтому большинство людей его перебегают, но это не совсем безопасно, да и правильно. Еще спускаться не хочется чисто психологически, ведь ты только поднялся из метро» (И3).* *«Здесь, на Ленинском проспекте, есть пешеходный переход с тремя светофорами. Это очень неудобный пешеходный переход, он двухфазный <...> у него переходы происходят по половинкам <...> и люди, которые там оказываются в первый раз, испытывают трудности, пытаюсь понять, что происходит <...> там нет островка безопасности <...> и когда на дальнем светофоре загорается зеленый свет <...> светофор посередине горит красным <...> люди идут на запрещающий знак светофора, а водители вынуждены сигналить и притормаживать» (И4).*

Следующий задерживающий тип охватывает всевозможные заторы, возникающие в городе как из транспорта, так и из людей. Естественным образом, такими барьерами выступают транспортные дорожные заторы

(«пробки»), которые увеличивают время в пути или принуждают горожан выбрать альтернативный маршрут. Также в качестве такого барьера рассматриваются очереди в магазинах или заведениях общественного питания, из-за которых пользователи городской среды вынуждены тратить дополнительное время или отказываться от посещения данных объектов: *«Вот на этом участке конкретно от моего дома до пл. Восстания, здесь есть постоянная пробка и днем, и ночью. И вот чтобы добраться на троллейбусе от дома до Стокманна, я могла простоять на троллейбусе тридцать минут, хотя пешком всего пять минут, поэтому, когда мне надо было в конец Невского, то я проходила пешком пробку и садилась уже там».* *«Так как здесь мало продуктовых магазинов, то тут постоянно много народу, у меня так часто происходило, что я туда приходила, видела эти толпы у касс и забивала, приходилось уходить оттуда» (И5).*

Фактор вмешательства власти в повседневные практики горожан также приводит к формированию целого ряда барьеров. Сюда можно отнести уже упомянутую практику перекрывать дороги для проезда правительственных кортежей, которая влечет за собой усложнение трафика на дорогах, невозможность законного пересечения дороги как автомобилистами, так и пешеходами, даже если эта дорога в настоящий момент пуста. : *«Периодически Московский проспект перекрывают для проезда кортежей, поскольку он находится на пути из аэропорта <...>, а если ты едешь в этот момент на троллейбусе, то из троллейбуса тебя уже вряд ли выпустят, и ты будешь торчать в этом троллейбусе» (И4).* Также в интервью упоминаются случаи, когда представители власти регулярно пытаются перекрыть неформально проложенную жителями тропинку, например, перекапывая ее или ограждая забором: *«Дело в том, что нельзя от одного пешеходного перехода к другому напрямую: ты должен сделать дугу, которая огибает заборчик, огораживающий ничемную зеленую зону с газончиком больным. Люди постоянно протаптывали там дорогу, потом*

*приезжали службы благоустройства и заваливали ее черноземом, а потом, после дождя – а в Петербурге всегда дожди, - люди протаптывали новую дорогу уже по грязи. <...> В один прекрасный момент эти службы приехали и водрузили «прекрасный» черный заборчик. И непонятно, [почему] здесь нужна зелёная зона и почему в ней нельзя сделать человеческий тротуар» (И4).*

Отдельно следует выделить транспортные барьеры, представляющие собой пути, которые становятся значимой преградой при попытке их пересечь. Такие объекты транспортной инфраструктуры разрывают единое пространство города. Примером таких барьеров могут служить широкие дороги, магистрали, железнодорожные ветки: *«Чуть-чуть левее там проходит ЗСД, которую пересечь в принципе тяжело и под ней, и тем более над ней <...> несмотря на то, что она приподнята» (И4).*

Непосредственным типом физических барьеров являются многочисленные заборы и ограждения. Заборы, ограждающие парки, стройки, стоянки, больницы, вынуждают горожан корректировать маршруты, приводят к сужению путей, тем самым сокращая скорость перемещения по городу: *«Чтобы пройти к «Перекрестку», придется сделать крюк, так как парк огорожен высоким пикообразным забором с несколькими проходами, и чтобы попасть на улицу, на которой находится магазин, придется пройти чуть дальше и потом вернуться. Мы там даже как-то раз психанули и решили его перелезть. Он метра полтора, даже чуть больше, наверное. <...> Рискуешь что-то порвать или пораниться. Там такие штыри на концах замечательные» (И3).*

Похожей категорией являются барьеры закрытых жилых пространств, таких как дворы или жилые комплексы. Такими барьерами выступают автоматические ворота, шлагбаумы, консьержи, охрана, калитки и др. Такого рода преграды фрагментируют общегородское пространства, то есть создают островки закрытых непроницаемых пространств для «чужих» горожан ради

чувства безопасности жильцов: *«Раньше мы ходили напрямую в булочную через дворы, а теперь в этом ЖК установили ворота, поэтому ходим в обход» (И1).* *«Наши дворы-колодцы вообще зачастую проходные, можно петлять, но выйти на другую улицу, а не делать огромный крюк через Кронверкский [проспект], но недавно вот было: вышел из дома в «Перекресток», хочу перейти в соседний двор-колодец, чтобы побыстрее, а там какой-то одаренный повесил замок, и неделю где-то эта дверь закрыта была. Но чаще бывает, когда обратно идешь и не хочешь делать крюк, а упираешься в дверь закрытую в свой двор со стороны Введенской [улицы]» (И3).* При этом одна из участниц исследования отметила, что территория ее комплекса общежитий, обнесенная забором, не расценивается ей как более безопасная, но пространство самого общежития, вход в которое также ограничен вахтой, уже кажется ей более безопасным: *«Внутри этого забора я тоже не чувствую себя безопасно <...> Потому что через этот забор можно переползти, и люди, собственно, так и делают, там есть даже специальное место» (И2).*

Примечательно, что информанты не указывают водные преграды (реки, каналы, залив) в качестве барьеров, хотя они фигурируют на собранных картах: как упоминалось выше, ряд информантов отмечает их в качестве границ своего района проживания: *«На Юге район ограничивается Невой» (И3).* *«Ну слева, (границей) будет залив» (И1).*

#### Символические барьеры

Отдельно в ходе анализа удалось определить несколько групп символических барьеров. Первой группой выступают символические барьеры, связанные с ощущением опасности у пользователя городской среды. Данную группу можно условно поделить на три категории: маркеры опасности; публики, вызывающие чувство небезопасности, и репутация места. К маркерам опасности можно отнести неосвещенность, наличие граффити (теги), неухоженность территории, ее безлюдность или, наоборот,

переполненность пространства людьми: *«Там темно: он не освещенный, этот парк <...> Поэтому вечером там действительно страшновато <...> Там дворы очень неприятные, какие-то все ободранные, штукатурка повалившаяся» (И5)*. Ряд информантов отметили, что присутствие тех или иных публик, вызывает у них ощущение тревоги и даже угрозы, отчего они стремятся по возможности избегать таких мест. К нежелательным публикам участники исследования отнесли мигрантов, представителей других культур, бездомных, пьющих людей и др.: *«По вечерам там тусуются какие-то там алкаши <...> Плюс тут общежитие мигрантов находится на Тележной улице, и тоже это как бы бывает довольно страшно» (И5)*. Репутация той или иной территории также может вызывать ощущение грозящей опасности у пользователей городской среды: так, информанты ссылались на рассказы знакомых, в которых та или иная территория маркировалась как потенциально опасная, или сообщали о своем личном опыте столкновения с опасными ситуациями в некоторых зонах города. Кроме того, некоторые городские объекты считаются информантами заведомо криминогенными: *«По поводу неприятных мест, все-таки вокзал провоцирует скопление очень многих не только туристов, но и цыган, бомжей, вот они все здесь тусуются. В детстве меня несколько раз ограбили цыгане, конечно, сейчас их уже нет, но раньше по Невскому ходил целый табор цыган <...> И здесь вот прямо видно, что неблагополучный район в районе Московского вокзала, Гончарной улицы, ну, привокзальные улицы всегда являются очень непривлекательными» (И5)*.

Еще одной группой символических преград можно считать экономические барьеры. Данные барьеры ограничивают доступ индивидов к тем или иным объектам городской среды, формируя у индивида ощущение, что он не может позволить себе потратиться на получение услуг этого места. Непосредственными воплощениями такой категории барьеров становятся элементы экстерьера и интерьера (вывески, витрины, в целом дорогой



дизайн); цены на товары и услуги заведения (уличные меню, ценники непосредственно на товарах); присутствие швейцаров, охраны или другого персонала, транслирующего статус места; знаки и символы дорогостоящего бренда: *«Надменный персонал также в ресторане «Москва», хоть это и не самый дорогой ресторан <...> Всегда там очень мерзкий хостес, который на тебя так смотрит типа (с презрением), официанты, которые себя чувствуют, будто ты прислуживаешь им. И это всё создает неприятную обстановку». «Вот здесь много бутиков типа LV, Chanel, Dior, я б туда даже под угрозой смерти не зашла. Там вообще жуткая атмосфера: стоят охранники, там, понятное дело, адские цены. <...> Очень надменные такие продавцы <...> Пустая витрина, где стоит одна сумка, подсвеченная прожекторами. Чтобы войти в этот магазин, там такая лестница, будто поднимаешься на трон <...> Передо мной там охранники двери распахнули <...> Это все было просто ужасно, мне было так страшно. <...> Конечно, напугало, будто я сейчас собираюсь к ним зайти и потратить пару миллионов» (И5).*

С предыдущей группой преград тесно связаны культурные барьеры. Такие барьеры ограничивают мобильность индивида, отталкивая его своей чужеродностью. Для индивида культурные барьеры являются маркерами чуждых для него практик и групп. Так, например, барьерами могут выступать отталкивающие индивида публики, с которыми он не хочет или не готов себя соотнести в культурном плане: представители других религий, этнических групп, социальных групп, субкультур и др.: *«Ну вот я, как поклонник группы «Кино» и Виктора Цоя, хотел бы сходить в бар «Камчатка», который находится совсем рядом с нашим домом, и несколько раз туда приходил как на место памяти. Да, там была кочегарка, где он работал. Вот, но зайти туда так и не решился: там люди такие мутные сидят, неухоженные, довольно специфически и субкультурно одеты» (И3).*

Также в городском пространстве выделяются информационные барьеры, когда пользователи городской среды не знают о том, как воспользоваться тем или иным объектом городской среды (заведением или транспортом). *«Туда можно добраться от Парка Победы бесплатной маршруткой, но я не знаю, как ей воспользоваться» (И4).*

Элементы городской среды, транслирующие неблагополучие, также часто выступали для информантов в качестве символических барьеров. Важно, что такие барьеры не воспринимались информантами как маркеры опасности, а скорее отталкивали их из эстетических соображений. Такими барьерами информанты называли неприглядные, неухоженные фасады зданий, неубранные территории, свалки, мусорные баки, присутствие бездомных и даже зловонные запахи: *«Вот это что-то вроде парка, он очень грязный <...> Какие-то горы строительного мусора там местами, то есть не хочется, если честно, там проводить время». «Когда гуляешь вокруг Боткинской больницы, там такие полураздолбанные какие-то заборы ее окружают, на самой территории ужасная разруха, просто какие-то буквально полуразвалившиеся хибары стоят. Просто выглядит все так – хоть фильм ужасов снимай» (И5).*

Барьеры, одновременно выступающие как физические, и как символические преграды

Отдельно стоит выделить элементы городской среды, которые одновременно служат и как физические, и как символические барьеры.

К такого рода барьерам следует отнести обширные барьерные зоны, такие как кладбища, пустыри, большие парковки, промышленные зоны и даже сектор частного индивидуального жилья. При этом следует отметить, что в данном исследовании такого рода зоны риска не следует воспринимать как единый целостный барьер, а именно как пространство, наполненное барьерами. То есть зона риска сама по себе не является барьером, барьерами выступают те маркеры (элементы городского пространства), благодаря

которым пользователь городской среды «считывает» такое пространство как зону риска.

