

ТРОТУАР В ИНДИЙСКОМ ГОРОДЕ: ПРОСТРАНСТВО МАРГИНАЛИЗАЦИИ ПЕШЕХОДА

© 2020 С. СИДОРОВА

DOI: 10.31857/S032150750008725-9

СИДОРОВА Светлана Евгеньевна, кандидат исторических наук, ст.н.с. Центра индийских исследований Института востоковедения РАН (veta.sidorova@mail.ru)

Резюме. Статья посвящена индийскому тротуару, который рассматривается через призму его взаимоотношений с «соседями»: проезжей частью и фасадами домов. Пространство между ними, предназначенное для транзита пешеходов, является объектом агрессивных притязаний с обеих сторон. В результате, тротуар в современной Индии превращается в место амобильности, а пешеход - в наиболее бесправную и маргинализованную фигуру на городских улицах. Рассматриваются особенности устройства индийского урбанистического пространства в контексте современных градостроительных тенденций.

Ключевые слова: Индия, новый урбанизм, тротуар, пешеходность, проезжая часть, фасад

SIDEWALK IN INDIAN CITY AS A SPACE OF MARGINALIZATION OF A PEDESTRIAN

Svetlana E. SIDOROVA, PhD (History), Senior Research Fellow, Center for Indian Studies, Institute of Oriental Studies of Russian Academy (veta.sidorova@mail.ru)

Abstract. The paper focuses on the problems of sidewalks in Indian urban space considered through the lens of their relations with the "neighbors" - highways and facades of the buildings. The stripe of pave between them intended for the transit of pedestrians is aggressively claimed by both sides. Thin footpaths (if any) and lack of dividers between pedestrians and fast moving cars visually demonstrate priority given to highways in Indian cities. Spatial discrimination of the pedestrians makes it totally uncomfortable and unsafe for those using sidewalks. At the same time Indian sidewalks are under strong pressure from commercial activity, which instead of being located behind the facades of the buildings occupy transit zones intended for walking. These zones are completely blocked by parked cars and motorbikes, road signs, constructions, trees, small temples, statues, sleeping people, slums, cows, dogs, as well as innumerable vendors and stalls selling everything that somebody can imagine. Neglecting the interests of the moving people could be ascribed to specific perception of urban environment in India characterized by intolerance to the idea of emptiness when every empty space tends to be seen as available for either transport, business purposes or other stationary activity. As a result sidewalk turns into the place of amobility and the pedestrian - into a cast-off and marginalized figure in the street. Based on Jeff Speck's theory of walkability and other modern urban concepts the article analyses the specifics of Indian urban space planning that mostly runs contrary to the instincts of developed-world urbanists.

Keywords: India, new urbanism, sidewalk, walkability, driveway, facades

В 2016 г. писатель индийского происхождения Дипак Сингх делился своими эмоциями: «С 2003 г. я живу в США с их просторными тротуарами. Когда я возвращаюсь в Индию, у меня возникает ощущение, будто я участвую в гонках с препятствиями. Ни на минуту я не должен терять бдительность относительно того, куда я наступаю - на человека или спящую собаку, я постоянно начеку из-за того, что кто-то может налететь на меня сзади. Некоторые люди ездят на мотоциклах по тротуарам. В атаку может пойти и разъяренная корова».

В этом же тексте, посвященном опасностям, с которыми сталкиваются индийские пешеходы, писатель привел слова своей матери, несколько лет назад сбитой моторикшей в г. Лакхнау: «Если вы хотите покончить жизнь самоубийством, просто пройдите по индийской оживленной улице» [1].

В статье ниже речь и пойдет о тротуаре в индийском городе, который носит собирательный

образ, вобравший характерные черты едва ли не каждого населенного пункта южноазиатского субконтинента.

Предлагаемый материал является результатом моих полевых наблюдений, собранных во время блужданий по улицам индийских городов в поисках архитектурных и ландшафтных «отметин» колониального прошлого. Текст не содержит готовых выводов, но имеет целью привлечь внимание к своеобразным способам освоения уличного пространства и пешеходной мобильности в Индии, что, возможно, предполагает выработку специальных/региональных урбанистических подходов и решений.

