Егор Алексеевич Королёв

Санкт-Петербургский государственный университет

almaata1@ya.ru

**Велосипед в умном городе: новые медиа vs традиционные медиа**

Журналисты традиционных медиа не поддерживают развитие велосипедного движения в Петербурге. Аудитория обсуждает эту тему в пространстве социальных сетей. В общественном пространстве продолжается дискуссия о велосипеде в городе.

Ключевые слова:новые медиа, социальные сети, велосипед

Петербург в 2020 году сложно назвать умным городом. Он по-прежнему развивается по старым траекториям – начиная от строительства на окраинах спальных районов-муравейников и заканчивая активно продолжающимся строительством новых дорог и магистралей. Единичные общественные пространства появляются чаще всего благодаря частным инициативам. Петербург в отношении доступных набережных, зон платной парковки, велодорожек до сих пор отстаёт от европейских мегаполисов, где велосипед «как средство передвижения постепенно перерастает привычные границы и превращается в часть городской жизни» [1: 22].

Петербургские власти в последние годы стали развивать велодвижение, но методы развития вызывают вопросы у горожан. Пока подконтрольные Смольному СМИ рапортуют о новой велополосе, сами жители анализируют некачественное исполнение работ. Велосипедисты в пространстве социальных сетей создали несколько групп ([https://vk.com/bikes\_spb](https://vk.com/bikes_spb#_blank), [https://vk.com/clubvelopiter](https://vk.com/clubvelopiter#_blank), [https://vk.com/velosipedization](https://vk.com/velosipedization#_blank)), аудитория которых превышает аудиторию многих традиционных медиа. В последних тема тоже стала появляться, но чаще всего со скептической оценкой. Журналисты иронизируют над словом «велосипедизация», иногда доходят даже до оскорблений ([https://wdco.ru/m3bP4](https://wdco.ru/m3bP4#_blank)), сомневаются, что в Петербурге можно использовать опыт северных европейских городов. Такие тексты пишут те, кто не использует велосипед по дороге на работу. Корреспонденты городских СМИ редко предпринимают попытку всесторонне разобраться в теме, узнать о плюсах развития велодвижения у экспертов. Журналисты часто исходят из собственных личных предпочтений автомобилиста и/или пешехода, не умеют или не хотят встать над «схваткой». Если город отстаёт в своём развитии от мировых тенденций и этот тренд поддерживается традиционными медиа, то последние тоже начинают отставать и, в том числе по этой причине, терять аудиторию. Читатели уходят в социальные сети, где могут найти плюралистичную и более многообразную информацию.

Многочисленное городское велосообщество, в основном молодёжь, не видит поддержки своих идей в пространстве СМИ, создаёт свои медиаплощадки. Велосипедисты не просто анализируют существующую велоинфраструктуру, но пытаются влиять на ситуацию, стать активной группой интересов, а в некоторых случаях и группой давления.

В Петербурге появляются проекты по урбанистике, одним из направлений которых стало развитие велодвижения. Общественные инициативы начали включать в себя идеи по организации велопарковок, велополос. Одна из таких полос появилась в 2019 году на Большом проспекте Васильевского острова в рамках реализации инициативы жителя в проекте «Твой бюджет».

Петербург только начал развивать велоинфраструктуру, и не все жители готовы смириться с тем, что городским пространством надо делиться. Многочисленная аудитория автомобилистов и пешеходов чаще всего не пытается понять, почему велосипед можно использовать не только в парках. Многих устраивает современное положение, когда новые магистрали и мосты не спасают мегаполис от пробок [2: 211]. В социальных сетях в группах районов и муниципальных округов ведутся долгие и зачастую бурные дискуссии. Через такие дискуссии проходили и Амстердам, и Копенгаген, жители которых не сразу стали использовать велосипед как средство передвижения по городу. Датский архитектор Ян Гейл уверен, что, если построить больше велосипедных дорожек, станет больше велосипедистов [3]. Очевидно, что Петербург только в начале этого пути и в его медийной экосистеме пока только зарождается идея города, в котором пешеход безопасно идёт по широкому тротуару, автобус едет по выделенной полосе для общественного транспорта, машина катит по дороге, а велосипедист — по велодорожке. Пространством города надо делиться – только тогда город станет удобным, комфортным, счастливым и даже умным.

Литература

1. Нефёдов В. А. Как вернуть город людям. М.: Искусство-XXI век, 2015.

2. Монтгомери Ч. Счастливый город. М.: Манн, Иванов и Фербер, 2019.

3. Ян Гейл и Биргитт Сварре. Как изучать городскую жизнь, 2016.