

© 2012 г. Т.Н. Ковалева

УДК 101

**ТРАНСПОРТНЫЕ ПРОБЛЕМЫ СОВРЕМЕННОГО ГОРОДА  
В КОНТЕКСТЕ МОДЕРНИЗАЦИИ  
ГОРОДСКОГО ПРОСТРАНСТВА**

**Transport problems of the modern city  
in the context of urban space modernization**

*It is considered relevant for the modern world problem – the impact of road transport on the character and quality of life in the modern city. Referring to the concepts of philosophical understanding of urban life in the modern world, the author points out the view of critics on motorization of the modern city, emphasizing the dehumanizing potential of wide distribution of vehicles in modern cities. Among the major challenges of modern cities are deterministic motorization that allocated pollution, the destruction of the cultural and natural landscape of the city, reduction of the speed of citizens movement as a result of traffic congestion. To solve the problems of vehicles it is necessary to formulate a new strategy for urban development, guided by the principle of "the city for man."*

*Key words:* city, auto industry, transport, urban space, ecology.

Стремительное социально-экономическое и научно-техническое развитие современного мира заставляет нас более серьезно взглянуть на проблемы защиты окружающей среды как от техногенных рисков, так и от дегуманизации, сопровождающих научно-техническую модернизацию. В контексте философского осмысления проблем гуманизации среды обитания человека в современном мире, защиты экологии современного города особое значение приобретает вопрос о транспорте.

В современной философии изучение феномена «автомобилизации» современных городов неразрывно связано с общим осмыслением процессов развития и изменения городского пространства в условиях социальных трансформаций современности. Данную проблему достаточно объемно исследуют З. Бауман, П. Бурдьё, Г. Дебор, А. Лефевр, Д. Харви, обращаясь к философскому рассмотрению процесса урбанизации и его влияния на специфику го-

родского бытия. Более конкретно транспортная проблема как отличительное качество современного городского бытия анализируется в работах В. Вучика, Г. Дебора, Н.В. Дулиной, Е.Г. Трубиной, Д. Харви.

Современный мир характеризуется мобильностью как одной из ключевых черт его развития, тогда как «автомобилизация» городов отражает тенденцию к индивидуализации мобильности, стремлению каждого индивида стать более мобильным, вступая в конкурентные отношения с другими индивидами за доступ к автомобильному транспорту и использование его преимуществ в собственных интересах. Суть этих конкурентных отношений в то же время выражается в том, что общие интересы оказываются на второстепенных позициях в контексте борьбы за удовлетворение интересов индивидуальных. Кто быстрее, тот и прав – вот логика современного мира, предельно сконцентрированная в передвижениях автомобилей по магистралям городского пространства.

Развитие транспортной инфраструктуры в современных городах стало неотъемлемым компонентом урбанизационных процессов. Рост городов, концентрация в них промышленных и административных объектов, потребительские запросы населения – все эти факторы в совокупности повлияли на увеличение количества транспорта на улицах городов и создание специальных объектов транспортной инфраструктуры – магистралей, транспортных развязок, надземных и подземных гаражей, парковок, автомастерских, которые стали обязательным атрибутом бытия современного города.

Футуристические прогнозы архитекторов модернизма, видевших в распространении автомобильного транспорта однозначно позитивные моменты и предсказывавших наступление новой эры в развитии человечества именно как следствия внедрения и широкого распространения технических инноваций, в современных условиях нельзя воспринимать иначе как критически, поскольку неограниченный рост количества личного и общественного автомобильного транспорта и развитие транспортной инфраструктуры в городах в настоящее время уже представляет собой серьезную проблему.

Автомобильный транспорт для многих городов превратился в один из ключевых рисков, способствующих не только загрязнению окружающей среды, росту числа дорожно-транспортных происшествий, угрожающих жизни и здоровью людей, но и общему ухудшению качества жизни людей в современном мегаполисе. Недовольство части населения современных городов

проблемами, создаваемыми наличием значительного количества автотранспорта на улицах, трансформируется в социально-политический активизм экологических движений и находит отражение в научно-философской литературе, посвященной анализу различных сторон существования и развития современного городского пространства.