Такие зоны возможно рассматривать как наполненные физическими барьерами, т.к. они, как правило, обширны и имеют внутри себя множество барьеров, из-за которых они тяжело или долго пересекаются (имеют низкую проницаемость); в них нет комфортных путей пересечения; часто их пересечение представляет физическую опасность; иногда такие зоны могут быть закрыты: *«Там перед ТРК есть большая парковка, где тебя постоянно норовят задавить, а пешеходного прохода не оборудовано» (И4).* Символически барьерными такие зоны могут выступать ввиду своей репутации как опасного или неблагополучного места; также такие зоны могут иметь узкоспециализированное назначение или служить только специальным публикам, так что они не предусматривают нахождение там посторонних: *«В той части какая-то адская промзона <...> я туда совсем не хожу» (И5).* *«Там жуткое кладбище справа, ну, и там как-то совсем не хочется прогуливаться, поэтому приходится обходить или объезжать» (И1).* *«По пути к Московской есть огромный участок такой, там была электроподстанция, что ли, ну, какие-то электрические штуки по всей территории, сейчас это все сносят потихоньку, и там стройки разворачиваются. Это все окружено, во-первых, забором, а во-вторых грязью (смеется). <...> Ну, там вообще не пройти, туда и физически не попасть, а еще скорее всего противозаконно: там охрана и собаки, - да и не пойду я там по грязи. В общем это все приходится обходить. Если б этого всего безобразия не было, то до Московской, наверно, идти было бы почти в два раза быстрее» (И6).* Информант 7 рассказала, что для нее барьерным стал Михайловский сад, в котором после реконструкции был введен ряд запретов и ограничений, что привело к разрушению связанных с этой зеленой зоной повседневных практик. Угроза привычным способам использования, связанная с возникновением новых барьеров, описывается

предельно эмоционально: *«Что изменилось? Вот Михайловский сад у нас отреставрировали, раньше я там и с собакой гуляла, и мы на лужайке сидели и общались с подругами. А теперь это все запретили, присесть негде, лавочек мало, с собакой перестали пускать, еще и за выход на газон теперь штрафуют, и охрана постоянно ходит. <...> Совсем неудобно стало (И7)».*

Кроме того, одновременно физическими и символическими барьерами могут выступать всевозможные контрольно-пропускные пункты, вахты, посты охраны, турникеты. Сами шлагбаумы, ворота, механические турникеты, разумеется, являются материальными преградами, так как ограничивают проникновение горожан на ту или иную территорию. В то же время такие пропускные точки являются символами перемещения из одного пространства в другое – или невозможности подобного перемещения. Также следует отметить, что преодоление таких барьеров обеспечивается символическими средствами, маркирующими идентичность и статусные позиции владельцев: пропусками, студенческими билетами, всевозможными удостоверениями личности и проездными документами: *«Бывает, что, когдаходишь в общагу, не срабатывает пропуск и никак внутрь не попасть, и приходится общаться с противной вахтершей и объяснять, что это не ты криворукая, а пропуск не срабатывает, в общем, неприятно» (И1).* *«Чтобы проехать этот шлагбаум, приходится пройти все круги ада, в том числе общение с вредной консьержкой, которая еще непонятно слышит тебя через домофон или нет» (И2).*

Также таким двойственным барьером может стать массовое скопление людей. С физической точки зрения, толпа трудно проницаема: через нее приходится пробираться, прикладывая значительные усилия; ее тяжело обходить или она может полностью перекрыть проход. С символической точки зрения, толпа ассоциируется с небезопасностью, отсутствием комфорта и дефицитом необходимого личного пространства: *«Здесь более-менее все красиво – площадь Восстания, вот, - но еще очень много именно*

*народу, вот конкретно этот маленький отрезок у Московского вокзала, где вход у него находится, там всегда толпы народу, машин, таксистов, вот, и я немного боюсь в толпах ходить, как бы чувствую себя не очень комфортно в них» (И5).*

Таким образом, в процессе анализа было выявлено множество барьеров как физического, так и символического характера. На основании произведенного анализа данных барьеров, осуществленного с учетом описания информантами влияния данных барьеров на их повседневные практики, можно выделить их социокоммуникативные функции.

### **2.3. Социокоммуникативные функции барьеров в повседневных практиках молодых петербуржцев**

Несмотря на ограничивающую природу барьеров, далеко не все из них воспринимаются пользователями городской среды как абсолютно не преодолимые и как полностью препятствующие мобильности. Исходя из собранной информации, барьеры также допустимо условно поделить на такие типы, как мягкие, средние и жесткие. Однако необходимо осознавать, что в силу субъективности природы барьеров (то, что является барьером для одного, может не являться таковым для другого) степень жесткости барьеров также субъективна. Так, например, ограда вокруг парка может представляться одному человеку непреодолимым барьером, тогда как другой его ежедневно играючи перепрыгивает по пути на работу.

Мягкими следует считать такие барьеры, с которыми пользователь сталкивается и, что важно, справляется в повседневной жизни: они ограничивают мобильность, но не блокируют ее полностью. В первую очередь, мягкие барьеры приводят к потере времени, вызывают раздражение, дискомфорт, но в целом не препятствуют использованию окружающей

городской среды: *«Сейчас на Невском стало так много людей, раньше такого не было. Ну, летом это, конечно, туристы в первую очередь. Мне вообще толпы не нравятся, и находиться в толпе неприятно, но я так люблю Невский, что я все равно всегда иду по нему, даже когда муж предлагает обойти, пройти какой-нибудь параллельной улицей, знаешь, там, по Маяковской или что-нибудь типа такого» (И5).* *«У нас каждое утро на остановке собирается такая толпа, да целая очередь на три-четыре маршрутки, ну, и это, сам понимаешь, вообще неудобно! Там можно простоять и по двадцать минут, а то и больше. <...> Не, я стою и жду, и так каждый день. Некоторые правда, чтобы проехать в комфорте, стоят и ждут еще дольше, пока им не хватит сидячего места, но я их не понимаю вообще: там ехать-то десять-двадцать минут, можно и постоять» (И8).* *«Когда переходишь улицу Типанова, где она упирается в Ленсовета, там есть очень неудобный светофор, его невозможно пройти за раз, то есть надо перейти полдороги и ждать несколько минут зеленого (прим.: сигнала светофора), хотя не хватает всего пары... нескольких секунд. Поэтому, если я тороплюсь, то приходится прямо бежать, либо ждать, правда, там иногда можно подгадать поток и перейти на красный» (И4).*

Так называемые «средние» барьеры также оцениваются как преодолимые, однако это требует от пользователей городской среды значительных издержек (временных и/или финансовых затрат, физических усилий и пр.), так что они стараются всеми силами избегать столкновений с такого рода барьерами и решаются на их пересечение в редких ситуациях крайней необходимости. Столкновения с такого рода барьерами для горожан могут быть довольно болезненными в эмоциональном плане, отчего они также представляются крайне нежелательными: *«У метро есть такой торговый центр откуда-то из прошлого, там какие-то вывески все стремные, объявления в файликах, торгуют каким-то непонятным табаком, для кальянов вроде, тусуются в основном гости из ближнего*

зарубежья. Я б туда вообще никогда в жизни не пошла, но там есть очень хорошее ателье, недорогое, так как, видимо, аренда там не сильно дорогая, но это прямо у метро. Поэтому иногда приходится, зажмуриив глаза, туда нести свои вещи на починку» (И10). «За общагой там есть такой большой частный сектор с собаками, я стараюсь туда не соваться. <...> Да, из-за собак, потому что они бегают без присмотра стаями, и реально страшно, что они тебя укусят. Плюс там дорог по факту нет, грязно, да и вообще неприятно. <...> Иногда приходится через него проходить, конечно, по пути в гипермаркет, потому что иначе никак, только если через забор общаги лезть» (И2).

В свою очередь, жесткие барьеры являются для пользователя непреодолимыми или практически непреодолимыми: пересечение таких барьеров может быть сопряжено с выраженными угрозами здоровью и безопасности и ассоциируются с крайним неудобством: «Я дважды попадала в аварию в общественном транспорте – и оба раза на маршрутке. И я для себя решила, что я в маршрутку больше ни ногой. <...> Нет, не только из-за этих воспоминаний, просто они ведь постоянно гоняют, подолгу стоят на остановках, ну, и так как я еще студентка, то мне маршрутка – это платно, а автобусы, троллейбусы и вот это все – по БСК (прим.: студенческий проездной билет). Поэтому, даже если куда-то ходят только маршрутки, то я лучше возьму такси или Яндекс-драйв (прим.: один из сервисов по каршерингу» (И6). «Ну, я туда не хожу, потому что там, знаешь, такая рюмочная а-ля девяностые. <...> В первую очередь, конечно, смущают те личности, которые там обитают, ну, ты понимаешь: такие люмпены-алкоголики. Поэтому я бы никогда туда не пошел в это место, где, кстати, даже негде присесть, там надо стоять за столом!» (И11). «Я вот на карте отметила еще, что никогда в жизни не пойду в "Галерею". Там просто потому что огромные столпотворения, и мне там вообще неудобно, там рядом Московский вокзал и вот это все. Я прочитала статью, не знаю,

*правда там или нет, что в «Галерее» в день крадут тысячу айфонов! Представляешь?! А я очень боюсь краж, у меня есть целая психологическая травма, потому что у меня два раза крали вещи, и квартиру, кстати, нашу тоже обокрали, поэтому нет, я туда ни за что не пойду» (И5).*

Таким образом, спектр городских барьеров не является однородным в плане тех ограничений, которые они налагают на маршруты горожан и практики их повседневной мобильности. Барьеры способны выступать не более чем источником повседневного раздражения, но могут и оказаться непреодолимым препятствием. Отсюда следует вопрос о том, как городские публики справляются с задачей по преодолению тех или иных барьеров.

Прежде чем преступить к рассмотрению способов преодоления барьеров следует обратиться к труду Мишеля де Серто «Изобретение повседневности», в которой он раскрывает свое виденье борьбы различных городских агентов за пространство. Де Серто считает, что борьба за пространство в городе ведется между сильными и слабыми публиками. Инструмент сильного – это пространственные стратегии, с помощью которых сильные публики пытаются организовать и контролировать пространство. К сильным публикам относятся те, кто располагает властью над решениями в вопросах управления пространствами (мэрия, архитекторы, жилищные управляющие компании, владельцы пространств и др.). Орудием слабых публик выступают тактики, то есть приемы и методы, с помощью которых обычные пользователи городской среды (горожане, туристы, гости города) пытаются сделать пространство комфортным для себя, лучше адаптированным к их (вне)повседневным задачам.<sup>60</sup> Тактики, например, могут реализовываться через использование удобных и быстрых маршрутов взамен тех, что спроектированы в рамках стратегий власти.

Барьеры зачастую возникают в процессе реализации пространственных стратегий, то есть действий властей, управляющих организаций и других

---

<sup>60</sup> Де Серто М. Изобретение повседневности. 1. Искусство делать / Мишель де Серто; пер. с фр. Д. Калугина, Н. Мовниной. СПб.: Издательство Европейского университета в Санкт-Петербурге, 2013.



актеров, проектирующих городскую среду. Пользователям городской среды при решении, как быть с барьерами, остаются пространственные тактики.

Главным образом, пользователи городской среды справляются с барьерами, прибегая к двум тактикам: избеганию и пересечению. Как правило, информанты называли именно эти два способа преодоления барьеров.

Избегание чаще всего фиксируется в случаях столкновения пользователей городской среды с средними и жесткими барьерами. Избегание означает поиск всевозможных способов минимизации контактов с барьерными средами, материальными объектами и символами. Такая тактика может принимать форму обхода барьеров, блокирования контакта с неприятными публиками (чьи взгляды и образ жизни не разделяются индивидом), выбора альтернативного (пусть даже более дорогого и времязатратного) маршрута, отказа от посещения того или иного городского локуса: *«Ну, я туда не хожу, потому что там знаешь такая рюмочная а-ля девяностые. <...> В первую очередь конечно смущают те личности, которые там обитают, ну, ты понимаешь, такие люмпены-алкоголики. Поэтому я бы никогда туда не пошел в это место, где, кстати, даже негде присесть, там надо стоять за столом!» (И11)*. *«Ну, вообще я каждое утро почти сталкиваюсь с этой огромной лужей грязи, и если на улице сыро, то просто-напросто это все обхожу, делая большой крюк» (И8)*. *«Ну, когда темно, то дорога от электрички до общаги становится довольно страшной, так как проходит через лес. <...> Поэтому иногда я выхожу на станции Старый Петергоф, а оттуда приходится на автобусе или довольно далеко, но зато как-то побезопаснее. Вот» (И2)*.

