

## Преобразование городского пространства в XXI веке: социологический анализ

Научный руководитель – Вершинина Инна Альфредовна

*Ершов Никита Олегович*

*Студент (бакалавр)*

Московский государственный университет имени М.В.Ломоносова, Социологический факультет, Москва, Россия

*E-mail: nik\_ershov@yahoo.com*

В XXI веке в мире значительно возросла роль городского пространства в жизни каждого человека, экономической и культурных сферах государства. В результате возникают новые требования общества к городским властям, направленные на преобразование городской среды, увеличение туристического потока, разработку новых концепций уменьшения числа автомобилей на улицах, увеличение рекреационных общественных зон.

Город для жизни - это в первую очередь город для пешеходов и велосипедистов. Дальше в иерархии способов передвижения идет общественный транспорт. Очевидно, что в современном мегаполисе транспортная система должна быть развита и активно использоваться. Чтобы общественный транспорт стал привлекательным, а город - дружелюбным для людей нужно улучшить систему общественного транспорта и увеличить число горожан, пользующихся услугами городского пассажирского транспорта.

В городах с высокой плотностью населения политика властей по уменьшению количества автомобилей встречает наибольший отклик со стороны горожан, поскольку эксплуатация личных транспортных средств крайне осуждается. Данные меры городских властей активно воплощаются в жизнь в США. К примеру, в Сан-Франциско и Нью-Йорке автомобильные полосы сужают, увеличивают тротуары, велосипедные дорожки.

В новых городских районах политика поощрения регулярного использования велосипедов и передвижения пешком выглядит как реальная и правильная перспектива, которая приводит к планированию живых городов. Она должна подразумевать под собой множество инновационных решений и новых подходов к планированию. Действительно, строительство живых городов должно начинаться с проектирования и разработки кратчайших, живописных и наиболее привлекательных для людей пешеходных и велосипедных маршрутов.

Любой вид транспорта - автомобиль, автобус, велосипед - может привлекать людей своим интересным окружением. Главным для пешеходов является тротуар. Именно поэтому, чтобы ходьба доставляла удобство и радость горожанам, необходимо очень четко проектировать тротуары, которые будут вызывать интерес ежедневно. На некоторых улицах различных городов мира этот процесс происходит естественным путем за счет, так называемого, *притяжения переходов*. Действительно, человек готов пройти на несколько километров больше по той улице, которая будет «заманивать» его неоновыми вывесками, развлечениями, магазинами и кафе, чем идти по короткой улице, на которой можно увидеть только, к примеру, серые стены домов.

Тротуары привлекают еще больше пешеходов, если они будут отделены от проезжей части. Неотделимая от автомобильной дороги, пешеходная часть подобна велосипедным дорожкам, которые обозначены лишь разметкой. Несмотря на то, что пешеходам и велосипедистам будет отведено пространство для передвижения, ни те, ни другие не будут чувствовать себя безопасно, и передвигаться беспрепятственно, пока не будет установлено физической защиты в виде барьеров или разделителей.

Таким образом, в крупных городах транспортная проблема является одной из актуальных, и ее решение заключается в уменьшении количества автомобилей; поощрении горожан, использующих общественный транспорт или велосипед. Как мы можем заметить,

такие способы решения используются, например, в Лос-Анджелесе, Боготе и Лондоне. Города, расположенные на разных континентах, с разной численностью, высоким или, наоборот, более низким городским бюджетом, следуют по схожему пути. В данных городах увеличивают количество единиц общественного транспорта, поощряют горожан, которые пользуются общественным транспортом, увеличивают протяженность велосипедных и пешеходных дорожек.

Другая, не менее насущная проблема, - это немногочисленные места, где пешеходам будет комфортно. Для решения этой проблемы используются различные способы. К примеру, в Нью-Йорке крайние правые полосы автомобильной дороги переформируют под зоны отдыха. Это влечет за собой уменьшение пропускной способности данной автодороги, но, в тоже время, растет количество пешеходов на данной улице.