Первоначально создание автомобиля как средства передвижения предполагало в качестве цели достижение максимального комфорта людей, поскольку автомобильный транспорт решал проблему быстрого, оперативного и незатруднительного перемещения на значительные расстояния. Однако бурный расцвет автомобильного транспорта в современном мире, сопровождающийся ростом количества индивидуального транспорта, переустройством городского пространства в интересах транспортной инфраструктуры привел к тому, что жизнь населения крупных городов в некоторой степени и ухудшилась. То есть массовая автомобилизация лишила современного городского жителя основного преимущества владения автомобилем – оперативности и мобильности перемещения [1].

Во-вторых, массовая и носящая индивидуальный характер автомобилизация привела к росту отчуждения людей как от среды своего обитания и проживания, так и друг от друга. Влияние автомобиля на отчуждение человека в современном городе подчеркивали еще ситуационисты, в первую очередь Ги Дебор [2, с. 93]. Изолированные в автомобилях, являющихся в первую очередь индивидуальным средством передвижения, люди психологически отдаляются от других горожан, начинают воспринимать их как конкурентов в скорости передвижения, а пешеходов – как помехи движения, что влечет за собой развитие соперничества и даже ненависти горожан друг к другу.

С другой стороны, массовая автомобилизация препятствует культурному развитию городских жителей и в этом плане пассажир общественного транспорта оказывается в более выгодном положении, поскольку может читать или писать в момент своего перемещения по пространству города [3, с. 350]. То есть с чисто утилитарной точки зрения, как выяснили ситуационисты, стремительная автомобилизация городского пространства обернулась не столько удобством, сколько препятствием для горожан и привела к тому, что в современном городе многие сознательные люди добровольно отказываются от автотранспорта, предпочитая иные способы передвижения [2, с. 94]. Так, многие люди совершенно добровольно пересекаются на велосипеды, осо-

зная пользу последних по сравнению с автомобильным транспортом и даже определенную выгоду в условиях перегруженных автомобильными пробками центральных магистралей крупных городов.

Ряд ситуационистских теоретиков, и в частности Аттила Коттани и Рауль Ванейгем, отмечали, что массовая автомобилизация представляет собой и компонент идеологической структуры урбанизма как философской концепции, поскольку автомобильный транспорт представляет собой инструмент «универсальной изоляции», пропагандируемый вопреки реальной ситуации перегруженности современных городов автотранспортными средствами [2, с. 94-95]. В индивидуальном транспорте человек изолируется от социума.

Д. Харви видит в транспортной перегруженности современных городов прежде всего следствие капиталистических отношений, дегуманизирующих городскую среду и ставящих ее на службу интересам прибыли и потребления [4]. Поскольку автомобильный транспорт и его распространение суть продукт капитализма, следует предполагать, что именно неограниченное стремление к прибыли является одной из детерминант транспортной загруженности современных городов.

Мы можем выделить следующие проблемы, неразрывно связанные с автомобильным транспортом как «визитной карточкой» современного мегаполиса. Во-первых, это загрязнение окружающей среды. Значительное количество единиц автомобильного транспорта в городе способствует ухудшению воздуха в городе выхлопами вредных веществ, образующихся в процессе сгорания автомобильного топлива. Не способствуют сохранению чистоты окружающей среды и многочисленные предприятия, связанные с производством и ремонтом автомобилей.

Во-вторых, массовое распространение индивидуального автомобильного транспорта привело к созданию загруженности на магистралях, что усложнило процесс перемещения граждан в пределах городов, по крайней мере – по их ключевым магистралям. То есть фактически распространение автомобиля перечеркнуло его основную цель – быстроту перемещения, в негативную сторону отразившись на скорости передвижения граждан по городу.

Третья проблема, связанная с автомобильным транспортом в современном городе – трансформация городского ландшафта, которая осуществляется в интересах автовладельцев и автотранспорта и далеко не во всех случаях отвечает реальным потребностям другой части населения городов, а также задачам

сохранения исторического культурного облика и экологии городского пространства. Во многих городах их исторически сложившаяся архитектурная специфика была трансформирована или вообще уничтожена в интересах строительства крупных автомагистралей, мостов, парковочных мест, а традиционные виды транспорта уступили место автомобилям, в том числе и по причине распространения потребительских стандартов, ориентирующих обывателя на обзаведение автомобилем как одну из достижительных жизненных целей.

В. Вучик отмечает, что в крупных городах дальнейший рост количества индивидуального автотранспорта, сопровождавшийся переходом в число автовладельцев потенциальных пассажиров общественного транспорта, заставил городские власти трансформировать городскую среду, подстраиваясь под потребности автомобилистов. Соответственно, уничтожались трамвайные пути, троллейбусные линии, замененные расширяющимися полосами для движения автотранспорта [5].