Напротив, пересечение охватывает спектр мер, посредством которых пользователь городской среды преодолевает барьеры. В случае пересечения человек решается на контакт с барьером и справляется с ним в непосредственном взаимодействии. Пересечение зачастую используется при

столкновении с мягкими барьерами, а также со средними в случае выраженной необходимости. К пересечению следует отнести, например, проход через КПП, перешагивание заборчиков или выбор определенной одежды с целью соответствовать месту, которое горожанин воспринимает как слишком дорогое или чуждое в культурном плане: *«Мне понадобилось зайти в дорогуций бутик, так бы я туда никогда бы не зашла, но нас тогда ограбили, и я хотела спросить их записи с камер, так я даже для этого приделась (смеется)» (И5).* *«Парк огорожен высоким пикообразным забором с несколькими проходами, и чтобы попасть на улицу, на которой находится магазин, придется пройти чуть дальше и потом вернуться. Мы там даже как-то раз психанули и решили его перелезть. Он метра полтора, даже чуть больше, наверное. <...> Рискуешь что-то порвать или пораниться. Там такие штыри на концах замечательные» (И3).* *«Дело в том, что нельзя от одного пешеходного перехода к другому напрямую, ты должен сделать дугу, которая огибает заборчик, огораживающий ничемную зеленую зону с газончиком большим. Люди постоянно протапывали там дорогу, потом приезжали службы благоустройства и заваливали ее черноземом, а потом, после дождя – а в Петербурге всегда дожди, - люди протапывали новую дорогу уже по грязи» (И4).* *«Когда пожар был, было все запарковано, как всегда, и пожарка не могла проехать, и там люди взяли и перенесли машину, чтобы она смогла проехать» (И9).*

Однако в собранных интервью крайне редко упоминались попытки пользователей городских пространств устранить барьеры как таковые через обращения в органы власти или самостоятельно. Такого рода противодействие барьерам можно назвать борьбой: *«Ну, я никогда не пойду в магазин... так скажем, у дома, хотя это соседняя дверь с моей парадной, потому что там дорого, маленький ассортимент, и они меня ужасно раздражают, я не хочу им помогать <...> Там круглосуточно продают алкоголь, а так как это центр, желающие выпить ночью всегда находятся,*

*прямо под моим окном! Они шумят, и вообще подвыпившие люди — это всегда не очень комфортно, особенно в большом количестве, и которые ходят справлять нужду в твою парадную. <...> Ну, мы писали участковому и в полицию ночью звонили, но это ни разу не помогло толком» (И7). «Ну да, по всем этим вещам пытались писать, «мы писали, мы писали, наши пальчики устали». Было дело, вообще есть активисты, которые этим занимаются. Но это процесс долгий». «(Информант рассказывал о проблемах с безопасностью в районе) Я же в ДНД (прим.: Добровольная Народная дружина) состоял, один раз мы задержали чувака, который пытался сумку украсть» (И9).*

Анализа собранных данных были установлены типы барьеров, встречаемых в городском пространстве, была предложена градация проницаемости барьеров, а также были приведены тактики их преодоления. С учётом вышеуказанных выводов итоговый анализ практик информантов показывает, что барьеры в пространстве большого города могут выполнять следующие социокоммуникативные функции:

- фильтрующая;
- отчуждающая;
- предписывающая.

Фильтрующая социокоммуникативная функция барьеров заключается в ограждении одних городских публик от других. Наиболее ярко данную функцию могут реализовывать культурные и экономические барьеры, а также барьеры закрытых жилых пространств. Владельцы ресторанов, магазинов, культурных институций с помощью различных средств реализуют данную функцию, чтобы обеспечить привлекательность заведения именно для своей целевой аудитории. Например, рестораны быстрого питания всеми силами пытаются завлечь клиентов через трансляцию образа доступности своих продуктов, а также гарантии быстрого обслуживания. Для этих целей проводятся рекламные кампании, сообщающие о низких ценах на

товары; на входе, скорее всего, будет помещен яркий большой плакат, изображающий акционные товары, а вся обстановка торгового зала будет организована таким образом, чтобы гость максимально быстро получил свой заказ, так же быстро его съел и покинул заведение, уступив место следующим посетителям. Вполне вероятно, что такой набор символических посланий действительно привлечет того, кто ищет способ быстро и недорого поесть. Однако этот же набор может оказаться барьерным для более взыскательных сегментов городской публики, которые хотели бы поесть изысканной еды, с удовольствием провести довольно длительное время не только за едой, но и за общением. Таким образом, городские барьеры служат своеобразным «ситом», позволяющим отделить желательные публики от нежелательных. Банальный забор вокруг частного дома или домофон многоквартирного также будут реализовывать фильтрующую функцию, хотя и более прямолинейно, чем более тонкие символические барьеры, так как они специально сконструированы так, чтобы (до)пускать в закрытое пространство «своих» и становиться преградой для «чужих».

Отчуждающая социокоммуникативная функция барьеров представляет собой способность изымать целые пространства из пользования всех или практически всех публик, например, оставляя ее доступной только для обслуживающих организаций. Такую функцию выразительно иллюстрируют обширные барьерные зоны, такие как пустыри, кладбища, стройки, промышленные зоны и др. Все эти пространства наполнены барьерами, которые отталкивают большинство публик и накладывают ограничения на мобильность внутри этих пространств. Ввиду своей узкой специализации, такие пространства не предусматривают нахождения в них посторонних людей, поэтому происходит их всевозможное огораживание как физическое, так символическое. Например, рассмотрим кладбище, находящееся внутри городского массива. Как правило, кладбища огорожены заборами; кроме того, каждая могила окружена своим заборчиком, зачастую там узкие дороги,

тропинки, высокая некошенная трава, а зимой – нечищенный снег. При этом у кладбища имеется определенная историческая репутация, которая сообщает горожанам, что это мрачное, а иногда даже страшное место траура. Таким образом, как пространственная организация кладбища, так и связанная с ним цепь социально сконструированных ассоциаций не располагают к прогулкам и регулярному транзитному использованию. На кладбище считается легитимным присутствие либо людей, связанных с усопшими, для отправления коммеморативных ритуалов и практик, либо персонала с целью обслуживания территории или проведения ритуальных мероприятий. Остальным публикам посещать это пространство не запрещено, но, как правило, они все же склонны его избегать (за исключением тех кладбищ, которые обладают особой исторической и архитектурной ценностью, а потому считаются достопримечательностями, как, например, кладбище на территории Александро-Невской лавры. Таким образом, осуществляется отчуждающая социокоммуникативная функция барьеров, наполняющих это пространство и одновременно изымающих его из общегородского пользования.

Барьеры выполняют и еще одну важную социокоммуникативную функцию: они способны организовывать пространство и определять предпочтительный тип коммуникации или поведения в нем. Барьеры могут становится средством управления пространством, принуждают обходить и избегать себя, пересекать себя определенным образом и т.д. Барьеры, начиная от турникета на входе в университет и заканчивая дресс-кодом в офисе, так или иначе регулируют пространство вокруг себя, предписывая его пользователям определенные паттерны поведения. Один из информантов сообщает: *«Сытнинский рынок, <...> в целом это место я избегаю, так как там и цены выше, и чувствую себя там максимально некомфортно, так как ощущаю себя в прошлом, а еще я как бы не понимаю правил игры, по которым там строится общение и так далее. Публики там не очень*

*приятные, чуждые мне. Мне вообще не нравится, что нужно с кем-то общаться, чтобы получить продукт, иногда даже спрашивать цену. Еще хуже – торговаться» (ИЗ).* Таким образом, рынок интерпретируется как пространство торга, причем практика торга, в воображении информанта с необходимостью связанная с функционированием этой торговой площадки, выступает для информанта барьером. В данном случае эта репутация рынка выступает наглядным примером организующей социокоммуникативной функции, которая определит тип коммуникации в пространстве.

Социокоммуникативные функции барьеров могут реализовываться вполне сознательно организаторами городских пространств (властями, архитекторами, управляющими компаниями и т.д.) с целью получения определенных выгод, но они могут воплощаться и вполне спонтанно и непреднамеренно (например, неумело облагороженный парк, который стал гораздо более эстетичным, но новые запреты на сидении на газоне, прогулок с собаками и сокращение количества скамеек стали барьерами, выполняющими отчуждающую функцию). Барьеры могут выполнять лишь одну из данных функций, а могут совмещать сразу несколько.

Таким образом, в ходе анализа выделены барьеры разной степени проницаемости (мягкие, средние и жесткие). Исходя из наблюдения, что не все барьеры имеют одинаковый ограничивающий эффект, возникла необходимость реконструировать пространственные тактики их преодоления (избегание, пересечение и в некоторых случаях борьба). В итоге были сформулированы социокоммуникативные функции барьеров (фильтрующая, отчуждающая, организующая).

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Анализ, осуществленный в рамках выпускной квалификационной работы, посвященной определению социокоммуникативных функций барьеров в городском пространстве, продемонстрировал актуальность изучения опытов столкновения с барьерами и нахождения в барьерной среде для молодых петербуржцев. Исходя из того, что категория молодых горожан является в большинстве своем наиболее активной и мобильной частью городского населения, можно предположить, что многие выделенные и нарративизированные ими барьеры доставляют дискомфорт и другим категориям пользователей городской среды.

В ходе работы были проанализированы теоретические подходы к изучению социального и физического пространства, а также к пониманию барьеров в социальных науках.

Социологическая теория предлагает целый спектр представлений о социальном пространстве. Выделяется три основных момента в понимании пространства: пространство как место взаимодействия социальных субъектов, как совокупность социальных позиций и, наконец, как пространство в его физическом выражении. Городское пространство и его элементы, в том числе – барьеры, целесообразно рассматривать вместе с теми отношениями, которые его наполняют, в то же время нельзя забывать и о его материальном воплощении, которое создаёт ту рамку, которая наполняется этими отношениями. Поэтому для исследования, поставленного в настоящей работе вопроса, целесообразно рассматривать социальное и физическое пространство в синтезе в духе исследований П. Бурдьё, А. Лефевра и Э. Соджи. Очертив теоретические основы изучения социального и физического пространств, представляется необходимым

рассмотреть специфику изучения городских пространств и формирующих его элементов.

Кажется целесообразным, что барьеры следует рассматривать в логике теории социального конструктивизма, поскольку они выступают результатами (и зачастую одновременно условиями) процессов (ре)интерпретации, легитимаций, стереотипизированным, опривыченными действиями и нарушенными рутин, в которые включены горожане. В этой логике, барьером можно считать любой объект материального мира или символического универсума, который воспринимается, маркируется и репрезентируется в качестве барьера индивидом и/или группой и который выступает ограничителем не только в их непосредственных практиках мобильности здесь-и-сейчас, но также может влиять на их будущие планы и выборы, ограничивая субъективно доступный и/или предпочитаемый спектр маршрутов и сценариев поведения.

В рамках данной работы было проведено эмпирическое исследование, в котором жителям Санкт-Петербурга в возрасте от 18-30 было предложено изобразить карту своего района, а затем поучаствовать в полуструктурированном интервью об их районе, маршрутах, а также о возникающих неудобствах во время реализации практик мобильности.

В результате анализа собранных материалов удалось определить место барьеров в городском пространстве и коммуникативных практиках городских публик и подтвердить гипотезу о том, что барьеры являются отражением сформированного социального пространства города и одновременно сами оказывают влияние на формирование новых социокоммуникативных практик в нем. Информанты сообщают, что физические и символические барьеры ограничивают их возможности по взаимодействию с городскими объектами, создают неудобства в построении маршрутов, нередко выступают раздражающими элементами городского пространства и изымают из их пользования целые пространства.



Важным результатом исследования стало выявление и типологизация физических и символических барьеров, с которыми информанты сталкиваются в своих районах проживания. Была предложена типология физических и символических барьеров, а также был представлен ряд категорий барьеров, которые могут иметь как физическое, так и символическое барьерное воплощение. Типы физических барьеров: низкое качество путей, неудобства при пересечении транспортных артерий, задерживающие (очереди, пробки и др.), вмешательства власти в повседневные практики, транспортные барьеры, заборы и ограждения, закрытые жилые пространства. Символические барьеры делятся на следующие типы: маркеры опасности, экономические, культурные, транслирующие неблагополучие. Одновременно символические и физические барьеры разделены на типы: обширные барьерные зоны, точки контроля и пропуска (КПП, вахты, турникеты и т.д.), массовое скопление людей.

