

Абагеро Даниэль Джемаловичаспирант социологического факультета
Московского государственного университета
имени М.В. Ломоносова**ВОВЛЕЧЕННОСТЬ
В ГОРОДСКОЕ ПРОСТРАНСТВО
И КОНЦЕПЦИЯ ГОРОДА ДЛЯ ЛЮДЕЙ
В НАУЧНОМ ТВОРЧЕСТВЕ Я. ГЕЙЛА****Аннотация:**

В статье представлен социологический подход к анализу вовлеченности в городское пространство, определены ее показатели. Автор характеризует концепцию города для людей датского архитектора и консультанта по городскому дизайну Яна Гейла. Критическое осмысление градостроительства образца модернизма и необходимость поиска иного подхода к городскому планированию нашли воплощение в концепции города для людей. Город для людей – это идеально-типический конструкт, обозначающий безопасный, экологичный, инклюзивный город с удобными пространствами для пешеходов и велосипедистов. Город для людей формирует коммуникативное пространство, благоприятное для общения индивидов и накопления социального и культурного капитала. Ян Гейл в своей теории систематизировал и применил на практике подход к городскому планированию, который получил название «новый урбанизм».

Ключевые слова:

социология города, урбанистика, городское пространство, градостроительство, городское планирование, вовлеченность в городское пространство, новый урбанизм, коммуникативное пространство города, город для людей, Ян Гейл.

Abagero Daniel DzhemalovichPhD student,
Sociology Department,
Lomonosov Moscow State University**INCLUSION IN URBAN SPACE
AND THE THEORY OF
CITY FOR PEOPLE
IN WORKS OF J. GEHL****Summary:**

The paper deals with a sociological approach to analyzing the inclusion in urban space and determines its indicators. The author analyzes the theory of city for people by the Danish architect and urban design consultant Jan Gehl. The critical understanding of modernist urban development and the need to find a different approach to urban planning have been embodied in the concept of city for people. This theory is an ideal-typical construct that means a safe, eco-friendly, inclusive city with comfortable spaces for pedestrians and cyclists. A city for people creates a communicative space conducive to communication between individuals and the accumulation of social and cultural capital. Jan Gehl systematized and applied the approach to urban planning, which later became known as new urbanism.

Keywords:

urban sociology, urban science, urban space, urban development, urban planning, inclusion in urban space, new urbanism, communicative space of the city, city for people, Jan Gehl.

Одним из наиболее значимых направлений в исследованиях современной урбанистики и социологии города является изучение городского пространства. В городских концепциях и исследованиях XIX и первой половины XX в. доминирует изучение влияния индустриализации и урбанизации на город. Города рассматривались через призму экономических процессов и соответствующих последствий урбанизации. Социологические исследования городского пространства в тот период развивались в ключе парадигмы «большого завода» (М. Вебер, Г. Зиммель, Ф. Теннис, Ф. Энгельс). После того как исследование характеристик города как экономического центра утратило свою актуальность, теоретики обратили внимание на город как таковой. Во второй половине XX в. в социологической перспективе исследования городов происходит парадигмальный сдвиг к изучению социального пространства городов (спациология А. Лефевра, социальная экология Р. Парка, концепция городского зонирования Э. Бёрджесса, концепция информационного общества М. Кастельса). Теоретические концепции направлены на изучение структуры городского пространства, а также места, роли и потребностей индивида в контексте городских отношений. В некоторых концепциях происходит интеграция изучения пространства городов и индивида (П. Лангер).

Перед рассмотрением обозначенной темы целесообразно пояснить базовые понятия, такие как «городское пространство» и «вовлеченность в городское пространство».

Городское пространство может быть определено как совокупность субъектных аспектов городской среды – «место жизни, существования человека как личности, индивидуальности в ее материальном, социальном, культурном... коммуникативном, ментальном, метафизическом измерениях» [1, с. 25].

Фундаментальную роль в концептуализации термина «городское пространство» играет социология города. В рамках социологического осмысления города исходным считается допуще-

ние о городском пространстве как продукте взаимодействия двух единиц: города и человека. Город в данном взаимодействии представлен материальной составляющей (архитектура, здания, дизайн), а человеческий фактор связан с многообразием практик человека в городе, а также ценностными установками, городской идентичностью, носителем которых является именно индивид. Социологический подход к городскому пространству можно репрезентировать цитатой с официального сайта Центра прикладной урбанистики: «Город – это ДНК культуры, город необходим для накопления и развития культуры через сложные формы взаимодействия, избыточность и многообразие. Человек – основной элемент культуры и общества. Цель человека – саморазвитие, и оно возможно только через взаимодействие с другими. Полноценность развития человека зависит от качества городской среды, образования и культуры» [2].