Тротуар - конструктивный элемент городского ландшафта, призванный исполнять функцию транзитного пространства для пешеходов. Обеспечение безопасности и удобства локомоций последних - важная функция любого города.

Городской тротуар не существует сам по себе; как правило, он ограничивается и находится в со-

четании с проезжей частью и фасадами домов. Именно «взаимоотношения» тротуаров с этими «соседями», которые машинами, витринами, ступенями, подъездами, летними верандами, парковками пытаются заступить на территорию пешеходов, свидетельствуют о предпочтениях, отдаваемых тем или иным участникам дорожного движения, превалирующих представлениях об организации уличного пространства, предпочтительных моделях мобильности и, в целом, об уровне пешеходности города.

Вокруг категории пешеходности в последние десятилетия сложился целый корпус текстов и концепций, сформировавших отдельное направление - *Walkability Studies*, гармонично вписывающееся как в исследования урбанистических пространств, так и проблемы мобильности. Один из основоположников этого направления, американский градостроитель и писатель Джеф Спек, итог своих многолетних изысканий свел к «общей теории пешеходности» (*General Theory of Walkability*), в соответствии с которой «ходьба, доставляющая удовольствие, должна отвечать 4-м условиям: быть полезной, безопасной, удобной и интересной» [2, р. 11].

Существующие на сегодняшний день многочисленные определения пешеходности так или иначе отражают обозначенные Спеком принципы. Изучение этого феномена и связанных с ним инфраструктурных элементов пространственного обустройства было вызвано современными градостроительными тенденциями, в частности концепцией «нового урбанизма» (*new urbanism*), продвигающей идею небольших, компактных городов, где необходимые для жизни объекты находятся на пешем расстоянии, ратующей за снижение плотности транспортных потоков, развитие общественного, велосипедного и другого малого индивидуального транспорта и пешего передвижения.

В результате такого подхода на практике тротуар не только значительно расширяется, но и уравнивается в правах с дорогой, начинает с ней активно конкурировать, отвоевывая у нее пространство и защищаясь от вторжения. Учитывая все эти аспекты, Майкл Саутворт, профессор школы городского и регионального планирования Калифорнийского университета, предлагает еще одно определение пешеходности: «Это степень, до которой созданная окружающая обстановка поддерживает и поощряет хождение за счет обеспечения безопасности и удобства, соединения людей с точками назначения за разумный отрезок времени и при приложении умеренных усилий, создания визуального интереса во время продвижения» [3, pp. 246-247].

В этой парадигме в настоящее время стараются развиваться города условно западной цивилизации, «уставшей» от автомобильного засилья.

В унисон с новым урбанизмом концепция новой мобильности предполагает не торжество хайвеев и эстакад, а качество и пропускную способность тротуаров и велосипедных дорожек.

В стороне от этих трендов остаются города Индии, о чем свидетельствуют показатели уровня их пешеходности. Определение степени благорасположенности пространства к пешеходу подразумевает возможность ее количественного измерения. Существует т.н. *индекс пешеходности*, который позволяет совокупно перевести в цифровые значения все 4 принципа Джефа Спека.

В 2011 г. организация *Clear Air Initiative*, занимавшаяся подсчетом этого индекса в Азии, провела исследования в 30 индийских городах. Их показатели разместились на шкале в пределах от 22 до 91 условной единицы, а среднее значение составило 52. Для расшифровки полученных данных предлагался следующий ключ: 0-25 - нет возможности для пешей ходьбы, передвижение только на транспорте; 25-50 - местность не предназначена для пешей ходьбы, только до незначительного числа мест можно добраться пешком; 50-70 - есть некоторые места, доступные для пешего хода, но для каждодневной жизнедеятельности требуется наличие транспорта [4, р. 2958].

В настоящей статье индийские тротуары рассматриваются в пространственной системе координат через призму их взаимоотношений с «соседями»: проезжей частью и фасадами домов.