Кроме того, в результате анализа был сделан вывод о том, что барьеры обладают различным потенциалом ограничения мобильности горожан и, соответственно, разной проницаемостью. Было выделено три условных степени проницаемости барьеров в городском пространстве: мягкие, средние и жесткие. Отталкиваясь от вывода, что барьеры обладают разной проницаемостью, мы рассмотрели пространственные тактики преодоления барьеров, о которых сообщают информанты: избегание, пересечение и – гораздо реже – борьба. Избегание представляет собой действия индивида, направленные на минимизацию контактов за барьером. Пересечение представляет собой меры по преодолению барьера через взаимодействие с ним. Борьбой являются меры, направленные на нейтрализацию барьерной составляющей того или иного объекта. Основным итогом исследования стало выявление социокоммуникативных функций барьеров в городском пространстве: фильтрующей, отчуждающей, предписывающей. Посредством

фильтрующей функции барьеры ограждают одни публические пространства от других. Отчуждающая функция барьеров заключается в изъятии пространств из пользования всех или практически всех городских публических пространств. Предписывающая функция организует пространство и определяет предпочтительный тип коммуникации или поведения в данном пространстве. Было показано, что в зависимости от социоэкономического контекста и конкретной ситуации взаимодействия барьеры могут выполнять как одну из данных функций, так и комбинировать несколько функций. Также было определено, что данные социокоммуникативные функции могут реализовываться как намеренно, так и в силу случайных обстоятельств. То есть социокоммуникативные функции барьеров могут реализовываться как в силу направленных действий проектировщиков пространств (властей, архитекторов, управляющих компаний и др.), так и в силу, например, непродуманных действий тех же проектировщиков, временных строительных или других непреднамеренных событий.

Проведенный анализ представляется полезным для дальнейшей выработки рекомендаций о возможных преобразованиях городских районов с целью формирования доступной безбарьерной городской среды для разных категорий населения и увеличения мобильности пользователей городского пространства. Однако в рамках исследования удалось рассмотреть далеко не все аспекты, связанные с феноменом барьера в городском пространстве. В контексте анализа феномена барьера как социального, кажется необходимым детальный анализ восприятия барьеров различными социальными группами. Кроме того, более детального анализа требуют и стратегии формирования барьеров в городском пространстве в контексте конструирования социального пространства. Предполагается, что данное исследование может стать основой для дальнейшего анализа как физических и символических барьеров в пространстве города.

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Бажкова Е.В., Лурье М.Л., Шумов К.Э. Городские граффити // Современный городской фольклор. М.: Российский гуманитарный университет, 2003. С 430-449.
2. Бандурин А.П. Духовные аспекты формирования нового экологического сознания и обеспечения экологической безопасности крупного города в современной России / А.П. Бандурин, А.В. Верещагина, С.И. Самыгин // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2015. № 8. С. 27-30.
3. Бауман З. Глобализация. Последствия для человека и общества. М.: «Весь мир», 2004. 188 с.
4. Бойм С. Общие места: мифология повседневной жизни. М.: Новое литературное обозрение, 2002. 320 с.
5. Буртонова В.Н. Город как физическое воплощение социального пространства // Вестник БГУ. 2018. № 3. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/city-as-a-physical-embodiment-of-social-space> (дата обращения: 03.05.2020).
6. Бузин В. Н. Социальное пространство в социологическом дискурсе // Среднерусский вестник общественных наук. 2010. №4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sotsialnoe-prostranstvo-v-sotsiologicheskom-diskurse>
7. Бунич Е. А. Методы изучения восприятия городского пространства // Мониторинг. 2012. №6 (112). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/metody-izucheniya-voSPIriatiya-gorodskogo-prostranstva> (дата обращения: 06.05.2020).

8. Бурдые П. Социология социального пространства. М.: Институт экспериментальной социологии, СПб.: Алетейя, 2007. URL: [http://socioline.ru/files/5/39/sociologiya\\_socialnogo\\_prostranstva.pdf](http://socioline.ru/files/5/39/sociologiya_socialnogo_prostranstva.pdf)
9. Вирт Л. Избранные работы по социологии. М.: ИНИОН, 2005. URL: [http://inion.ru/site/assets/files/2505/2005\\_virt.pdf](http://inion.ru/site/assets/files/2505/2005_virt.pdf) (дата обращения: 3.05.2020)
10. Гидденс Э. Устройство общества: Очерк теории структуризации. М.: Академический проект, 2003. URL: [http://yanko.lib.ru/books/sociology/giddens-ustroen\\_objestva-a.htm](http://yanko.lib.ru/books/sociology/giddens-ustroen_objestva-a.htm) (дата обращения 01.04.2020)
11. Готлиб А.С. Автоэтнография : разговор с самим собой в двух регистрах // Социология 4М. 2004. № 18. URL: <http://www.anamnesis.info/node/1414> (дата обращения:02.05.20)
12. Гофман И. Представление себя другим в повседневной жизни. М.: Канон-Пресс-Ц 2000. URL: <https://afly.co/7jm3> (дата обращения: 29.03.2020)
13. Джекобс Дж. Смерть и жизнь больших американских городов. М., 2011. URL: <https://yadi.sk/i/4rjrWvhyjKuv2> (дата обращения: 24.03.2020)
14. Дробышева Т.В., Журавлев А.Л. Город как объект исследования в социальной психологии: к истории вопроса/ Институт психологии Российской академии наук. Социальная и экономическая психология. 2016. Том 1. № 1. URL: <http://soc-econom-psychology.ru/engine/documents/document205.pdf> (дата обращения: 01.05.2020)
15. Заборова Е.Н. Город как социальное пространство / Е.Н. Заборова, А.Ф. Исламова // Социологические исследования. 2013. № 2. С.97-100; Нещадин А., Горин Н. Феномен города: социально-экономический анализ. М.: Изд-во «Изограф», 2001. 240 с.
16. Запорожец О., Лавринцев Е. Прятки, городки и другие исследовательские игры (urban studies: в поисках точки опоры) // Communitas / Сообщество. Научный альманах. 2006. Выпуск 1. URL:

<http://ecsocman.hse.ru/data/738/892/1216/3->

Communitas\_1\_2006\_Zaporozhets\_Lavrinets.pdf (дата обращения: 04.04.2020)

17. Зиммель Г. Социология пространства / Г. Зиммель // Избранное. В 2 т. Т. 2. Созерцание жизни. М.: Юристъ, 1996. URL: [http://www.al24.ru/wp-content/uploads/2013/05/%D0%B3%D0%B5%D0%BE\\_1.pdf](http://www.al24.ru/wp-content/uploads/2013/05/%D0%B3%D0%B5%D0%BE_1.pdf) (дата обращения: 20.03.2020)

18. Зинченко Г.П., Подсвинова А.В. Теоретико-методологические аспекты изучения малого города в социальном знании // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2016. № 4. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/teoretiko-metodologicheskie-aspekty-izucheniya-malogo-goroda-v-sotsialnom-znanii> (дата обращения: 01.05.2020).

19. Кантор И. А. Формирование городских локальных пространств как современная парадигма проектирования общественных центров // Новые идеи нового века — 2014 : материалы XIV Междунар. науч. конф. : в 3 т. Т. 2 / Тихоокеан. гос. ун-т. Хабаровск : Изд-во Тихоокеан. гос. ун-та, 2014. С. 96-102.

20. Карлова Е.В., Зюзин П.В. Локальные сообщества жителей в условиях транспортных городских барьеров // Вестник Московского университета. Серия 5. География. 2014. №5. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/lokalnye-soobshchestva-zhiteley-v-usloviyah-transportnyh-gorodskih-barierov> (дата обращения: 08.05.2020).

21. Кастельс М. Информационная эпоха: экономика, общество и культура. М.: ГУ-ВШЭ, 2000. 608 с.

22. Лефевр А. Производство пространства: пер. с фр. И. Стаф. М.: StrelkaPress, 2015. URL: [https://bookz.ru/authors/anri-lefevr/proizvod\\_813/1-proizvod\\_813.html](https://bookz.ru/authors/anri-lefevr/proizvod_813/1-proizvod_813.html) (дата обращения 05.04.2020)

23. Лефевр А. Социальное пространство // Неприкосновенный запас». 2010. -№ 2 (70). - С. 3-14.

24. Линч К. Образ города / Пер. с англ. В. Л. Глазычева; сост. А. В. Иконников. М., 1982. URL: <http://books.totalarch.com/n/0301> (дата обращения: 03.05.2020)
25. Макарова К. Постиндустриализм, джентрификация и трансформация городского пространства в современной Москве // Неприкосновенный запас. — 2010. — № 2 (70). — С. 150-152.
26. Маффесоли М. Околдованность мира или божественное социальное. В кн.: В.В. Винокуров, А.Ф. Филиппов (ред.), Социологос. Вып. 1. Общество и сферы смысла. М.: Прогресс, 1991. С. 274-283.
27. Межкультурная коммуникация и проблемы аккультурации в крупном городе / отв. ред. Р. К. Тангалычева и др. СПб.: Изд-во СПбГУ, 2010.
28. Милграм С. Городская жизнь как психологический опыт // Эксперимент в социальной психологии. СПб., М., Харьков, Минск: "Питер", 2001. С32-53
29. Милграм С. Психологическая карта Нью-Йорка // Эксперимент в социальной психологии. СПб: Питер, 2001. 335 с.
30. Милграм С. Эксперимент в социальной психологии. СПб.: Издательство «Питер», 2000. 336 с.
31. Мишель де Серто, М. По городу пешком // СоттипикаБ/ Сообщество Научный альманах. - 2005. - № 2. - С 80 - 87.
32. Мурунов С.А. Социальное проектирование общественных пространств: формирование ценностей через взаимодействие // Школа гражданского просвещения. URL: <http://civiceducation.ru/article/29699> (дата обращения 07.05.2020)
33. Паченков О. В. Публичное пространство города перед лицом вызовов современности: мобильность и «зло-употребление публичностью» // Новое литературное обозрение. — 2012. — № 117. URL: <http://magazines.russ.ru/authors/p/pachenkov/> (дата обращения: 12.05.2020).