Наконец, следует обратить внимание на криминогенный потенциал транспортной перегруженности современных городов, поскольку многие совершаемые в городах преступления или правонарушения связаны с фактом распространения индивидуального автомобильного транспорта: это не только дорожно-транспортные происшествия, но и попытки решить их последствия неправым путем, угоны автотранспортных средств, конфликты между участниками дорожного движения и т.д. В любом случае, решение проблемы чрезмерной автомобилизации современного мегаполиса в конечном итоге способствовало бы и значительной декриминализации городского пространства, снижению уровня насилия в современном городе.

Американский исследователь В. Вучик выделяет два типа городской политики в отношении транспорта [5]. Первый, определяемый как «политика невмешательства», подразумевает отказ городских властей от решительных мер в сфере регулирования автотранспорта и в конечном итоге приводит к появлению «автомобильно ориентированных» городов, которые не особо комфортны для проживания. Автомобильно ориентированные города неудобны для жизни человека – пешехода, в первую очередь потому, что ограничивают его потенциал мобильности, существенно затормаживая его передвижение транспортными заторами, отсутствием нормальных пешеходных зон, неразвитостью инфраструктуры общественного транспорта и его малочисленностью.

Так, В. Вучик в своем исследовании приводит пример крупных городов США, которые из-за гипертрофированного развития автомобильного транспорта и невнимания к нуждам пешеходов относятся к наименее удобным для проживания пенсионеров, детей и лиц без личных автомобилей, населенных пунктах: «подростки, пожилые люди, туристы и другие категории людей, без проблем путешествующие по Сан-Франциско, Нью-Йорку или Лондону, испытывают заметные неудобства от ограниченной мобильности, попадая в Хьюстон, Феникс, Детройт и Индианаполис. Каждый раз при необходимости куда-то добраться, они вынуждены обращаться к услугам тех, кто согласен их подвезти. Подобные агломерации автомобильнозависимы в прямом смысле этого слова: все стороны жизни в них приспособлены к автомобилю и находятся под влиянием автомобиля» [5]. Такая судьба, по мнению исследователя, ждет все автомобильно ориентированные города.

Второй тип, называемый Вучиком «политикой развития транспортной системы», предполагает активное вмешательство города и регулирование транспортной сферы, что в случае выдвижения гуманизации городского пространства в число целей модернизации города и его инфраструктуры будет способствовать общему улучшению условий и качества жизни городского населения [5]. В этом случае стоящие перед городом проблемы в сфере регулирования транспортной системы решаются по принципу «город для человека», а не «человек для города», т.е. в первую очередь – с учетом потребностей «пешего» населения городов.

Е.Г. Трубина предсказывает современному городу грядущие проблемы, связанные с экологией, деиндустриализацией и постиндустриализацией городского пространства [6, с. 500]. Однако последние факторы развития современных городов при условии использования научно-технических достижений и гуманистической ориентации городской политики можно обратить во благо современных городов, «раскрепостив» их потенциал, существенно ограниченный в минувшем XX веке урбанизацией.

В первую очередь, речь идет о выводе транспортной инфраструктуры индивидуального и грузового транспорта за пределы городов, о создании условий для расширения использования общественного транспорта, в том числе и для отказа автовладельцев от использования индивидуального автотранспорта в перемещениях по городу в пользу общественного или малогабаритного и

экологически чистого транспорта. Последняя задача, в частности, может быть достигнута, по мнению В. Вучика, экономическим ограничением количества индивидуального автотранспорта в городе и оптимизацией городской инфраструктуры общественного транспорта [5].

Динамичность города как социального пространства, о которой писал А. Лефевр [7, с. 219], подразумевает возможность изменений качества жизни в городской среде посредством реализации определенных мероприятий в направлении совершенствования городской архитектуры, транспортной системы города, защиты окружающей среды и т.д.

Решение перечисленных проблем не представляется возможным без соответствующей модернизации городского пространства в целом, а именно – гуманизации городского пространства, формирования такой стратегии развития современного города, которая бы в первую очередь учитывала реальные интересы человека.

Можно солидаризоваться с первым пунктом концепции «нового урбанизма», предполагающим существование «города для пешехода» [8, с. 53]. Во-вторых, социальные, культурные и экологические ценности городского пространства должны рассматриваться в качестве приоритетных в сравнении с экономическими и техническими ценностями, что предполагает выдвижение на первый план защиты окружающей среды и культурного своеобразия города даже в случае оппонирования интересам коммерческой прибыли от строительства транспортных коммуникаций или промышленных объектов, разрушающих городскую самобытность и природу.