ПРОЕЗЖАЯ ЧАСТЬ

«Конституция Индии гарантирует каждому гражданину фундаментальное право на свободу передвижения по стране. Сегодня это право нарушается во многих городах, т.к. пешеходная инфраструктура занимает самое незавидное положение при планировании индийских урбанистических пространств. Традиционные индийские города компактной застройки с многофункциональными зонами, пешеходными улицами были переформатированы, чтобы уступить место расползающимся городам и бесконечным дорогам, что потворствует частному автотранспорту. Дизайнерские рекомендации, заимствованные у развитых, зависящих от автомобильного движения стран, меняют форму, структуру и контекст современных индийских городов. Пешеходы теряют место на дорогах, парковках, которые берут верх над пешеходной инфраструктурой» [5].

Так звучит одно из типичных описаний положения дел в урбанистическом пространстве Индии.

Индийский тротуар испытывает жесточайшее давление со стороны проезжей части. Ее тотальное господство в уличном пространстве визуально заметно или в полном отсутствии полос для пешеходов, которые заменяют им обочины, или их узости,

или размытости границы между ними. Жизнь индийских городов вопреки новейшим тенденциям продолжает подчиняться движению машин. Об этом свидетельствует доминирующее в индийском градостроительстве понимание дороги.

Как пишут авторы доклада «Ходьба и велосипедная езда в индийских городах: борьба за улучшение обочин»: «Взятое за основу определение дороги в Индии сводится к тому, что она является пространством для моторизованного транспорта, и ее предназначение считается реализованным, если машины равномерно движутся по ней. И это главная причина, из-за чего пешеходные зоны, если они вообще имеются, во многих городах Индии сведены к простым обочинам с препятствиями» [6, р. 3].

С каждым годом по мере роста потока автотранспорта проблема становится все острее, что заставляет индийские СМИ все чаще и критичнее высказываться на эту тему. Анализ публикаций свидетельствует, что такая ситуация носит для страны повсеместный характер и высвечивает несколько основных причин такого положения дел.

Одна из них, по мнению представителей экспертного сообщества, кроется в несистемном подходе к городской застройке, решении проблем по мере их поступления. Дивья Коттадиэл, представитель международной компании *EMBARQ*, предлагающей решения в области городской мобильности, объяснила такую незатейливую философию индийского урбанистического планирования следующим образом: «Когда парковка машин превращается в проблему, они строят парковочную площадку. Когда движение в городе стопорится, они расширяют улицу». Ей вторит Риши Агарвал, директор Центра по развитию Мумбаи (*Mumbai Sustainability Center*): «Все делается не по плану, а от случая к случаю» [7].

Другие исследования, напротив, отмечают умеренный характер активного дорожного строительства, т.к. именно хайвеи и эстакады придают городам облик мировых центров и делают их инвестиционно привлекательными площадками.

В упомянутом докладе «Ходьба и велосипедная езда ...» говорится, что города сами себя брендируют как места реализации дорогих проектов. «Такие проекты формируют урбанистический вид, и этот вид привлекает большие деньги, крупных игроков и большие контракты, которые повышают стоимость земли... Таким образом, концепция города, основанная на превосходстве моторизованного транспорта, подпитывает финансовые интересы, которые в свою очередь поддерживают проекты, направленные на превращение индийских городов в «центры мирового класса». Из этого следует, что проблема не только в господстве старой парадигмы, но и в существовании лоббистских групп, связанных с политическим и бюрократическим классом. И в этом состоит суть по-

литэкономии городов Индии, равно как и других развивающихся стран» [6, р. 1].

В качестве фактора, усугубляющего ситуацию, авторы обозначили и государственную политику, которая в последние два десятилетия стимулировала граждан к приобретению автомобилей, напирая на то, что это вклад в развитие экономики страны. При этом стоит отметить, что автомобиль в Индии все еще является признаком состоятельности и важным статусным символом. Это особенно заметно по тому, как выстраивается иерархия транспортных средств на дорогах, когда при прочих равных условиях негласным преимуществом пользуется четырехколесный частный транспорт, затем, по нисходящей линии, - трехколесные (моторикши), двухколесные моторизованные средства передвижения и, наконец, замыкают «табель о рангах» велосипедисты и пешеходы.

