

Современная городская улица: инновационный подход к обеспечению безопасности*

Кудрявич Сергей Борисович, Северо-Западный институт управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации; факультет государственного и муниципального управления (Санкт-Петербург, Российская Федерация)

студент 3-го курса бакалавриата; e-mail: kudryavich.sergei@yandex.ru.

Научный руководитель:

Тюрина Юлия Александровна, Северо-Западный институт управления Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации; кафедра государственного и муниципального управления (Санкт-Петербург, Российская Федерация)

профессор кафедры, доктор социологических наук, профессор;

e-mail: tyurina-ya@ranepa.ru.

Аннотация

В статье раскрывается проблематика опасности улиц современного российского города и констатируется необходимость внедрения превентивных мер борьбы с правонарушениями. Автором представлена классификация основных мер обеспечения безопасности городских улиц и рассматриваются инновационные их виды: градостроительные и урбанистические. Дается оценка различным концепциям города, описываются недостатки градостроительной политики современной России и предлагаются альтернативы. Исследуются основные концепции улицы и раскрываются меры по превращению дорог для машин в улицы для всех. Формулируется ряд рекомендаций по повышению уровня безопасности на дорогах города и выводится портрет современной безопасной улицы.

Ключевые слова: градостроительство, урбанистика, город, улица, безопасность, правонарушение, дорожное движение, успокоение трафика.

The Modern Urban Street: An Innovative Approach to Safety**

Sergey B. Kudryavich, North-Western Institute of Management, Russian Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation; Faculty of State and Municipal Administration (Saint Petersburg, Russian Federation)

BA student; e-mail: kudryavich.sergei@yandex.ru.

Academic Supervisor:

Yulia A. Tyurina, North-Western Institute of Management, Russian Academy of National Economy and Public Administration under the President of the Russian Federation; Department of State and Municipal Administration (Saint Petersburg, Russian Federation) *Professor of the Department of State and Municipal Administration, Doctor of Science (Sociological), professor; e-mail: tyurina-ya@ranepa.ru.*

* Статья подготовлена по итогам IV Международной научно-практической конференции по вопросам государственного управления и общественного развития «Горчаковские чтения — 2022», состоявшейся 24 ноября 2022 г. в СЗИУ РАНХиГС (Санкт-Петербург).

** The article was prepared based on the results of the IV International Scientific and Practical Conference on Public Administration and Social Development “Gorchakov Readings 2022”, held on November 24, 2022 at the RANEPA SPIU (St. Petersburg).

Abstract

The article explores the issues of danger in the streets of a modern Russian city and establishes the need to introduce preventive measures to address the offenses. The author presents a classification of the major measures to ensure the safety of city streets and considers the qualitatively innovative types of these tools, both city planning and urbanistic ones. The paper assesses various urban concepts, features the drawbacks of urban planning policy of modern Russia, and suggests some alternatives. The author examines the key concepts of the street and identifies the measures to transform roads for cars into streets accessible to all. A few recommendations for increasing the level of safety on the city roads are formulated, and the concept of an innovative safe street is presented.

Keywords: urban planning, urbanism, city, street, safety, delinquency, traffic, traffic calming.

ВВЕДЕНИЕ

Среднестатистическую улицу русского города сложно назвать безопасной. Так, за 10 мес. 2022 г. только в Санкт-Петербурге произошло около 3,5 тыс. дорожно-транспортных происшествий, повлекших гибель 105 чел. и травмирование 4 тыс.¹ Присовокупить к этому иные преступления: кражи (19 480 зарегистрированных деяний за тот же период, притом только 395 совершено в квартирах, торговых точках и на складах), грабежи (893 деяния), разбойные нападения (151 деяние), убийства (119 деяний), изнасилования (48 деяний)² — и получается, что любой житель города — пешеход ли, пассажир, водитель — ежедневно подвергает свою жизнь и здоровье риску, просто выходя из дома.