Подводя итоги статьи, необходимо отметить, что именно удобство человека как пешехода, а не как водителя или пассажира транспортного средства, должно рассматриваться на приоритетном месте, поскольку только в этом случае возможна гуманистическая революция в современном градостроительстве и градообустройстве. Соответственно, и вся идеология развития городского пространства, строительства и переоборудования городской инфраструктуры, в том числе и транспортных коммуникаций, должна быть подчинена интересам повышения удобства и качества жизни населения города.

## ЛИТЕРАТУРА

1. *Ковалева Т.Б.* Трансформации городского пространства в контексте научно-технической модернизации: опыт осмысления // Гуманитарные и социально-экономические науки. 2013. № 4.
2. *Михайленко С.Б.* «Обнаженный город»: психогеография в контексте исторической урбанистики 1950-1960-х гг. // Научные проблемы гуманитарных исследований. 2010. В. 1.
3. *Тарасов А.Н.* Ситуационисты и город // Тарасов А.Н. Страна Икс. М., 2006.
4. *Харви Д.* Городской опыт – [Электронный ресурс] – Режим доступа: – // [http://psychogeo.spb.ru/page\\_255.html](http://psychogeo.spb.ru/page_255.html)
5. *Вучик В.* Транспорт, в городах, удобных для жизни. М., 2011. – [Электронный ресурс] – Режим доступа: – // <http://lib.rus.ec/b/376526/read>
6. *Трубина Е.Г.* Город в теории: опыты осмысления пространства. М., 2012.
7. *Бедаш Ю.А.* Концепция социального пространства А. Лефевра // Вестник Томского государственного педагогического университета. 2012. № 11.
8. *Дулина Н.В.* Старые проблемы современного города в координатах «нового урбанизма» // Известия Волгоградского государственного технического университета: межвузовский сборник научных статей. № 6(15) / ВолГТУ. Волгоград, 2005.
9. *Ревина Е.В.* Пространство города в культурном метадиалоге // Гуманитарные и социально-экономические науки. 2007. № 4.
10. *Гончаров В.Н.* Информационная потребность в обществе: социокультурный аспект // Гуманитарные и социально-экономические науки. 2012. № 6.
11. *Иванова Н.Б.* Трансформация гендерных стереотипов в социальной группе автомобилистов в современных условиях // Гуманитарные и социально-экономические науки. 2011. № 6.



## LITERATURE

1. *Kovalev T.B.* Transformation of urban space in the context of scientific and technological modernization: the experience of thinking // Humanities and social and economic sciences. Of 2013. Number 4.
2. *Mikhaylenko S.B.* "The Naked City": psychogeography in the context of the historical urban planning 1950-1960-ies. / / Scientific problems of humanities research. 2010. B. 1.
3. *Tarasov A.* The Situationists and the City // AN Tarasov Country X-Men. Moscow, 2006.
4. *Harvey D.* Urban Experience – [electronic resource] - Access mode: – // [http://psychogeo.spb.ru/page\\_255.html](http://psychogeo.spb.ru/page_255.html)
5. *Vuchik B.* Transport in cities liveable. M., 2011. - [Electronic resource] - Access mode: - // <http://lib.rus.ec/b/376526/read>
6. *Trubina E.G.* City in theory: Experience understanding of space. M., 2012.
7. *Bedash Y.A.* The concept of social space A. Lefebvre // Bulletin of the Tomsk State Pedagogical University. , 2012. Number 11.
8. *Doolin N.V.* Old problems of the modern city in the coordinates of the "new urbanism." / / Proceedings of the Volgograd State Technical University: Interuniversity collection of scientific articles. Number 6 (15) / VolGTU. Volgograd, 2005.
9. *Revina E.V.* The urban space within the cultural meta dialogue / / Humanities and social and economic sciences. 2007. № 4.
10. *Goncharov V.N.* Information need in the community: a sociocultural perspective // Humanities and social and economic sciences. 2012. No 6.
11. *Ivanova N.B.* The transformation of gender stereotypes in the social group in modern motoring conditions // Humanities and social and economic sciences. 2011. Number 6.

***Южно-Российский государственный технический  
университет(НПИ). г. Новочеркасск, Россия***

***9 июля 2013 г.***