Результатом пространственной дискриминации пешеходов и велосипедистов является не только эмоциональный и двигательный дискомфорт, но и прямая угроза их жизни и здоровью.

Данные по числу аварий - неизменный элемент или даже зачин большинства публикаций на тему мобильности в индийских городах. Официальная статистика сообщает, что в 2016 г. на дорогах Индии погибло 150,7 тыс. человек и пострадало 494,6 тыс. Однако эти сведения считаются заниженными, т.к. далеко не все случаи фиксируются полицией. Авторы аналитического отчета по безопасности дорог в Индии полагают, что реальная цифра пострадавших может быть от 2-х до 3-х млн человек.

На пешеходов, велосипедистов и мотоциклистов, по официальным сведениям, приходится от 84 до 93% погибших, из них на пешеходов отдельно - от 8 до 25%. Однако независимые исследования считают, что более реалистично выглядят доли в 37% и 20% на пешеходов и мотоциклистов, соответственно [8, pp. 2, 4, 9]. Некоторые опросы свидетельствуют, что в наибольшей безопасности люди чувствуют себя на улицах, находясь внутри транспортного средства (машины, автобуса, моторикши), а не вне его, что дополнительно стимулирует горожан к приобретению моторизованных средств передвижения [9].

Рост транспортной загруженности объясняется не только интересами финансовых групп, статусными факторами, но и недостаточно развитым общественным транспортом. Огромное народонаселение страны и городов в сочетании с внушительными расстояниями, которые необходимо преодолевать ежедневно, являются причинами высокой насыщенности улиц личными средствами передвижения, которыми вынуждены обзаводиться даже относительно небогатые люди. Поэтому едва ли не основную массу потока составляет двухколесный транспорт: мотоциклы, скутеры, мопеды, велосипеды.

По данным на 2015 г., на дорогах в Индии было 26,4 млн автомашин и 154,2 млн двухколесных моторизованных средств передвижения [8, pp. 2; 10, pp. 7-9]. Помимо того, что они составляют основной поток на проезжей части, именно они днём и ночами плотно и хаотично заполняют городские тротуары, используя их в качестве парковок, делая эти зоны непроходимыми, как вдоль, так и поперек.

ФАСАДЫ

Фасады наряду с проезжей частью также имеют обыкновение покушаться на пространство тротуаров, выплескивая наружу часть жизни, обычно локализованную внутри домов.

С концепцией нового урбанизма связано переосмысление роли фасадов в обустройстве тротуаров. Именно они, в первую очередь, призваны реализовывать принцип нескудного передвижения. Новый тренд заключается в том, чтобы городские пространства не выглядели сплошь транзитными, такими коридорами для преодоления расстояний. Смещение внимания в сторону пешехода и прогуливающегося, в отличие от спешащего и мчащегося, горожанина на практике выливается в изменение структуры тротуара.

Если со стороны дороги все чаще выделяется специальная буферная зона с парковками, газонами, столбами, дорожными знаками и т.д., ограждающая тротуар от проезжей части, то со стороны фасадов на тротуарах организуются придомовые зоны, которые должны сделать локомотии вдоль них интересными. Они призваны намеренно задерживать движение, вызывать желание остановиться, и наделяют тротуар новой функцией удобной рекреации, места комфортного времяпрепровождения. Между этими зонами по-прежнему существует транзитная полоса, фиксирующая главное предназначение тротуара. Такое деление жестко регламентирует отношения между «соседями».

В индийских же городах фасад напрямую «схлестнулся» с проезжей частью, и битва разыгрывается именно в зоне предполагаемой мобильности пешеходов. С плотной стеной припаркованного на тротуаре транспорта успешно конкурируют такие препятствия, как многочисленные пункты быстрого питания, лотки с овощами, фруктами и прочей снедью, прилавки с одеждой, обувью, галантереей, свежей прессой, скобяными и хозяйственными товарами.

По подсчетам, около 10 млн людей в Индии живут за счет уличной торговли [11; 12]. Здесь же располагаются уличные парикмахерские, тумбы для чистки обуви, мастерские по пошиву, ремонту, производству самых разнообразных вещей. На тротуаре человек может обеспечить себя всем необходимым.

