

магнітному підвісі, канатні дороги та ін. Конструктивно рейкові автомобілі є різновидом швидкісного трамвая.

Реальна собівартість проїзду в транспорті «другого рівня» буде нижче собівартості проїзду в існуючому міському пасажирському транспорті в 3-5 разів в силу його наступних переваг:

- 1) великий термін служби рейок – струнної шляхової структури (100 років) і відносно невисока її вартість;
- 2) завдяки високій провізній здатності один підвісний трамвай замінить 2-3 автобуси, тому його відносна вартість буде невисокою;
- 3) компактність пасажирських станцій, гаражів-парків зумовлена малими розмірами підвісних трамваїв і їх невеликою потрібною кількістю, відсутність пішохідних переходів, перехресть, шляхопроводів, багаторівневих розв'язок знижує вартість транспортної інфраструктури, амортизаційні і експлуатаційні витрати по ній;
- 4) відсутність землі, займаної транспортною системою звільнить землю під міську забудову, що принесе не додаткові витрати, а навпаки – додаткові доходи;
- 5) висока екологічність транспортного засобу в порівнянні з будь-якої іншої міською транспортною .

Транспорт «другого рівня» дозволяє прокладати траси з великими прольотами, має високу швидкість руху, є відносно недорогою високорентабельною системою з невисокими експлуатаційними витратами і низькою собівартістю проїзду.

Отже, у конструкцію підвісного трамвая закладаються технічні рішення, націлені на забезпечення основних вимог, що пред'являються до міського транспорту: висока надійність і безпека руху; мінімізація енергоспоживання; надання комфортних умов для пасажирів; достатня провізна спроможність; дотримання екологічних вимог.

Жабина А. И., аспірантка

*Харьковский национальный университет городского хозяйства
имени А. Н. Бекетова, Украина*

РОЛЬ СОВРЕМЕННОГО МЕТРОПОЛИТЕНА В ГОРОДСКОЙ СРЕДЕ

Сегодня метрополитен, пожалуй, одна из наиболее скомпрометированных городских технологий. Любопытно, что в хоре критиков достаточно слабо различимы голоса рядовых пользователей. Гораздо важнее и, конечно, интереснее попытаться понять мотивы ежедневно совершаемых действий. Почему же, несмотря на все перечисленные и еще многие подразумеваемые злоключения, современные горожане пользуются метро?

Отдавая должное нынешней роли метро, не стоит забывать о его вкладе в создание современного города. Интенсивная технологизация городского пространства, создание масштабного многоуровневого города за счет освоения ранее не задействованных пространств, внедрение новых скоростных режимов и массовых ритмов города – эти и многие другие изменения составляют основу «метроинтервенции» и определяют значение метро в городской жизни. За время своего существования оно делает широкодоступными множество технологических новинок, включая системы вентиляции, эскалаторы, различного рода автоматы, становясь своеобразной выставкой технологических достижений, постепенно приучающей горожан к пользованию «метродевайсами».

Обеспечивая относительно благоприятную температуру воздуха и постоянное освещение, метро образует продлённую искусственную среду, значительно превосходящую масштабами другие общественные пространства своего времени, вроде окончательно вышедших к тому времени из моды пассажей.

Наряду с другими видами городского транспорта метро участвует в создании «человека мобильного» – нового горожанина для нового города.

Метро надежно соединило городское пространство сетью маршрутов и визуально объединило его картой. Оно внесло существенный вклад в формирование мобильного горожанина, способствуя его превращению из пешехода в пассажира – человека, для которого транспортные поездки на значительные расстояния, представляющие собой смесь привычки и новизны, стали неотъемлемой частью повседневности.

Говоря о вкладе метро в создание современного города, нельзя не признать, что мегаполисы и их жители счастливы или несчастливы своим метрополитеном по-разному. Долгое время подземка служила знаком особенности городов, укрепляла их статус «прогрессивности» и исключительности. Символизм метрополитена особенно часто задействовали столичные города: «Они использовали отдельные технологии, чтобы сохранить свою репутацию передовых городов. Так, в Париже, уже располагавшем трамваем и пригородной железной дорогой, метро специально строилось к Всемирной выставке 1900 года (Hard & Misa 2010: 8). В свою очередь, столицы своим статусом усиливали значение метро как особой городской технологии.

Именно заметное отставание метрополитена от других городских пространств по степени комфортности и удобству (кондиционированию, уровню шума, общей эргономичности и пр.), от других видов транспорта – по скорости движения – приводит к нарастающему недовольству пользователей.

Сегодня подход, игнорирующий значимость пользователей метрополитена и фактически представляющий его пустым пространством, весьма сомнителен: «Пустое метро — вовсе и не метро. Именно сотни тысяч путешествующих ежедневно вызывают его к жизни» (Schrag 2006: 243).

Пользователи становятся действенной силой хотя бы вследствие резкого увеличения пассажиропотока: «В метро сталинского времени пассажир был редок, что способствовало превращению его в часть тотального художественного произведения. Современное же метро перевозит, девять миллионов пассажиров в день» (Рыклин, 2005).

Почему горожане пользуются метро? На протяжении полутора веков ответ на этот вопрос практически не менялся, но сегодняшние рассказы метропользователей обнаруживают гораздо более сложно устроенную систему аргументации. Выбор метро, в случае, когда он является выбором, а не «унаследованной практикой», городским автоматизмом или единственно доступной возможностью, – это не только предпочтение конкретных маршрутов, но и иногда вполне рефлексивный, иногда находящийся на грани осознаваемого выбор переживаемых состояний, способов проведения времени, отношений с городом и собственной повседневностью.

Метро – технология и пространственная организация, ставшая одним из наиболее значимых символов современного мегаполиса. Несмотря на значительную предзаданность сценариев использования и смысловых координат, а также изрядно подмоченную в последнее время репутацию, метро воспринимается современными горожанами не только как средство транзита, но и как важный инструмент выстраивания отношений с городом и своими повседневными опытами. В перенасыщенном городе метро с его минималистской средой (по сравнению с многообразием наземного мира) активно используется горожанами как «настройка» желаемой интенсивности городской жизни, включенности в современные технологии связи. Его условно можно назвать одним из последних городских фронтиров – «старой доброй» технологией, применяемой против постоянно совершенствующихся девайсов и технологических систем.

Карлова Е. А. д-р. экон. наук, профессор,
Радионова Л. А., канд. филос. наук, доцент,
Склярчук Н. И. канд. экон. наук, доцент

*Харьковский национальный университет городского хозяйства
имени А. Н. Бекетова, Украина*

ТЕРТИАРИЗАЦИЯ ЭКОНОМИКИ ГОРОДОВ В ЭПОХУ ПОСТМОДЕРНА

Города, претерпевшие в свое время значительные перемены под влиянием индустриализации, урбанизации и образования национальных государств, теперь видоизменяются под воздействием новых экономических и технологических сил, которые, будучи глобальными и универсальными по своей природе, могут, если их правильно использовать, открыть городам