Вовлеченность в городское пространство – это активность и интенсивность взаимодействия горожан между собой, а также с пространством и располагаемыми в нем объектами. Основными показателями включенности в социальное пространство города являются социальная активность горожан, активное участие в жизни города и использование публичных городских пространств. Степень и характер включенности индивида в социальное пространство города зависят от характеристик среды, социальной активности индивида и его территориальной идентичности [3, с. 9].

Одним из наиболее актуальных вопросов при анализе городского пространства является изучение вовлеченности в городскую жизнь, а также потребностей и социального комфорта индивидов [4, с. 120]. Весомый вклад в развитие научного изучения социального комфорта жизни людей в городе внес датский архитектор и консультант по городскому дизайну Ян Гейл (1936). Гейл проводил ряд исследований городского пространства и разработал практические рекомендации по корректированию социального пространства крупных городов. Он также написал ряд научных работ, посвященных городскому пространству. Наиболее известной стала его работа «Города для людей» (2012) [5].

Отправной точкой воззрений Гейла является стремление предложить новый подход к городскому планированию, отличный от того, который доминировал в XX в. Летом 2012 г. Ян Гейл посетил Калининград, где прочитал лекцию в БФУ им. Иммануила Канта и высказался следующим образом: «Пятьдесят лет назад, когда я был студентом Датской академии изящных искусств, было самое плохое время для городского планирования. И нас учили не самому лучшему: создавать пространство для автомобилей и зданий, а не города. А потом я женился на психологе» («Новый Калининград», 22 августа 2012 г.). Такова исходная посылка теории Гейла.

Гейл критикует классический модернизм в градостроительстве, в рамках которого доминирует создание планов с перспективы птичьего полета. Гейл считает, что градостроители забывают о комфорте человека. «Уже в самом методе планирования содержится игнорирование потребностей человека: градостроители летают на вертолетах и думают, куда приземлить очередную высотку» [6, с. 102]. Общей чертой почти всех городов, независимо от их географии, экономической жизнеспособности и этапа развития, является отсутствие должного внимания к людям, которые пользуются городским пространством. Ограниченность пространства, помехи на путях перемещения, шум, загрязнение воздуха, риск попасть в дорожное происшествие и в целом недостойные условия городской жизни – типичные проблемы, с которыми приходится сталкиваться жителям большинства городов мира. Данными городскими проблемами Гейл обосновал необходимость разработки нового подхода к городскому планированию, который будет исходить из потребностей индивида. Социально-исторический, научный и градостроительный процесс создания комфортного для индивида городского пространства Гейл называет «отвоением общественного пространства» [7, с. 21].

Еще в своей давней работе «Жизнь среди зданий» (1971) [8] Гейл отмечал важность тщательного подхода к проектированию городского пространства, поскольку последнее является пространством общественным. Общественное пространство, в свою очередь, – это пространство, где люди могут увеличивать свой социальный капитал. Чем менее развито городское общественное пространство с точки зрения комфорта для людей, тем ниже вовлеченность в городскую среду и меньше активности происходит на улицах города – люди постоянно спешат домой. Датский ученый выделяет три основных вида активности в городе:

- обязательная – трудовая, учебная деятельность, посещение магазинов и т. п.;
- опциональная – деятельность, осуществляемая людьми по желанию (развлечения, прогулки, досуг и т. п.);
- социальная – деятельность, обусловленная присутствием других людей (вся совокупность социальных контактов).

Вовлеченность в городское пространство, активность опциональной деятельности и комфорт социальной деятельности людей напрямую зависят от того, насколько организация городского пространства отвечает потребностям населения.

Описание города для людей Гейл начинает с формулировки антитезиса – «город не для людей». «Город не для людей» приравнивается Гейлом к городу для автомобилей. В таких городах в архитектурном плане доминируют многоэтажные здания и подземные автостоянки. Пространство в них организовано таким образом, чтобы обеспечивалось активное автомобильное движение и имелось большое расстояние между зданиями. Гейл сравнивает Дубай и Венецию, считая последний город пригодным для людей. Дубай – это город со скоростью движения более 100 км/ч, иными словами, это типичный город для машин, в котором превалирует гигантизм высотных зданий. Венеция же представляет собой идеальный город для пешехода (скорость движения в городе – 5 км/ч). Исходя из сопоставления с городом для машин, Гейл формулирует идеальный тип города для людей: город с невысокими, близко расположенными друг к другу зданиями, организацией расположения улиц, способствующей комфортному перемещению пешеходных потоков, хорошо обустроенными общественными зонами вдоль улиц и рядом с домами. Концепция города для людей сближает Яна Гейла со взглядами американского социолога и урбанистки Джейн Джекобс, которая также постулировала необходимость выработки градостроительной политики, где главными будут потребности жителя города и пешехода [9].