Естественно, городские власти в стороне не стоят. Существует ряд мер, призванных повысить безопасность улиц: камеры наружного наблюдения (в Санкт-Петербурге — 65 тыс.)³, полицейские патрули, терминалы экстренной связи «Гражданин — полиция» (119 единиц в 10 районах Северной столицы)⁴ и проч. Вот только при масштабах дорожной сети данные цифры выглядят весьма скромно: так, в том же Петербурге совокупная длина 2081 городской улицы составляет около 2 тыс. км, не считая протяженных магистралей Петродворцового, Выборгского, Курортного, Колпинского, Кронштадтского и Пушкинского районов⁵. Но дело даже не в невозможности охватить все закоулки, подворотни и тупики, а в самой концепции указанных мер: они служат для фиксации правонарушений и в некоторых случаях помогают быстрее и эффективнее их раскрывать, но не могут *предотвратить*.

Таким образом, возникает проблема: какие методы нужно применять, чтобы преступления было труднее совершать физически? А самое главное: можно ли сделать так, чтобы эти методы не только имели социальную значимость, но и помогали экономике города?

¹ Показатели состояния безопасности дорожного движения : официальный сайт. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 20.11.2022).

² Основные сведения о состоянии преступности на территории Санкт-Петербурга за январь — октябрь 2022 г. / Прокуратура Санкт-Петербурга : официальный сайт. URL: https://epp.genproc.gov.ru/web/proc_78/activity/statistics/office/other?item=78085485 (дата обращения: 20.11.2022).

³ Городская система видеонаблюдения // Санкт-Петербургское государственное казенное учреждение «Городской мониторинговый центр» : официальный сайт. URL: <http://spb112.ru/catalogue/4/> (дата обращения: 20.11.2022).

⁴ Система экстренной связи «Гражданин — полиция» // Санкт-Петербургское государственное казенное учреждение «Городской мониторинговый центр» : официальный сайт. URL: <http://spb112.ru/catalogue/4/extreme/> (дата обращения: 20.11.2022).

⁵ Улицы России // Исследования «Яндекса» [Электронный ресурс]. URL: <https://yandex.ru/company/researches/2017/streets> (дата обращения: 20.11.2022).

ОСНОВНЫЕ МЕРЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ГОРОДСКИХ УЛИЦ

В сфере обеспечения безопасности современного города существует целый спектр мер. Автором предлагается следующая их классификация:

1. Градостроительные (связаны с городом как зональной системой, его планированием, созданием, развитием; например, сюда можно отнести саму концепцию города, виды и особенности которых будут рассмотрены далее).
2. Урбанистические (связаны с использованием и формированием городского пространства, взаимодействием города и человека; это концепция городской улицы, приоритетные методы регулирования движения и проч.).
3. Технические (связаны с использованием специальных приспособлений для контроля происходящего; например, уже упоминавшиеся камеры наружного наблюдения и терминалы связи с полицией).
4. Правовые (связаны с законотворческой деятельностью, правоустановлением и правоприменением в сфере административного, уголовного, земельного, водного и иного законодательства, определением санитарных и иных норм и проч.; сюда относятся все законы и подзаконные акты, регулирующие вопросы организации городского пространства (те же СанПиНы) и поведения людей в нем).
5. Организационно-управленческие (связаны с управленческими решениями публичной власти; например, расширение или сокращение маршрутной сети общественного транспорта, перекрытие улиц для автомобилей и проч.).
6. Социокультурные (связаны с нормами поведения в обществе, обычаями и паттернами; например, появление культуры ночных прогулок большими компаниями, восприятие автомобилей как потенциальной опасности и др.).
7. Информационные (связаны с доведением до сведения горожан данных о криминогенной обстановке, о дорожной ситуации и т. д.; например, размещение списков наиболее опасных перекрестков с призывом быть особенно внимательными на них).