Хотя эти точки могут быть формально не связаны с фасадами зданий, т.к. не имеют отношения к сервисным предприятиям, расположенным на нижних этажах, но, по сути, они предоставляют аналогичный набор услуг и, в отличие от последних, лишь частично заступающих на тротуары, полностью «выходят» за линию фасада, организуя на пешеходных полосах обширные зоны стационарной деятельности и группируя вокруг людей, не нуждающихся в движении.

Несомненно, это объясняется жарким климатом Индийского субконтинента, огромным количеством населения, обслужить которое за фасадами затруднительно, легкостью и дешевизной организации мобильного бизнеса, который, в свою очередь, предлагает доступные по цене услуги большому числу бедных людей. Более состоятельные потребители подъезжают к торговым точкам на машинах, хаотично паркуясь у обочин. В последние годы в стране проводится политика, направленная на защиту прав уличных торговцев, которая основывается на признании того, что такого рода деятельность является «позитивной и неизменной чертой городской жизни Индии» [11, p. 12].

Как пишет американский специалист в области городской мобильности Джерратт Уокер, «есть один примечательный факт из жизни индийских городов: необыкновенную трудность для них представляет сохранять общественное пространство пустым. Так же как любой незаполненный кусок городской земли немедленно становится объектом чьих-нибудь притязаний для постройки дома, так и незанятое уличное пространство сразу же рассматривается как подходящее место для транспорта или коммерческих целей» [13].

Помимо коммерческих предприятий, проход по пешеходным зонам преграждают стихийно возникающие многочисленные мелкие храмы, памятники и бюсты. Сюда выползают трущобные постройки, здесь укладываются спать и испражняются. То есть в уличном пространстве расположено все то, что обычно относится к зафасадной части домов, на тротуарах представлен практически весь суточный цикл жизнедеятельности человека, никак не связанный с мобильностью. Стоит добавить, что здесь же вольготно проводят время коровы, собаки, крысы и прочая живность.

Пешеход же на улице своими попытками двигаться лишь создает помехи другим видам активности. Непешеходная жизнедеятельность на тротуарах бывает столь насыщенной, что порой не помещается в узком пространстве уличных обочин, и уже сама выплескивается на проезжую часть.

Механизм противостояния между «соседями» описал тот же Джерратт Уокер: «Число и ширина полос для автотранспорта на индийских улицах постепенно сокращаются, и это естественный и никем не регулируемый процесс. Он протекает

примерно так: 1) на обочинах скапливается так много пешеходов и велосипедистов, что водители моторизованного транспорта начинают тесниться, чтобы избежать столкновения с ними; 2) люди обустроивают торговые лотки на обочинах и продают вещи идущим мимо, машины тоже начинают останавливаться, т.к. водители и пассажиры включаются в процесс покупки; 3) в конечном итоге, вся улица заполняется пешеходами, торговыми точками, беспорядочными парковками... В Визагопатаме я однажды с трудом продирался по бывшей некогда четырехполосной улице, но со временем превратившейся в двухполосную благодаря процессу, называемому индийскими градостроителями «вторжением» [13].

Можно сказать, что в Индии исторически и стихийно реализуется то, что в западноевропейском мире считается новой концепцией организации дорожного движения, которая называется «общее пространство» (*shared space*) [14] и нередко подвергается критике за радикализм и небезопасность. В соответствии с ней автомобили, велосипедисты и пешеходы сообща используют одну и ту же мощную поверхность, лишенную традиционной разметки и атрибутов зонирования, включая тротуары. В границах этого пространства нет приоритета пешеходов и машин, и действуют не столько правила дорожного движения, сколько система добровольных и неписаных соглашений и договоренностей между участниками движения.

Однако в индийских городах, как представляется, участники уличной активности демонстрируют отношение к занимаемому в конкретный момент времени участку общественного пространства как к «своему» с присущим, хотя и вполне мирным по форме выражения, игнорированием потребностей других возможных и столь же правомочных претендентов на эту же территорию.