Гейл выделяет три основных параметра города для людей:

1) живой город – много людей передвигаются пешком, в общественных зонах постоянно происходит социальная активность, жители вовлечены в жизнь города;

2) безопасный город – чем более активно используются общественные зоны и выше вовлеченность в публичные пространства города, тем более развито чувство безопасности в общественных пространствах и рядом с ними;

3) здоровый город – неотъемлемой частью политики здравоохранения является пропаганда передвижения по городу пешком или на велосипеде («зеленая мобильность»).

Гейл называет несколько городов, в той или иной мере отвечающих представленным ранее критериям: Копенгаген, Хельсинки, Токио, Вена, Цюрих и Стокгольм. Гейл приводит статистику про свой родной город – Копенгаген, где 37 % жителей ездят на работу на велосипедах. Такая внушительная цифра связана:

– с городской политикой властей города – в Копенгагене активно реконструируются уличные сети, в результате чего сокращаются проезжие части для автомобилей и автостоянки, что способствует улучшению условий для велосипедистов. В Копенгагене действует разветвленная сеть велосипедных зон, конструктивно отделенных от автомобильных дорог. На велосипедных дорожках установлены специальные светофоры, интегрированные в общую систему регулирования движения, что делает перемещение велосипедистов по городу безопасным;

– примерами известных личностей: кронпринц Дании Фредерик лично возил своих детей в детский сад на велосипеде.

Гейл утверждает, что Копенгаген стал первым в мире городом, в котором в начале 1960-х гг. власти стремились создать инклюзивное комфортное для людей городское пространство за счет снижения интенсивности автомобильного движения и сокращения числа автостоянок. В 1962 г. центральная улица Копенгагена Стрёгет стала пешеходной, после чего количество пешеходов в городе за год увеличилось на 35 %. Ходить пешком стало более комфортно, на улицах появилось пространство для большего числа людей. В пригодных для пешеходов городах резко возрастают социальная вовлеченность и рекреационная активность. В связи с этим Гейл также затрагивает социальную функцию города как места для встреч. Пешеходное движение – это не бесцельное механическое перемещение. Это прогулки и социальные контакты. Датский теоретик считает, что в современных мегаполисах город утрачивает свою функцию места встреч. Публичное пространство крупных мегаполисов, ввиду гигантизма построек и динамичного образа жизни, становится враждебным коммуникации и поддержанию социальных связей. Социальная стабильность, безопасность, уверенность в завтрашнем дне, демократия и свобода слова – ключевые понятия, описывающие социальные перспективы города как места встреч.

Гейл формулирует ряд абстрактных тезисов городского планирования:

- собирать, а не рассредоточивать;
- интегрировать, а не изолировать;
- привлекать, а не отталкивать;
- открывать, а не закрывать;
- увеличивать, а не сокращать.

Непосредственную реализацию данные тезисы получили в проектах генеральных планов городов, разработками которых занимался Гейл. В 2000 г. Гейл основал архитектурное бюро *Gehl Architects*, целью которого была реорганизация городских пространств и создание комфортных зон для пешеходов и велосипедистов. Датский ученый внес вклад в преобразование Сиднея, Мельбурна, Перта, Нью-Йорка, Лондона, Алматы.

Ян Гейл также принял участие в трансформации Москвы. В 2011 г. по приглашению правительства Москвы он посетил первый Московский урбанистический форум. Команда из бюро *Gehl Architects* провела длительное исследование городского пространства Москвы. По результатам исследования был предложен ряд практических рекомендаций, часть из которых уже воплощена. В Москве активно началось развитие велоинфраструктуры – в 2015 г. в центре появились велосипедные дорожки на проезжей части и отдельные светофоры для велосипедистов. Правительство Москвы оказало содействие открытию пунктов велопроката [10]. Кроме этого, с опорой на рекомендации команды Гейла в Москве активно увеличивается площадь пешеходных зон. В 2014 г. в Москве открылась самая протяженная в Европе пешеходная зона (6,5 км) – от площади Гагарина до площади Киевского вокзала [11]. В 2016 г. для пешеходов были благоустроены Тверская улица, Новый Арбат, Кремлевская набережная, Таганская улица, Садовое кольцо и др. Благоустройство включало в себя расширение зоны для пешеходов, озеленение территории, установку скамеек, урн, а в некоторых случаях ограничение движения транспорта.