В той или иной форме в России знакомы со всеми вышеперечисленными группами методов. Но если пункты 3–7 взяты на вооружение несколько десятилетий назад, то градостроительные и урбанистические меры пока остаются качественно инновационными для русских городов: если они и применяются, то редко и очень точечно. Таким образом, в данной работе будут подробно рассмотрены именно они.

1. ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ МЕРЫ

Концепция города — стратегия создания и развития города как такового, совокупность принципов его жизни. Для облегчения понимания можно вспомнить Генеральный план города (например, Санкт-Петербурга⁶) с его функциональными зонами, схемами размещения объектов капитального строительства и границами особых территорий. Автором на основе анализа карт, спутниковых снимков и панорам⁷ выделяются четыре основные концепции города (названия условны):

1. Азиатская (город — большая деревня, «расползается», нередко без явного центра; четкой планировки нет, улицы узкие и извилистые, часто без тротуаров, светофоров и иных объектов инфраструктуры; дома обычно индивидуальные, построенные без соблюдения

⁶ Генеральный план Санкт-Петербурга // Градостроительный портал Санкт-Петербурга : официальный сайт. URL: <https://portal.kgainfo.spb.ru/Genplan/> (дата обращения: 20.11.2022).

⁷ Яндекс.Карты [Электронный ресурс]. URL: <https://yandex.ru/maps> (дата обращения: 20.11.2022); Google Карты [Электронный ресурс]. URL: <https://www.google.ru/maps> (дата обращения: 20.11.2022); OpenStreetMap [Электронный ресурс]. URL: <https://www.openstreetmap.org/> (дата обращения: 20.11.2022).

единообразного стиля, размещенные не по красной линии; характерна для городов Азии, Африки, Латинской Америки, особенно нестоличных; примеры: Дакка, Кабул, Бейрут).

2. Европейская (город — противоположность деревне, компактный, организован вокруг явного центра с районными точками притяжения; четкая планировка, прямые протяженные улицы разной ширины в зависимости от транспортной роли, с ясной разметкой, тротуарами, полосами для общественного транспорта и др.; дома часто многоквартирные, выдержанные по стилю, квартальная застройка; характерна для городов Европы; примеры: Париж, Милан, Брюссель).

3. Американская (город — соединение деревни и собственно города, большой по площади, организован вокруг единого центра; четкая планировка, прямые протяженные улицы разной ширины и инфраструктурной обеспеченности в зависимости от транспортной роли: в центре — «европейские», на окраинах — более простые, часто без разметки и светофоров; дома в центре многоквартирные, распространены небоскребы, на окраинах частные, обычно одно- или двухэтажные, выстроенные по красной линии, с задним двором; характерна для городов Англо-Америки и Австралии; примеры: Филадельфия, Оттава, Мельбурн).

4. Социалистическая (город — противоположность деревне, довольно компактный, организован равномерно, с неявным центром; четкая планировка, еще более прямые и протяженные очень широкие улицы, с просторными тротуарами, с разметкой и светофорами, частым отсутствием специальных полос для общественного транспорта; дома многоквартирные и многоэтажные, основной стиль — функционализм, расположение внутри кварталов свободное; характерна для городов стран бывшего СССР и народной демократии, особенно восстановленных или целиком построенных при социализме; примеры: Волгоград, Астана, Минск).

Исходя из данной классификации, легко заключить, что в силу исторических причин русские города обычно имеют «европейский» центр и «социалистические» окраины, притом по причине масштабов жилищного строительства в СССР, активной урбанизации в тот период, разрушений эпохи Второй мировой войны и проч. второй компонент явно доминирует.

Между тем именно европейская концепция города обладает наибольшим количеством преимуществ. Рассмотрим основные ее достоинства в сфере безопасности жителей:

1. Квартальная застройка обеспечивает просматриваемость улиц, что позволяет оказывать упреждающий эффект на потенциальных злоумышленников (по-простому говоря, преступник сто раз подумает, стоит ли грабить прохожего, стоя перед десятками окон).