34. Петунина Т. Ю. Морфологический анализ открытых общественных городских пространств // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. 2013. № 3. С. 25-29.
35. Птичникова Г. А., Антюфеев А. В. Новые морфотипы архитектурного пространства современных городов // Социология города. — 2014. — № 2. — С. 5-19.
36. Птичникова Г. А., Королева О. В. Гибридизация в городской архитектуре // Социология города. — 2016. — № 1. — С. 5-17.
37. Птичникова Г.А. Несправедливый город: городское пространство как отражение общественных отношений // Социология города. 2012. №3. С. 47-54.
38. Ремизова М.Н. Интерпретация понятия «Социокультурное пространство» в классической социологии // Исторические, философские, политические и юридические науки, культурология и искусствоведение. Вопросы теории и практики. Тамбов: Грамота, 2012. № 10. Ч. 1. С. 158-162. URL: [http://scjournal.ru/articles/issn\\_1997-292X\\_2012\\_10-1\\_38.pdf](http://scjournal.ru/articles/issn_1997-292X_2012_10-1_38.pdf) (дата обращения: 29.03.2020)
39. Самойлова Н.А., Стрижакова О.Н. «Богатство» и «бедность»: контрасты полярных пространств города // Журнал социологии и социальной антропологии. Т. VIII. 2005. №4. С. 58-68
40. Сертакова Е.А. Исследования «города» в классических концепциях зарубежных ученых // Современные проблемы науки и образования. — 2013. — № 4. URL: <http://www.science-education.ru/ru/article/view?id=9543> (дата обращения: 07.05.2020).
41. Сорокин П.А. Человек. Цивилизация. Общество / общ. ред. А.Ю. Согомонова. М.: Политиздат, 1992. URL: <https://sociology.knu.ua/sites/default/files/library/elclosed/sorokin.pdf> (дата обращения: 29.03.2020)

42. Спиридонов И.А. Теоретико-методологические особенности изучения социального пространства города. Автореф. дис. ... к. соц. н. Саратов: Саратовский государственный университет имени Н.Г. Чернышевского, 2011. URL: [https://www.sgu.ru/sites/default/files/dissnews/old/synopsis/SpiridonovIA\\_0.pdf](https://www.sgu.ru/sites/default/files/dissnews/old/synopsis/SpiridonovIA_0.pdf) (дата обращения 01.04.2020)
43. Сухушина Е. В. Городское пространство — опыт исследования // Вестник Томского государственного университета. Философия. Социология. Политология. 2014. № 1 (25). С. 84-98.
44. Филиппов А.Ф. Элементарная социология пространства // Социологический журн. 1995. № 1. С. 45-69.
- Харламов Н. Пространство мобильного мира // Отечественные записки. 2012. № 5 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.strana-oz.ru/2012/5/prostranstvo-mobilnogo-mira> (дата обращения: 29.03.2020).
45. Хачатурян В. М. К проблеме трансформации культурного пространства в эпоху глобализации: гибридизация и анклавизация // Культурологический журнал. — 2013. — № 1 (11). URL: [http://cr-journal.ru/rus/journals/185.html&j\\_id=13](http://cr-journal.ru/rus/journals/185.html&j_id=13) (дата обращения: 21.08.2016).
46. Цивин А. В. Особенности визуального восприятия городских пространств // Региональная архитектура и строительство. 2009. № 1. С. 106-108.
47. Чернявская О. С. Социальное пространство: обзор теоретических интерпретаций // Вестник ННГУ. 2008. №5. URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/sotsialnoe-prostranstvo-obzor-teoreticheskikh-interpretatsiy> (дата обращения: 24.05.2019).
48. Черняева Н. Культурная география и проблематика «места» (обзор новой литературы) // Известия Уральского государственного университета. 2005. № 35. С. 273-283.



49. Шакирова Е.Ю. Аксиологический ризоморфизм современного социокультурного пространства: дис. ... д-ра филос. наук. Уфа, 2015. 334 с.
50. Щербакова, И. В. Социологические исследования города: диагностика проблем и гражданская дипломатия // Территория и планирование. №5(29). 2010. С. 78-82.
51. Boren T. Meeting-places of Transformation: Urban Identity, Spatial Representations and Local Politics in St. Petersburg, Russia. Department of Human geography, Stockholm University, Stockholm, 2005. URL: <https://www.diva-portal.org/smash/get/diva2:193556/FULLTEXT01.pdf> (дата обращения 02.05.2020)
52. Brunn, S.D. Gated minds and gated lives as worlds of exclusion and fear. *GeoJournal* 66, 2006. pp.5–13
53. Castells M. The Informational City: Information, Technology, Economic Restructuring and the Urban-Regional Process. Blackwell, Oxford, 1989. 402 p.
54. Edensor T. Geographies of rhythm: nature, place, mobilities and bodies. Farnham: Ashgate, 2010. URL: [http://rhuthmos.eu/IMG/article\\_PDF/T-Edensor-ed-Geographies-of-Rhythm\\_a873.pdf](http://rhuthmos.eu/IMG/article_PDF/T-Edensor-ed-Geographies-of-Rhythm_a873.pdf) (дата обращения 01.05.2020)
55. Fischer C.S. (1973): On Urban Alienation and Anomie: Powerlessness and Social Isolation // *American Sociological Review* 38. pp. 311-326.
56. Habeck J.O., Belolyubskaya G. Fences, private and public spaces, and traversability in a Siberian city, *Cities* Volume 56, July 2016, P. 119-129
57. Habermas J. The Structural Transformation of the Public Sphere: An Inquiry into a Category of Bourgeois Society. Cambridge: MIT Press, 1989. 328 pp.
58. Kennedy M., Paul L. Dealing with Neighborhood Change: A Primer on Gentrification and Policy Choices. Washington : Brookings Institution Center on Urban and Metropolitan Policy, 2001. 70 p.

59. Kesteloot C., Cassiers T. Socio-spatial Inequalities and Social Cohesion in European Cities // *Urban Studies* 49(9), July 2012 pp. 1909–1924
60. Kusenbach M. Street phenomenology : the go-along as ethnographic research tool // *Ethnography*. 2003. Vol. 4. Nr 4. P.455-485
61. Laurier E. That sinking feeling : elitism, working leisure and yachting // *Leisure practices and geographical knowledge* / ed. D. Crouch. London : Routledge, 1999. P. 195-213.
62. Legg S. Memory and nostalgia // *Cultural Geographies*. 2004. № 11. pp. 99-107
63. Low S.M. Lawrence-Zuniga D. Locating culture // Seta M. Low and Denise Lawrence-Zuniga (eds.): *The Anthropology of Space and Place: Locating Culture*. Blackwell, Oxford, 2003. 436 pp.
64. Mazanti, B., Pløger, J. Community planning – from politicised places to lived spaces. *Journal of Housing and the Built Environment* 18 (4). 2003. pp. 309–327
65. Sas-Bojarska A., Rembeza M. Planning the City against Barriers. Enhancing the Role of Public Spaces // *Procedia Engineering*. Volume 161, 2016, pp. 1556-1562
66. Shaftoe H. Do Symbolic Barriers Prevent Crime and Offer an Increased Sense of Safety? A Pilot Study // *Journal Planning Practice & Research* Volume 19, 200, pp. 447-452
67. Soja E. Thirdspace: Expanding the Scope of the Geographical Imagination // *Human Geography today* / Massey D., Allen J. & Sarre P. Cambridge: Polity, 1999. Pp. 260 - 278.
68. Urry J. *Consuming Places*. London: Routledge, 1995. URL: [https://shora.tabriz.ir/Uploads/83/cms/user/File/657/E\\_Book/Economics/CONSUMING%20PLACES.pdf](https://shora.tabriz.ir/Uploads/83/cms/user/File/657/E_Book/Economics/CONSUMING%20PLACES.pdf) (дата обращения: 02.05.2020)

## **ПРИЛОЖЕНИЯ**

### **Приложение 1. Программа исследования**

#### **ПРОГРАММА ИССЛЕДОВАНИЯ**

#### ***“СОЦИОКОММУНИКАТИВНЫЕ ФУНКЦИИ ФИЗИЧЕСКИХ И СИМВОЛИЧЕСКИХ БАРЬЕРОВ В ПРОСТРАНСТВЕ БОЛЬШОГО ГОРОДА: ОПЫТ МОЛОДЫХ ПЕТЕРБУРЖЦЕВ”***

#### **I. МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЙ РАЗДЕЛ**

##### **1. Обоснование проблемы исследования**

Сегодня продолжается оформление и развитие крупных городов. Становится все более актуальным вопрос о качестве организации городского пространства, комфортных условий жизни для городского населения.

Городская политика в современной России, прежде всего, ориентирована на формирование безопасной среды, регулирование городской инфраструктуры, исходя из установленных в законодательстве количественных показателей. Формируется острая потребность в проведении эффективной политики в сфере регулирования развития городского пространства, соответствующей современным вызовам, таким как субурбанизация и маятниковая миграция, сложная транспортная ситуация в результате перенасыщения города личными автомобилями, преобладание культа безопасности в городском планировании. Всё это требует качественного осмысления особенностей функционирования городского пространства, его влияния на городские публики.

В качестве значимых объектов городского пространства могут выступать барьеры, представляющие собой один из элементов взаимодействия человека с городской средой. **Барьеры** – материальные объекты и символические преграды, ограничивающая мобильность представителей городских публик. Барьеры имеют субъективную природу: то, что может являться барьером для одной группы пользователей городской среды, другой группой может рассматриваться как средство мобильности. Так, например, дороги являются средством мобильности для публик, передвигающихся на личном транспорте, но также могут быть и барьером для свободного движения пешеходов. Таким образом, барьер представляет собой элемент пространства, с которым вынужден считаться пользователь городской среды. Барьеры делятся на физические и символические.

**Физический барьер** – материальный объект, физически ограничивающий мобильность индивидов. Физические барьеры являются преградой ввиду своего материального существования, создания помехи для движения городских публик. Это могут быть заборы, шлагбаумы, водоемы.

**Символический барьер** – мыслимая преграда, ограничивающая мобильность индивидов в силу своего социального значения. Символическим барьером может выступать как материальный, так и нематериальный объект городской среды. Например, в качестве символического барьера могут выступать швейцар на входе в заведение, как символ вхождения в зону, предназначенной для людей с высоким социальным статусом или неосвященные зоны, как символ небезопасности. Восприятие символического барьера, как ограничения для мобильности представителями городских публик может зависеть от ряда их социальных характеристик.

Таким образом, барьеры могут иметь как физическую, так и символическую природу. Они вписаны в городское пространство и

вынуждают городские публики на них реагировать (избегать, корректировать свои маршруты и др.).

В качестве маркеров барьеров может выступать следующее:

- наличие отклонений от оптимального маршрута;
- на маршруте имеется объект, который требует совершения специальных действий для пересечения;
- место или зона не используются пользователем городского пространства;
- на маршруте имеются объекты, вызывающие дискомфорт у пользователя городской среды при пересечении пространства.

**Социокоммуникативная функция барьера** заключается в его способности влиять на взаимодействия публик в городском пространстве. Это может быть ограждение одних публик от других, упорядочение их взаимодействия и так далее.

В качестве маркеров может выступать следующее:

- влияние барьера на социокоммуникативные практики публик;
- характер и степень влияния.

Пространство больших городов России часто характеризуются барьерной средой для его гостей и жителей. **Практическая проблема исследования** состоит в том, что физические и символические барьеры ограничивают возможности городских публик по взаимодействию с городскими объектами, создают неудобства в построении маршрутов, могут становиться источниками социальной напряжённости, изымать значительные пространства из общего пользования.

Базисом для теоретического осмысления барьеров в пространстве города являются работы, посвященные социологическому осмыслению физического и социального пространства, главным образом – П. Бурдьё, а также А. Лефевра, Э. Соджи, Г. Зиммеля, П.А. Сорокина. С точки зрения систематизации и анализа городского пространства интерес представляют

работы М. Кастельса и К. Линча. Что касается непосредственного анализа барьеров в пространстве города в городских исследованиях наиболее близкой является введенная К. Линчем категория границ. Однако данный термин описывает только отдельные проявления физических барьеров. Интересным также представляются идеи конструирования городского пространства в урбанистической теории Дж. Джекобс. Анализ городских исследований показывает, что тема городских барьеров лишь косвенно или частично упоминается в городских исследованиях, однако не находится в фокусе исследования. Попытки осмысления и описания феномена барьеров в городском пространстве, их функций в городских исследованиях отсутствуют. Исключением являются лишь ряд точечных исследований барьерной среды в контексте проблем маломобильных групп, а также исследований в сфере дизайна среды, направленных на изучение криминогенности.

Таким образом, социологическое осмысление феномена барьеров в городском пространстве, социокоммуникативных функций барьеров фактически отсутствует. Соответственно, *гносеологическая проблема исследования* состоит в дефиците социологической рефлексии о функциях барьеров в городском социальном пространстве и коммуникативных практиках городских публик.

Анализ функциональной составляющей барьеров в пространстве большого города может послужить основой для возможных преобразований городского пространства с целью его совершенствования. Результаты данного исследования помогут разработать стратегию организации городской среды, оптимизировать городские маршруты. Кроме того, они могут послужить основой для дальнейших комплексных исследований городского пространства.

Таким образом, основным исследовательским вопросом является: “Какие социокоммуникативные функции выполняют физические и символические барьеры в пространстве большого города?”.

## **2. Цель и задачи исследования**

*Цель исследования:* выявление и типологизация социокоммуникативных функций барьеров в пространстве большого города.

*Задачи исследования:*

1. концептуализировать и операционализировать понятие барьера в городском пространстве, его физической и символической форм на основе теоретического анализа городских исследований;
2. выявить барьеры в городском пространстве Санкт-Петербурга и причины их восприятия таковыми на основании анализа опыта молодых петербуржцев;
3. определить функции барьеров в социальной коммуникации в городском пространстве.