В завершение отметим, что Гейл в своих теоретических изысканиях концептуализировал новую парадигму градостроительства, отправной точкой которой является планирование городского пространства для пешеходов и велосипедистов. Датский архитектор выстраивает идеально-типическую конструкцию города для людей, которую он соотносит с конкретными городами.

Ян Гейл в своей теории систематизировал и применил на практике подход к городскому планированию, который получил название «новый урбанизм» [12, с. 34] и развивался также в урбанистических концепциях «права на город» [13]. В настоящее время, как было отмечено ранее, некоторые из принципов Гейла реализованы в конкретных городах, что способствует активизации вовлеченности в городское пространство. В XXI столетии обустройство комфортного города происходит как часть более обширного процесса демократизации, эмансипации и борьбы за права различных категорий населения. «Город для людей» становится важным условием этой борьбы.

Ссылки:

1. Никулина Ю.В. Семиотический аспект организации социального пространства современного города // *Философия и социальные науки*. 2008. № 2. С. 25–29.
2. Городская среда для людей [Электронный ресурс] // Центр прикладной урбанистики. URL: https://sredaforpeople.ru/media/prezentatsia_tspu.pdf (дата обращения: 19.03.2019).
3. Чернявская О.С. Включенность горожан в социальное пространство современного города: на примере Нижнего Новгорода : автореф. дис. ... канд. социол. наук. Н. Новгород, 2013. 30 с.
4. Русакович М.В., Смирнова Е.А., Колгушкина Ю.В. Исследование социальной комфортности проживания населения в городе // *Вестник Российской академии естественных наук*. 2016. № 4. С. 119–122.
5. Гейл Я. Города для людей. М., 2012. 276 с.
6. Там же. С. 102.
7. Гейл Я., Гемзо Л. Новые городские пространства. 3-е изд. М., 2012. 254 с.
8. Гейл Я. Жизнь среди зданий. М., 2012. 200 с.
9. Джекобс Дж. Смерть и жизнь больших американских городов. М., 2011. 460 с.
10. Столичный велосезон: в городе открыты 300 пунктов проката [Электронный ресурс] // Официальный сайт мэра Москвы. 2016. 21 апр. URL: <https://www.mos.ru/news/item/10198073/> (дата обращения: 19.03.2019).
11. Город для прогулок: как развиваются пешеходные зоны Москвы [Электронный ресурс] // Там же. 11 апр. URL: <https://www.mos.ru/news/item/9783073/> (дата обращения: 19.03.2019).
12. Петровская О.В. Современные теории развития урбанизма // *Научная мысль Кавказа*. 2014. № 4 (80). С. 31–36.
13. Brenner N. Cities for People, Not for Profit: Critical Urban Theory and the Right to the City. L., 2012. 284 p. <https://doi.org/10.4324/9780203802182>.

References:

- Brenner, N 2012, *Cities for People, Not for Profit: Critical Urban Theory and the Right to the City*, London, 284 p., <https://doi.org/10.4324/9780203802182>.
- Chernyavskaya, OS 2013, *Inclusion of Citizens in the Social Space of the Modern City: on the Example of Nizhny Novgorod*, PhD thesis abstract, Nizhny Novgorod, 30 p., (in Russian).
- Gehl, J 2012a, *Cities for People*, Moscow, 276 p., (in Russian).
- Gehl, J 2012b, *Life Between Buildings: Using Public Space*, Moscow, 200 p., (in Russian).
- Gehl, J & Gemzøe, L 2012, *New City Spaces*, 3rd ed., Moscow, 254 p., (in Russian).
- Jacobs, J 2011, *The Death and Life of Great American Cities*, Moscow, 460 p., (in Russian).
- Nikulina, YuV 2008, 'Semiotic Aspect of the Social Space Organization of the Modern City', *Filosofiya i sotsial'nyye nauki*, no. 2, pp. 25-29, (in Russian).
- Petrovskaya, OV 2014, 'Modern Theories of Urban Development', *Nauchnaya mysl' Kavkaza*, no. 4 (80), pp. 31-36, (in Russian).
- Rusakovich, MV, Smirnova, EA & Kolgushkina, YuV 2016, 'Study of the Social Comfort of Living in the City', *Vestnik Rossiyskoy akademii yestestvennykh nauk*, no. 4, pp. 119-122, (in Russian).
- 'Urban Environment for People' 2019, *Tsentr prikladnoy urbanistiki*, viewed 19 March 2019, <https://sredaforpeople.ru/media/prezentatsia_tspu.pdf>, (in Russian).