2. Закрытые (не обязательно запертые, а конструкционно отделенные от дорог) дворы, во-первых, затрудняют возможность посторонним пройти незамеченным вглубь квартала, во-вторых, предотвращают несчастные случаи наподобие вылета автомобиля с улицы в жилую зону или выхода ребенка на проезжую часть.

3. Полицентричность города (наличие районных центров притяжения) не требует от жителей много передвигаться по улицам, что снижает вероятность травматизма.

4. Иерархия улиц, с делением их на трассы городского, районного, местного и иного значения, с различными скоростными режимами и проч. приводит к доминированию (по совокупной протяженности) относительно тихих, спокойных дорог, обычно используемых только обитателями близлежащей территории, что помогает снижению числа ДТП и показателей травматизма на улицах [2, с. 171–173].

5. Продуманные, локальные схемы движения, зачастую составляющиеся с опорой на мнение местных жителей, также предотвращают некорректное поведение горожан, приводящее к авариям (простейший пример: если пешеходный переход расположен там, где людям удобнее всего переходить дорогу, они не будут перебегать ее в неположенном месте [2, с. 121–123]).

Кроме вопросов безопасности, следует отметить еще один важный факт: европейская застройка более выгодна экономически. Один из ярчайших примеров: когда дома тянутся вдоль тротуара, на первых этажах легко устраивать торговые точки, кафе и иные небольшие предприятия, ведь они всегда на виду у прохожих. Прогуливался — увидел — заинтересовался — вошел. Вот и интенсификация экономической деятельности: потребителю — товары и услуги, предпринимателю — прибыль, государству — налоги [2, с. 17]. В городе же социалистическом найти нужную организацию в доме, расположенном в глубине квартала, весьма проблематично даже намеренно, не говоря уж о спонтанном посещении.

Градостроительные стратегии современной России. Следует отметить, что Россия не спешит расставаться с социалистическими городами. Строго говоря, все становится только хуже: новые жилые районы крупных городов — это ряды невероятных размеров многоэтажек, строящихся в чистом поле, без инфраструктуры и подъездных путей, без рекреационных зон. Неслучайно подобным «человейникам» часто предрекают судьбу гетто: в эпоху зарождения идей строительства подобных комплексов в США и Европе был реализован ряд проектов, многие из которых закончили одинаково: люмпенизация жителей, ухудшение криминогенной обстановки и перманентные коммунальные проблемы приводили к единственно возможному решению — сносу [1].

При этом нельзя сказать, что альтернатив в нашей стране не существует в принципе: малоэтажные жилые массивы комфорт-класса строятся «по-европейски», с закрытыми дворами и зелеными зонами. Основная их проблема — стоимость квадратного метра жилья, неподъемная для среднестатистического русского даже с помощью ипотеки. Притом главная причина не в дороговизне подобной стройки как таковой, а в неотработанности технологии: например, на одной и той же площади мало- и среднеэтажная застройка может обеспечить такую же итоговую жилую площадь, как и многоэтажная⁸, но жить в таком районе будет куда комфортнее и безопаснее.

Это особенно важно на фоне модной сегодня реновации, которая, будучи временно отложенной в Петербурге [3], активно проводится, например, в Москве. Львиную долю обновленной застройки представляют собой те же многоэтажки, выстроенные между автомагистралями. Ряд общественных организаций предлагает готовые решения, предполагающие такой же объем жилплощади при меньшей этажности и ориентации общественного пространства на жителей района, но пока эти проекты остаются лишь проектами⁹.