## **3. Объект и предмет исследования**

*Объект:* социальное и физическое пространство районов проживания молодых петербуржцев, наполненное барьерами

*Предмет:* социокоммуникативные функции физических и символических барьеров в городском пространстве

## **4. Критерии отбора информантов**

Информантами данного исследования были выбраны молодые петербуржцы в возрасте от 18 до 30 лет, основным родом занятий которых является трудовая или учебная деятельность. Данная группа была выбрана в силу ряда причин. В первую очередь, это наиболее активная социальная группа, которая интенсивно использует городское пространство, а также имеет паттерны повышенной мобильности и освоения новых пространств. Данная группа, как правило, меньше подвержена физическим и возрастными ограничениям, что позволит изучить барьеры, которые предстают перед

широкими городскими публиками, а не только перед людьми с ограниченными физическими возможностями. С другой стороны, данная группа в полной мере может пользоваться городской средой и с правовой и с социокультурной точки зрения в отличие от индивидов младше 18 лет.

## **5. Локализация исследования**

Пространством, изучаемым в рамках данного исследования, были выбраны районы проживания респондентов с объектами инфраструктуры находящимися в ближайшей доступности, которые в англоязычной литературе именуется как *neighborhoods*, *lived spaces*, то есть те пространства, которые воспринимаются горожанами, как свои домашние, наиболее знакомые, как пространства непосредственного проживания и ближайшей доступности. Данные пространства выбраны, так как они наиболее знакомы и близки для информантов, преимущественно они отождествляются с "домашними" районами. Маршруты в данных пространствах являются наиболее регулярными, обыденными и, вероятно, многочисленными, из этого следует, что и столкновений с барьерами городского пространства имеется достаточно для анализа. Кроме того, в силу близости данного пространства к информанту и опыт столкновения с барьерами воспринимается индивидами более лично, что даст дополнительную информацию для социологического анализа.

## **6. Гипотезы**

Описательные:

- Маршруты пользователей городской среды формируются с учётом барьеров.
- Идентификация такого или иного объекта как барьера может зависеть от характеристик субъекта.

О связи признаков:

- В зависимости от выбора способа передвижения одни и те же объекты могут восприниматься как барьеры или нет.



- Восприятие символических барьеров в качестве таковых особенно сильно зависит от социального статуса пользователя городской среды.

## **II. МЕТОДИЧЕСКИЙ РАЗДЕЛ**

В качестве методов сбора информации избраны ментальное картирование (Стэнли Милграм) и полуструктурированное интервью.

Метод ментального картирования является наиболее удобным, поскольку позволяет отразить пространственную картину города в удобной для анализа картографической форме, а также позволяет проследить субъективное восприятие пространства городскими публиками, сопоставить их «образ города» с его реальным географическим обликом. Карта является многомерным источником информации, содержащим когнитивные, эмоциональные и интуитивные компоненты, отражает как городское пространство кодируется, искажается и избирательно репрезентируется<sup>61</sup>. Дополнение исследования полуструктурированным интервью позволит значительно уменьшить вероятность ложных интерпретаций и выводов исследователя при анализе ментальных карт; более глубоко проанализировать пространство на предмет символических барьеров, выявить причины восприятия материальных объектов или символических преград как барьеров, проанализировать характеристики пространства, подробно раскрыть повседневные практики информантов с учетом их возможных динамических изменений.

## **III. ОРГАНИЗАЦИОННЫЙ РАЗДЕЛ**

### **1. Этапы проведения исследования:**

---

<sup>61</sup> Милграм С. Эксперимент в социальной психологии: 3-е международное издание – СПб.: Питер, 2000 С. 115 (336 с.)

Наименование мероприятий:

- I. Этап подготовки к полевому исследованию
  - a. Составление программы и инструментария исследования
  - b. Поиск информантов
- II. Этап полевого исследования
  - a. Проведение сессий с информантами: ментальное картирование и полуструктурированное интервью
- III. Обработка первичной информации
  - a. Подготовка записей к обработке
  - b. Транскрибирование и обработка записей
- IV. Анализ результатов, подготовка выводов и рекомендаций
  - a. Анализ и подготовка предварительного отчета
  - b. Подготовка окончательного отчета
  - c. Написание выводов и рекомендаций

## Приложение 2. Гайд исследования

### ГАЙД ИССЛЕДОВАНИЯ

*Добрый день!*

*Спасибо, что согласились принять участие в нашем исследовании! Оно направлено на изучение того, как городские барьеры влияют на повседневную жизнь молодых петербуржцев. Для начала мы просим Вас выполнить небольшое задание, а затем ответить на несколько вопросов.*

Задание:

1) Нарисуйте свой дом и карту окружающего его района. Рисуя карту, пожалуйста, постарайтесь изобразить как можно больше деталей.

На карте отметьте следующие объекты:

- магазины, торговые центры
- медицинские учреждения
- развлекательные и культурные учреждения
- объекты транспортной инфраструктуры (станции метро, остановки наземного транспорта, пешеходные переходы, дороги, парковки, ж/д станции)
- спортивные объекты
- парки, скверы и другие места для прогулок
- места общественного питания (бары, рестораны, кафе, фастфуд)
- школы, детские сады, университеты
- места проживания друзей, родственников, которых вы посещаете
- также можете отметить место вашей работы и обучения, если они находятся в пешей доступности.

2) Пожалуйста, обозначьте на карте ваши регулярные маршруты от дома до посещаемых вами объектов. Пожалуйста, обозначая тот или иной

маршрут, отметьте те объекты, которые вынуждают вас скорректировать маршрут, вызывают сложности в их преодолении по пути, просто вызывают раздражение или чувство дискомфорта.

*Далее мы перейдем к небольшому интервью. Интервью состоит из нескольких блоков и включает в себя вопросы о Вас и о барьерах, которые встречаются Вам в городском пространстве.*

Задача интервьюера – посмотреть карту, уточнить логику построения маршрута информантом к разным точкам и выяснить, почему информант отдаёт предпочтение этим маршрутам, а не каким-либо другим. Выявить барьеры в окружающем информанта пространстве, а также причины восприятия их таковыми.

Перечень вопросов, необходимых к выяснению:

1. Расскажите, пожалуйста, немного о себе? (раскрыть пол, возраст, род деятельности, уровень дохода и образования, преимущественный способ передвижения)
2. В каком районе города Вы проживаете на данный момент?
3. Как бы вы очертили границы района вашего проживания?
4. Как давно вы проживаете в данном районе? Можете ли вы сказать, что вы хорошо его знаете? (Вы легко найдёте дорогу до ближайших объектов городской инфраструктуры?)
5. Хотели бы вы и дальше проживать в данном районе? Есть ли у вас привязанность к данному месту? Если бы у вас была возможность переехать в другой район города вы воспользовались такой возможностью?
6. Вы бы могли сказать, что проводите в этом районе большую часть времени (не считая сна)? Почему?
7. Есть ли в вашем районе ваши друзья, родственники, знакомые? Общаетесь ли вы с соседями? Есть ли какие-то другие люди, с которыми вы регулярно взаимодействуете?

8. Какие проблемы или неудобства, на ваш взгляд, есть в вашем районе? Насколько они являются для вас значимыми? Пытались ли вы это изменить? Что мешает решить проблему?

9. Чем вы руководствуетесь, когда строите свои маршруты и выбираете средство передвижения?

10. Сталкивались ли вы с ситуацией, когда вы выбираете совсем не самый быстрый путь до выбранной точки? Расскажите в силу какой причины вы делаете такой выбор?

11. Случались ли у вас ситуации, когда вам: а) не удавалось пройти заранее спланированным или привычным маршрутом, б) посетить те места, которые вы планировали, в) воспользоваться тем транспортом, которым вы планировали. Расскажите о конкретных случаях. Почему возникла такая ситуация?

12. \*Интервьюер выбирает один заинтересовавший его маршрут, который потенциально выглядит наиболее барьерным\* Пожалуйста, расскажите подробно как вы движетесь по этому маршруту. С чем / кем сталкиваетесь? Что видите? Что чувствуете? Что приходится преодолевать?

13. Почему вы выбираете для посещения именно указанные объекты, а не аналогичные им?

14. Есть ли (рестораны, транспорт, парки, офисы компаний, музеи, театры, кинотеатры, клубы), о которых вы знаете, но не посещаете их? Почему?

15. Какие места вы могли бы назвать слишком дорогостоящими для вас? Если бы ваш доход увеличился вы бы их посетили?

16. Случались ли у вас в этом районе какие-либо ситуации, которые вам запомнились? Расскажите о них.

17. Если такие места, которые вы посещали раньше, но не посещаете сейчас. Почему?

18. Что на ваш взгляд изменилось в вашем районе за то время, что вы в нём проживаете? Как это сказалось на вашей жизни?

19. Какие места вы стали посещать, но не посещали ранее? Что изменилось?

20. Какие места Вы бы хотели посетить, но не посещаете. Почему?

21. Назовите 3-4 места в своем районе, куда бы вы не за что не пошли, почему?

### Приложение 3. Таблица информантов

<b>Информант</b>	<b>Возраст</b>	<b>Пол</b>	<b>Район проживания</b>
1.	24	Ж	Василеостровский
2.	23	Ж	Петродворцовый
3.	25	М	Петроградский
4.	26	М	Московский
5.	24	Ж	Центральный
6.	24	Ж	Московский
7.	30	Ж	Центральный
9.	25	Ж	Мурино
10.	24	М	Кудрово
10.	21	Ж	Кировский
11.	28	М	Невский