2. УРБАНИСТИЧЕСКИЕ МЕРЫ

Концепция улицы — это ее предназначение, формирующее внешний вид транспортной артерии города. Автором на основе анализа городских панорам и фотографий¹⁰ предлагается упрощенное деление этих концепций на два подтипа:

1. Улица — дорога для машин; приоритет имеет личный автомобильный транспорт, как наиболее комфортный, быстрый и распространенный способ передвижения горожан по территории населенного пункта. В этом случае улицы обычно широкие, с минимумом выделенных полос для общественного транспорта, наземных пешеходных переходов, светофоров и перекрестков (их заменяют развязки); скоростной режим высок (в большинстве

⁸ Зюзино. Реновация здорового человека // Городские проекты Ильи Варламова* и Максима Каца** [Электронный ресурс]. URL: https://city4people.ru/static/album_zuzino.pdf (дата обращения: 20.11.2022).

* 23.03.2023 внесен Министерством юстиции Российской Федерации в реестр иностранных агентов.

** 22.07.2022 внесен Министерством юстиции Российской Федерации в реестр иностранных агентов.

⁹ Там же.

¹⁰ Яндекс.Карты; Google Карты; OpenStreetMap.

русских городов, например, можно безнаказанно разгоняться до 79 км/ч из-за нештрафуемого порога¹¹).

2. Улица — общественное пространство для всех жителей города: пешеходов, велосипедистов, пассажиров общественного транспорта, водителей (в порядке убывания приоритета), потому как все они, будучи горожанами, имеют равные права, но требуют разного уровня защиты в силу объективных причин. На такой улице проезжая часть не занимает всю ширину трассы: много места отводится тротуарам, велодорожкам, трамвайным путям, разделительным полосам; скорость движения автомобилей снижена (часто до 30–40 км/ч¹²), а регулирование поведения участников дорожного движения осуществляется не только нормативно-правовыми актами, но и планировкой местности, что будет подробнее затронуто далее.

Вторую концепцию часто так и именуют: «улица для всех». Первый этап перехода к ней — законодательное снижение максимальной скорости автомобилей; в странах Запада его распространение началось еще в последней четверти прошлого века, а сейчас оно принимает по-настоящему массовые формы: соответствующие меры внедряют города США [6], Франции¹³, Великобритании¹⁴ и многих других развитых государств. И это дает свои плоды: в Лондоне, например, данные ограничения позволили снизить травматизм на дорогах в два раза¹⁵. А в Москве первые попытки точечного перехода к данной концепции (программа «Моя улица») дали снижение количества пострадавших в ДТП на 29 % на благоустроенных улицах¹⁶ — получается, к русским реалиям эти принципы также применимы.

Физические ограничения вместо нормативных. Второй этап к воплощению в жизнь «улицы для всех» — внедрение физических мер успокоения трафика, призванных заменить менее эффективные нормативные меры. Общее правило таково: если улица кажется немного опасной, она, вероятнее всего, безопаснее. Если водители вынуждены постоянно концентрировать внимание на «неудобствах» планировки, они будут ехать медленнее, то есть таким образом детерминируется ограничение скорости, а не просто объявляется как индикативная мера [5].

Итак, в качестве основных физических ограничений, служащих успокоению трафика и повышению безопасности улиц, обычно выделяют:

1. Более узкие полосы движения (чем уже полоса, тем ниже комфортная скорость движения по ней)¹⁷.

¹¹ О Правилах дорожного движения Российской Федерации : утв. Пост. Совета Министров Правительства Российской Федерации от 23.10.1993 № 1090 [Электронный ресурс]. Доступ из СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/824c911000b3626674abf3ad6e38a6f04b8a7428/ (дата обращения: 20.11.2022); Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях : принят Государственной Думой 30.12.2001 (одобрен Советом Федерации 26.12.2001) [Электронный ресурс]. Доступ из СПС «КонсультантПлюс». URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34661/ (дата обращения: 20.11.2022).

¹² Ограничение скорости. Допустимая скорость и меры по ее регулированию. Мировой опыт // Городские проекты Ильи Варламова* и Максима Каца** [Электронный ресурс]. URL: https://drive.google.com/file/d/1sfWuya5XeqJMzZzGKfzqTjtR_2PwVanE/view (дата обращения: 20.11.2022).

* 23.03.2023 внесен Министерством юстиции Российской Федерации в реестр иностранных агентов.

** 22.07.2022 внесен Министерством юстиции Российской Федерации в реестр иностранных агентов.

¹³ La quasi-totalité des rues de Nantes va être limitée à 30 km/h // Le Monde [Электронный ресурс]. URL: https://www.lemonde.fr/societe/article/2020/08/25/a-nantes-la-quasi-totalite-des-rues-seront-limitees-a-30-km-h_6049900_3224.html (дата обращения: 20.11.2022).

¹⁴ Low-traffic schemes halve number of road injuries, study shows // The Guardian [Электронный ресурс]. URL: <https://www.theguardian.com/world/2021/jul/23/low-traffic-schemes-halve-number-of-road-injuries-study-shows> (дата обращения: 20.11.2022).

¹⁵ Там же.

¹⁶ Эффекты благоустройства города Москвы // КБ STRELKA [Электронный ресурс]. URL: https://drive.google.com/file/d/1WCig3t99NVJ48kjp_QL3s_AYcLNrcuIx/view (дата обращения: 20.11.2022).

¹⁷ Как проектировать улицы, чтобы не гибли люди // Проект «Ноль смертей» [Электронный ресурс]. URL: <https://city4people.ru/post/kak-proektirovat-ulicy-chtoby-ne-gibli-lyudi.html> (дата обращения: 20.11.2022).

2. Меньшее расстояние между перекрестками и/или пешеходными переходами (чем короче бессветофорный отрезок пути, тем сложнее на нем разогнаться)¹⁸.
3. Наличие разделительных полос и пограничных территорий, физически отделяющих встречные полосы движения, а также проезжую часть и тротуар; при этом пограничная территория по бокам проезжей части — это не металлический забор, а многофункциональная зона, на которой могут размещаться деревья и кустарники, скамейки и фонари, велосипедные дорожки и иные инфраструктурные объекты [4].
4. Выступы тротуаров, особенно на перекрестках (они не только визуально сужают проезжую часть, но и обеспечивают пешеходам лучшую просматриваемость дороги перед ее переходом) [2, с. 57–60].
5. Искусственное искривление улиц (если дорога не прямая, разогнаться на ней куда труднее) [2, с. 61].
6. Меньший радиус поворота на перекрестке (опять-таки, приходится сильнее тормозить) [2, с. 129–132].
7. Настроенные на разное время дня светофорные фазы, обеспечивающие «зеленую улицу» для транспорта, движущегося с предпочтительной скоростью¹⁹ [2, с. 138–139].

Существует еще множество дополнительных предложений, но суть всех их сводится, во-первых, к уменьшению средней скорости движения автомобилей — основного источника опасности на дорогах, и во-вторых, к физической защите наиболее уязвимых участников движения, то есть пешеходов и пользователей средств индивидуальной мобильности.

ИТОГОВЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

Подводя итог, автор предлагает следующие рекомендации по повышению безопасности городских улиц с применением инновационных методов:

1. Изучить градостроительный опыт Западной Европы, комплексно оценить его применимость в отечественных условиях, на основании чего создать методические рекомендации по составлению генеральных планов городов и иных основополагающих документов в сфере градостроительства.
2. Обновить нормативно-правовую базу градостроительства, подстроить законодательство под новые типы застройки и обеспечить его гибкость.
3. Приостановить процесс реновации в крупных городах, пересмотреть проекты строящихся взамен хрущевок жилых массивов и обновить их в соответствии с современными градостроительными и урбанистическими нормами, после чего реновацию не только продолжить, но и интенсифицировать.
4. Принять комплексный план модернизации городского пространства в каждом городе (в идеале — в каждом более или менее крупном населенном пункте), через голосование жителей выявлять приоритетные улицы и последовательно их улучшать, для чего предусмотреть отдельную расходную статью бюджета.
5. Развивать систему городского общественного транспорта, поощрять стремление горожан предпочитать личному автомобилю такси, автобусы, троллейбусы, трамваи, метро, средства индивидуальной мобильности и пешие прогулки.
6. В каждом городе создать эффективную систему получения обратной связи от жителей по вопросам внедрения новых концепций городского строительства (достаточно приспособить для этого имеющиеся формы обращений в органы публичной власти), в обязатель-

¹⁸ Dangerous by Design // Smart Growth America [Электронный ресурс]. URL: <https://smartgrowthamerica.org/wp-content/uploads/2021/03/Dangerous-By-Design-2021-update.pdf> (дата обращения: 20.11.2022).