## Приложение 4. Ментальные карты информантов

Рисунок 1. Ментальная карта информанта №1





Рисунок 2. Ментальная карта информанта №2

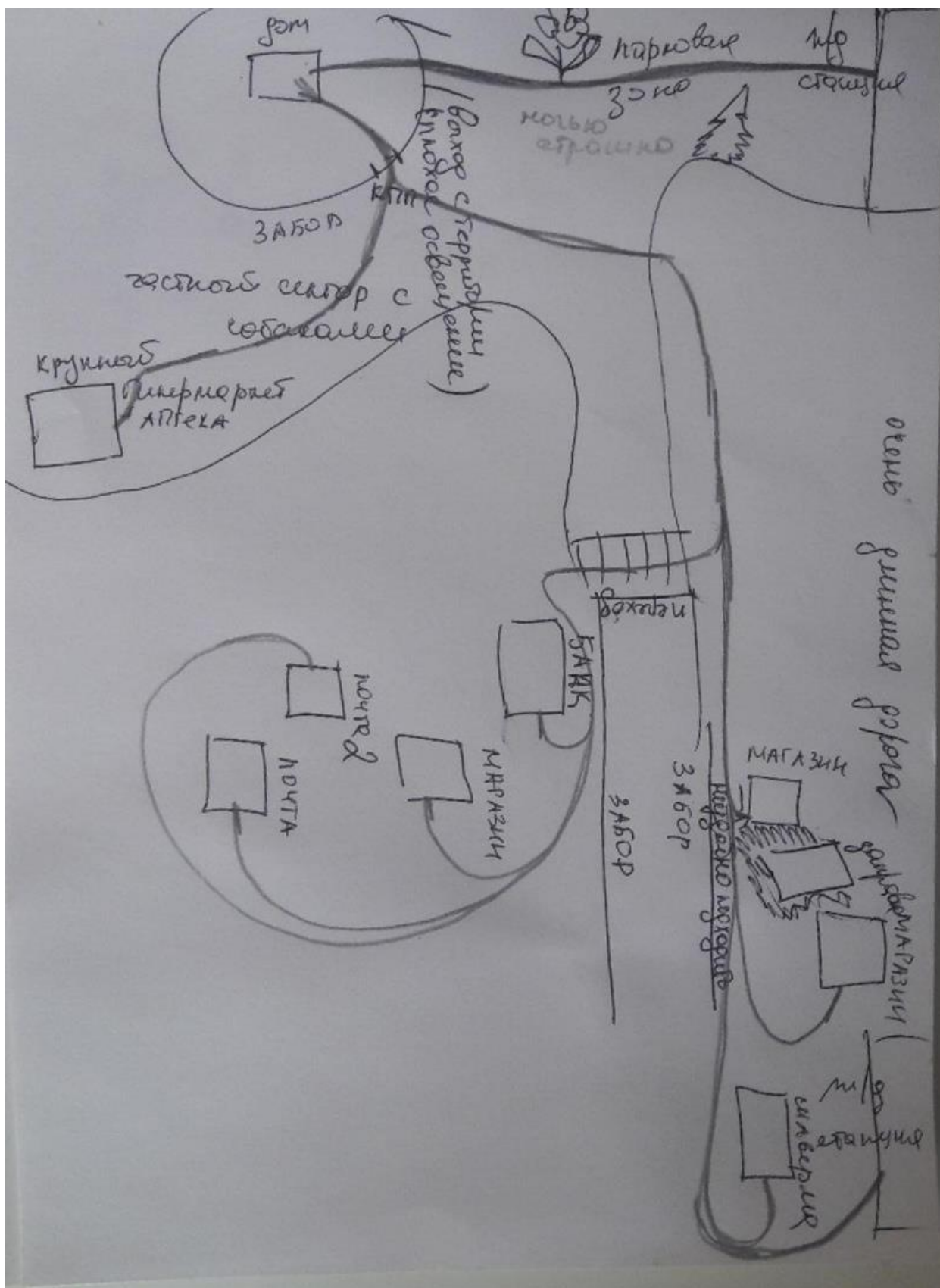


Рисунок 3. Ментальная карта информанта №3

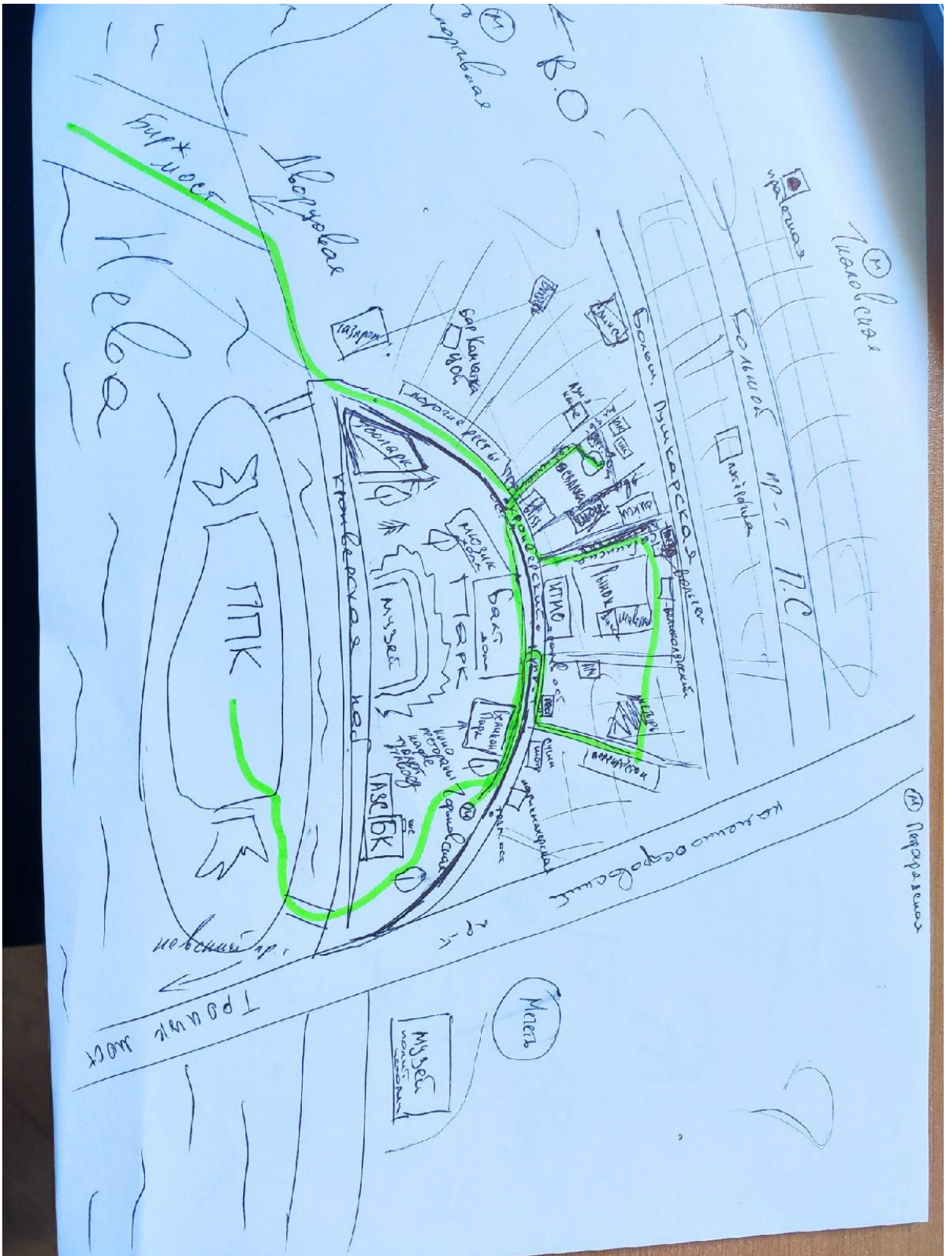










Рисунок 8. Ментальная карта информанта №8







Рисунок 10. Ментальная карта информанта №10





## Приложение 5. Образец транскрипта интервью

Информант №3.

*Расскажите, пожалуйста, немного о себе (возраст, семейное положение, род деятельности, уровень образования и доходов, преимущественный способ передвижения по городу)*

Так, мне 23 года, живу с девушкой, работаю на Сапсане стюартом. Там, чай, кофе. Ну, официант, по трудовой. Образование высшее, несчастный гуманитарий. Что там еще? Доход.... где-то от 30 до 45 тыс.руб. Все?

*И способ передвижения.*

Ну или общественный транспорт, или пешком.

*В каком районе города Вы проживаете на данный момент?*

Петроградский, метро Горьковская.

*Как бы вы очертили границы района вашего проживания? В какой части вашего района вы чувствуете себя наиболее комфортно «как дома»?*

Ага...Большая Пушкарская, наверно, на севере, на востоке – Каменноостровский, на юге – Нева, «Петропавловка», Кронверская наб. На Западе ул. Лизы Чайкиной и Кронверский проспект от перекрёстка с Лизы Чайкиной до Кронверской набережной. Конечно, это грубо говоря. Некоторые бытовые вещи выполнять и за пределами этого района приходится, например, в прачечную хожу туда, к Чкаловской.

*Так, хорошо. Как давно вы проживаете в данном районе?*

Год.

*Можете ли вы сказать, что вы хорошо его знаете? Например, легко найдёте дорогу до ближайших объектов городской инфраструктуры?*

Сложный вопрос, я думаю, что знаю его довольно хорошо в тех рамках, которые я назвал, но шаг влево – шаг вправо и мне уже будет достаточно тяжело сориентироваться.

*А хотели бы вы и дальше проживать в данном районе? Есть ли у вас какая-то привязанность к данному району?*

С одной стороны, район мне нравится тем, что он находится в центре города и достаточно близко к Невскому проспекту, работе и различных развлекательным учреждениям. С другой же стороны здесь достаточно мало больших удобных магазинов, очень ограниченный выбор наземного транспорта, а также везде вокруг старый жилой фонд со всеми своими «прелестями». Поэтому мне тяжело сказать хотел бы я здесь дальше проживать. Есть определённая привязанность, мне нравится, что по вечерам можно прогуляться по Заячому острову и прогуляться по набережной Невы, но здесь достаточно своеобразные люди проживают, много так называемых «бичей», бомжей, алкоголиков, которые находятся на улицах. Да и просто пожилых «городских сумасшедших» по соседству.

*Если бы была возможность переехать в другой район города, воспользовались бы такой возможностью?*

Наверно я бы переехал в какой-нибудь другой район, но не в любой. Что-нибудь недалеко от центра, но с более новой и удобной инфраструктурой и транспортной доступностью. Наверно что-то вроде фрунзенской, московской, старой деревни или чёрной речки.

*Вы бы могли сказать, что проводите в этом районе большую часть времени не считая сна?*

Думаю, нет.

*Почему?*

Не, большую часть времени я провожу на работе (смеется) или гуляю вне обозначенного района. Работа вне района поэтому и выезжаю, а проводить досуг предпочитаем с девушкой также в центре города. Ну, а по вечерам после работы прогуливаемся здесь и ходим в магазин. Возможно и получается практически поровну.

*Живут ли в Вашем районе ваши друзья, родственники, знакомые?*

Мы снимаем комнату в одной квартире с другом, поэтому можно сказать, что да, один друг в районе у меня есть.

*Общаетесь ли вы с соседями?*

С другими соседями практически не общаемся, есть сосед снизу довольно конфликтный пожилой мужчина вот с ним иногда приходится, когда ему снова что-то почудится.

*Может есть какие-то другие люди, с которыми вы регулярно взаимодействуете здесь? Там, в магазине, каких-то общественных местах.*

В лицо знаю мужчину, который работает в шаверме, здороваемся с ним, но не знаю даже как его зовут.

*Какие проблемы или неудобства, на ваш взгляд, существуют в Вашем районе и насколько они являются для вас значимыми?*

Старый жилой фонд, большое количество маргинальных личностей, они часто находятся у нас на помойке, выпивают там и источают неприятный запах. Мало больших удобных магазинов, где можно недорого закупить продуктов недалеко от дома, до ближайшего перекрёстка приходится довольно далеко и извилисто идти, поэтому много продуктов не унести.

*Пытались ли Вы изменить ситуацию?*

Нет, а куда тут обратишься? Это ведь историческая застройка, людей, которые мне не нравится не выселить, коммуналки кругом. Эти проблемы для меня конечно значимые, но не критичные, я пока тут живу.

*То есть есть и дефицит информации о том, куда можно обратиться и ощущение того, что ничего не изменится?*

Да.

*А, вот, чем Вы руководствуетесь, когда выстраиваете свои маршруты и выбираете средство передвижения?*

Стараюсь сбалансировать между стоимостью проезда и скоростью, я могу доехать до метро на трамвае, но тогда цена поездки увеличится вдвое, да и трамвая часто не дожждаться. Поэтому обычно быстро иду через

Александровский парк, а там уже на метро. В нашем районе нет удобного наземного транспорта, чтобы добраться до необходимых точек, поэтому всё пешёчком. Иногда это даже и хорошо, потому что наш район довольно красивый, если не обращать внимание на его неухоженность.

*У вас бывают такие ситуации, когда Вы выбираете совсем не самый быстрый или прямой путь до того места, куда вам надо? Если да, то почему так случается?*

Иногда, когда приятная погода, хорошее настроение и никуда не спешу, то до центра или из него могу пройти пешком, полюбоваться видами и насладиться редкой тёплой погодой.

*Может быть что-то еще такое запомнилось?*

Аааа.. Ну, я обычно хожу от метро пешком. Там довольно близко. Но вот бывает, когда сильно устану, после работы, так, что идти уже даже больно. Если ноги стер. То я тогда перехожу дорогу, жду трамвай. Иногда это довольно долго. Проезжаю две остановки только, но лишь бы не пешком. А потом выхожу и уже еще немного прохожу домой.

*Сейчас я озвучу три вида ситуаций, расскажите, пожалуйста, сталкивались ли вы с ними. Если да, то по подробней расскажите, что это именно за ситуация была. Первое. Было ли такое, Вам не удавалось: пройти заранее спланированным или привычным маршрутом?*

Да! Тут у нас такое сплошь и рядом. Наши дворы-колодцы вообще зачастую проходные, можно петлять, но выйти на другую улицу, а не делать огромный крюк через кронверкский (пр-т), но недавно вот было, вышел из дома в «перекрёсток», хочу перейти в соседний двор колодец, чтобы побыстрее, а там какой-то одарённый повесил замок и неделю где-то эта дверь закрыта была, но чаще, когда обратно идёшь и не хочешь делать крюк, а упираешься в дверь закрытую в свой двор со стороны Введенской (ул.).

*Спасибо. А случилось ли, что не удавалось посетить те места, которые Вы планировали,*

Не припомню. Кажется, что не было. Ну кроме банального, когда не попал в режим работы. Недавно шёл утром со смены, хотел купить бутылочку сидра, а оказалось, что ещё не то время, когда это можно сделать, но это наверно не то.