¹⁹ Как проектировать улицы, чтобы не гибли люди // Проект «Ноль смертей» [Электронный ресурс]. URL: <https://city4people.ru/post/kak-proektirovat-ulicy-chtoby-ne-gibli-lyudi.html> (дата обращения: 20.11.2022).

ном порядке рассматривать и учитывать при планировании и ремонте поданные отзывы, жалобы и предложения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

На основании вышеизложенного попробуем ответить на вопрос: что такое безопасная улица города по-новому? Это не усеянная камерами автомагистраль, не перегруженное знаками шоссе, а органичная часть городского пространства, спланированная, построенная и оформленная таким образом, чтобы быть комфортной для всех жителей, вне зависимости от их статуса, рода занятий и предпочитаемого средства передвижения. Место, выполняющее не только утилитарную функцию связи разных частей города, но и служащее общественным пространством, разнообразным, спокойным и безопасным, где сбить пешехода на «зебре» или вырвать сумку у прохожего очень непросто физически.

Современные градостроительные и урбанистические тенденции доказали свою эффективность на практике, сделали город собственностью всех его обитателей. Как было показано, значительная часть тенденций приложима к русским реалиям. Притом затраты на преобразование улиц вполне могут окупиться экономически, не говоря уже о социальной пользе.

Литература

1. Варламов И. А. * Что делать с Парнасом и подобными жилыми комплексами? // Илья Варламов*: Teletype.in [Электронный ресурс]. URL: <https://varlamov.ru/2085839.html> (дата обращения: 20.11.2022).
2. Мелло Д., Бен-Эймос А., Уинн М. Проектирование городских улиц / [Джошуа Мелло, Ариэль Бен-Эймос, Мишель Уинн и др.]; пер. с англ. [Н. Андреев фонд «Городские проекты Ильи Варламова* и Максима Каца**»]. М.: Альпина нон-фикшн: Городские проекты, 2015. 192 с.
3. Рослин С. «Решать будет следующий губернатор»: Беглов вынужден приостановить часть своего закона о реновации после гнева горожан // Невские новости [Электронный ресурс]. URL: https://nevnov.ru/23702306-_Reshat_budet_sleduyuschii_gubernator_Beglov_vinuzhden_priostanovit_chast_svoego_zakona_o_renovatsii_posle_gneva_gorozhan (дата обращения: 20.11.2022).
4. Сурин В. В. Разрез улицы // Vladislav Surin: YouTube [Электронный ресурс]. URL: <https://www.youtube.com/watch?v=FUUpvbfNqjM> (дата обращения: 20.11.2022).
5. Maron C. The Key to Slowing Traffic is Street Design, Not Speed Limits // Strong Towns [Электронный ресурс]. URL: <https://www.strongtowns.org/journal/2021/8/6/the-key-to-slowing-traffic-is-street-design-not-speed-limits> (дата обращения: 20.11.2022).
6. Walker A. Grading Secretary Pete's New Road-Safety Plan // Curbed [Электронный ресурс]. URL: <https://www.curbed.com/2022/01/secretary-pete-buttigieg-road-safety-vision-zero.html> (дата обращения: 20.11.2022).

* 23.03.2023 внесен Министерством юстиции Российской Федерации в реестр иностранных агентов.

** 22.07.2022 внесен Министерством юстиции Российской Федерации в реестр иностранных агентов.