*А вот воспользоваться тем транспортом, которым Вы планировали воспользоваться всегда получается? Или были такие, когда не получалось?*

Бывало, да, что иногда хочешь уехать на единственном трамвае, который от нас ходит, а его очень долго не было, поэтому плевал на это и шёл до метро. ООООООО! Вспомнил. Ещё было, когда пришёл к метро, на работу опаздывал, а на станцию вход был ограничен из-за мусульманского праздника. Курбан Байрам, по-моему. Омон горьковскую огородил и пускал всех мужчин без разбору тоненьким ручейком. Чуть на работу тогда не опоздал. Было неприятно чувствовал себя преступником каким-то.

*Теперь давайте выберем один маршрут. Вот, мне кажется интересным, тот, который от метро идет, потом, я так понимаю, Перекресток, и, там дом, так я понимаю ваш. Пожалуйста, расскажите подробно как вы движетесь по этому маршруту. С чем или кем сталкиваетесь? Что видите? Что чувствуете? Может что-то там раздражает, не нравится. Есть ли там какие то физические препятствия, которые вам приходится преодолевать? Например, грязь, шлагбаумы, заборы, турникеты. Есть ли что-то, что ограничивает ваше движение или доступ куда-либо, но не препятствует вам напрямую? Там, какие-либо неприятные вам люди и др?*

Так. Это я так иду с работы. Я поднимаюсь со станции метро Горьковская, т.к. в метро на синей ветке довольно жарко и постоянно там потею (смеется), то я еду с пальто в руке, когда поднимаюсь я его надеваю. Когда я выхожу из метро, чтобы дойти до «Перекрёстка» я могу пойти через парк, а могу пойти по Кронверкскому проспекту. Через парк идти красивее и приятнее, но, чтобы пройти к перекрёстку придётся сделать крюк, т.к. парк огорожен высоким пикообразным забором с несколькими проходами, и чтобы попасть

на улицу на которой находится магазин придётся пройти чуть дальше и потом вернуться. Мы там даже как-то раз психанули и решили его перейти. Он метра полтора, даже чуть больше, наверное. Это еще то было зрелище. Рискуешь что-то порвать или поранится. Там такие штыри на концах замечательные. Вообще можно конечно пойти по Кронверкскому проспекту от метро, но мне там не нравится.

*Почему?*

Во-первых, чтобы его перейти нужно спускаться в подземный пешеходный переход, а проспект только на словах проспект, так он довольно узкий и странно вообще там спускаться чтобы его переходить, тратить силы и время. Поэтому большинство людей его перебегают, но это не совсем безопасно, да и правильно. Ещё спускаться не хочется чисто психологически, ведь ты только поднялся из метро. Во-вторых, тротуар довольно узкий и приходится идти вдоль грязных фасадов с одной стороны и совсем рядом с едущими машинами, да и постоянно случается так, что с людьми не разойтись. Ну через парк всё-таки позеленее!

*Хорошо, давайте вернемся к маршруту.*

Итак вот прошёл я через парк обошёл забор, иду к «Перекрёстку» прохожу мимо ресторана странного какого-то с восточным названием, всегда мимо хожу, никогда не заходил. «Дамаск» называется, вспомнил. Он выглядит будто из прошлого, да и контингент там странный, вот и не захожу. А там дальше по прямой и прихожу в магазин. Там делаю покупки, оттуда иду по Сытнинской мимо одноимённого рынка и немного срезаю путь мимо какого-то сервиса, через проулки, мимо ИТМО (там, кстати, всегда постоянно пахнет мочой, там плохо освещаемая стена и ночью там регулярно справляют нужду, идти вдыхать это всё мягко скажем неприятно), потом прохожу мимо очередной помойки и какого-то офиса ЛДПР. На помойке там просто неприятно пахнет, да и часто можно встретить бомжей, которые часто могут что-то не поделить друг с другом, один раз видел, как они дрались.



Там перехожу Введенскую улицу и если мне везёт, то дверь во двор открыта, и я прохожу через череду дворов колодцев и попадаю домой, а если нет, то приходится немного вернуться и обойти квартал либо по Кронверкскому, либо через проход мимо школы, там сейчас что-то вроде сквера и скейт парка разбили, но это получается минут на 7 дольше. Дальше я поднимаюсь по лестнице в нашем подъезде, там у нас обычно очень резко и неприятно пахнет котами, т.к. одна из соседок кошек, кажется 40 и она их постоянно выпускает в подъезд, ну и запах это всё источает соответствующий. Дальше прохожу через коридор нашей коммуналки небольшой и попадаю в свою комнату.

*С маршрутом понятно, очень интересно. Давайте немного обсудим те места, которые отмечены на карте. Почему вы выбираете для посещения именно указанные объекты общепита, магазины, а не аналогичные им?*

Если говорить о магазинах и местах общепита, то в первую очередь имеет значение цена, ну а дальше уже конечно и качество предоставляемых услуг, и приятность нахождения в этом месте. То есть если сравнить тот же «Дикси», который есть гораздо ближе, с «Перекрёстком», то «Перекрёсток» гораздо красивее внутри выглядит и персонал более вежливый, а цены такие же, если не дешевле.

*А по какому принципу общепит выбираете?*

Ну, в этом районе, скорее по принципу, где недорого и, где я уже был, где разведаль так сказать территорию, качество еды, где мне вкусно.

*Есть ли такие места в Вашем район, как раз, рестораны, транспорт, парки, офисы компаний, музеи, театры, кинотеатры, клубы и тому подобное, о которых Вы знаете, но не посещаете их и почему?*

Конечно, есть много разных ресторанов, которые для меня слишком дорогие. По Кронверкскому, да и на Саблинской. Я знаю, что они дорогие потому что вижу как оформлена их дверь, вывеска, иногда даже снаружи есть меню по которому можно сориентироваться по ценам и понять, что это место

слишком дорогое. Я также, например, никогда не пойду стричься в парикмахерскую за 1000 рублей, вместо того чтобы сходить в свою эконом парикмахерскую на Горьковской за 350-400. А кроме дорогих мест? Ну у нас прямо в доме есть грузинское кафе «Кварели», но мы там никогда не были. Не знаю почему, вроде и пахнет вкусно оттуда с кухни (дверь выходит к нам во двор) и грузинскую кухню люблю, но зайти почему-то туда не хочется. Как-то оно выглядит слишком как бы для своих, да как-то устаревши оформлена, вывеска из прошлого, какие-то шторы непонятные, да и при этом заведение опять же не выглядит дешёвым. Ещё ни разу не ходили в Мюзик Холл и Балтийский дом, хотя там постоянно проходят какие-то концерты и мюзиклы. Ну, во-первых, потому что там тоже дорого всегда, а во-вторых, мюзиклы и подобные мероприятия я в принципе не люблю и не понимаю.

*Какие места Вы могли бы назвать слишком дорогостоящими для вас? Если бы ваш доход увеличился, Вы бы хотели их посетить?*

Ну я уже упомянул про некоторые такие рестораны. Ну да, наверно если бы доход был бы выше, то я винный ресторан у дома сходил и в грузинский (другой, на Саблинской) сходил, если бы смог себе это позволить. Хотя вот есть достаточно дорогой для нас Марчеллис в Великан Парке, мы туда однажды на бизнес ланч сходили, а там было не вкусно, вообще. Вот туда бы не пошёл даже если бы доход увеличился.

*Что создает впечатление, что эти места дорогие?*

Вывески, экстерьер, меню на улице, когда размещено с ценами. Соответствующие люди, которые дорого одеты, ведут себя как-то так дорого. Если видно через витрины или окна ресторанов. Или, видно, когда, что на дорогих автомобилях подъезжают. В принципе все, которые оформлены стильно.

*А есть ли такие места, которые вы предпочитаете не посещать чтобы избежать общения или просто столкновения с неприятными или попросту чуждыми вам людьми?*

Ну вот я поклонник группы «Кино» и Виктора Цоя хотел бы сходить в Бар Камчатка, который находится совсем рядом с нашим домом и несколько раз туда приходил как на место памяти. Да там была кочегарка, где он работал. Вот, но зайти туда так и не решился, там люди такие мутные сидят, неухоженные, довольно специфически и субкультурно одеты. Ну и Дикси тот же, там тоже и посетители и продавцы зачастую довольно маргинальные личности, если конкретнее, то часто там алкоголики закупаются водкой, да не убрано там, грязно, да и продавцы не очень-то доброжелательные.

*Запомнились ли вам в этом районе еще какие-либо ситуации, в которых вы сталкивались с неудобствами при перемещении, посещении каких-либо мест?*

Ну в целом, мне кажется, что я уже это всё описал.

*А есть ли такие места, которые вы посещали раньше, но не посещаете сейчас. Почему Ваши привычки изменились?*

Сушишоп или СушиВок, не помню, мы туда раньше часто ходили, сейчас сильно реже стали. Как-то не вкусно стало, да и к качеству вопрос встал. Репутация у него сильно упала в плане качества, да и немного зарплата подросла, сейчас предпочитаем заказать что-нибудь попримичнее. А ещё Oliss пиццерия, прямо на углу нашей Лизы Чайкиной и Кронверкского. Сходили пару раз впечатление испортилось, не соответствие цены качества. Выглядит недорогим заведением, а в целом по карману бьёт, поэтому ходить туда перестали.

*Что-то, на Ваш взгляд изменилось в вашем районе за то время, что вы здесь проживаете? Как это сказалось на вашей жизни?*

Трамвай стал дальше ходить, когда мы только приехали его маршрут, заканчивался около зоопарка, а сейчас ремонт Тучкова моста закончился и трамвай теперь ходит далеко на В.О. Ну теперь он и ходить чаще стал и стало больше возможностей добраться, на ту же Ваську теперь гораздо удобнее стало добираться к друзьям и по работе.

*А есть такие места, которые вы не посещали ранее, но начали недавно посещать? Что изменилось?*

В самом начале мы ходили именно в Дикси, т.к. считали «Перекрёсток» дорогим, потому что он выглядит гораздо приличнее, ухоженнее, да и цивилизнее. У них и цвета приятнее, и чище, и персонал более приветливый и опрятный. Изменилось то, что мы туда сходили пару раз с другом, посмотрели на цены и поняли, что впечатление о том, что он дороже обманчиво и начали ходить только туда.

*В вашем районе есть такие места Вы бы хотели посетить, но не посещаете по каким-то причинам?*

Не знаю, ну пару ресторанов, которые я уже назвал, ну потому что они дорогие. Ещё всё хочу сходить в музей политической истории и в музей артиллерии, находятся прямо под боком, а сходить не с кем, компании нет. Да и случая не подворачивалось. А ещё бы сходил в Соборную мечеть, говорят там есть экскурсии, но как-то тоже не приходится случая, ну ещё не хочется чувствовать там себя чужаком.

*Назовите, пожалуйста, 3-4 места в своем районе, куда бы вы не за что не пошли и почему?*

Уже говорил про бар «Камчатка», СушиВок. Наверно ещё можно добавить Сытнинский рынок, но я бы не так категоричен, но в целом это место я избегаю, т.к. там и цены выше и чувствую себя там максимально некомфортно, т.к. ощущаю себя в прошлом, а ещё я как бы не понимаю правил игры по которым там строится общение и т.д. Публики там не очень приятные, чуждые мне. Мне вообще не нравится, что нужно с кем-то общаться, чтобы получить продукт, иногда даже спрашивать цену. Ещё хуже – торговаться.

*А что пугает в том, чтобы торговаться?*

Я знаю, что цена завышена и мне надо её сбить. Но я не хочу общаться, вступать в неприятные для меня и некомфортные переговоры. И в то же время, не хочу покупать что-то дороже, чем оно на самом деле стоит.

*Какие-то еще есть места?*

Ещё я понял, что довольно некомфортно себя ощущаю у офиса газпрома (он в нижнем левом углу карты, у зоопарка), т.к. я чувствую себя там как бы чужим, потому что там стоят дорогие машины, люди ходят в дорогих костюмах, само здание всё такое стеклянное, площадка и скамейки перед гранитные или мраморные, не знаю как этот материал называется, но выглядит дорого. В общем, ощущаю себя как не в своей тарелке.

*Большое спасибо за интервью, потраченное время, очень много полезной информации.*