Надо сказать, что в то время как дефицит места, удачные или неудачные градостроительные концепции и практики их реализации, рост транспортного потока, народонаселения и т.д. активно обсуждаются в качестве причин неорганизованности индийских тротуаров, такие факторы, как особенности уличных поведенческих моделей или менталитета местных жителей, редко становятся предметом осмысления. Лишь кинетические практики пешеходов, физически уязвимых, в отличие как от несущихся и защищенных броней автотранспорта водителей и пассажиров, так и от малоподвижных продавцов и покупателей тротуарных услуг, изредка попадают в поле зрения исследователей [15; 16].

Проигрывая в скорости первым и будучи неинтересными в своем желании двигаться вторым, индийские пешеходы в парадигме «общего пространства» имеют самые слабые аргументы для достижения согласия с окружающими и вынужден-

но демонстрируют наибольшую степень уступчивости в притязаниях на общественное пространство. Именно в силу исторической привычности к такому обустройству улицы и, соответственно, отсутствия вкладываемой в него на современном этапе в Западной Европе философии взаимоуступок, для Индии в качестве решения проблемы видится прямо противоположный подход, связанный с жестким сегрегированием разных видов уличной активности. Правда, пока такая перспектива оценивается как утопическая [17].

ПОДЗЕМЕЛЬЕ

Впрочем, если тротуар ничем не занят, он все равно зачастую представляет источник дискомфорта для пешехода, т.к. опасность подстерегает его снизу. Мощные поверхности, скрывшие под собой землю, глину, неровности, системы коммуникаций, придавшие благообразию и чистоту улицам, считаются признаком цивилизационного прогресса человека и нередко сравниваются с защитной мембраной или кожей города [18]. Состояние индийских тротуаров свидетельствует о серьезных нарушениях в функционировании кожных покровов городов. Они поражены «язвами» в виде ям, разломов, открытых люков, трещин, растрескавшегося и разрушенного покрытия. И все эти разверзнувшиеся перед шагающим человеком преддверия подземного мира заполнены мусором и нечистотами. К этому же «классу» проблем относятся выросшие на пути деревья, врытые по ходу движения столбы, иногда непомерная высота тротуаров, с которых приходится спрыгивать, и т.п.

В стремлении привлечь внимание к проблеме обочин индийские СМИ апеллируют к тому, что Индия, несмотря на рост транспортного потока и попытку позиционировать ее как «страну на колесах» (*Nation on Wheels*) [9]), по-прежнему является страной пешеходов.

Журналисты Х.Дас и С.Госвами, специализирующиеся по проблемам экологии и урбанизма, располагают сведениями, что 28% перемещений в городах совершаются пешком, и «это самый высокий показатель среди других видов передвижений» [5]. Эколог Ручита Бансал оперирует цифрами в 30-40%, которые, по ее сведениям, приходятся на немоторизованные способы передвижения (*NMT - non-motorized transportation*) [19]. Архитектор и дизайнер из Нью-Дели Раджеш Адвани ссылается на данные переписи 2015 г., свидетельствовавшие о том, что более 100 млн из тех, кто трудился на некотором расстоянии от дома, добирался на работу пешком.

Эти данные также содержат информацию по протяженности пешего пути, в среднем преодолеваемом ежедневно разными категориями городского населения [20]. Кроме того, встречаются призы-

вы к выработке кодекса прав пешеходов и других документов, регулирующих их статус и права, которые должны стать обязательными для исполнения [21]. Некоторые авторы используют категории эмпатии, которой лишены индийские города по отношению к своим пешеходам [22].

Результатом непрекращающихся дискуссий стали несколько проектов по зонированию уличной активности, которые, в целом, почти не затронули индийский городской пейзаж и не повлияли на типичную для восточного города атмосферу хаоса, толчеи, пестроты и гвалта, что, порой, превращает путешествие на Восток в опасное приключение и разновидность экстремального туризма.

* * *

Пока идут дебаты в защиту прав пешехода на тротуаре в Индии, он, зажатый между Сциллой-проезжей частью и Харибдой - фасадами, рискуя провалиться в тартарары, часто оказывается фигурой неуместной и маргинальной. В поисках реализации своей мобильности он нередко обнаруживает себя вытолкнутым или выдавленным на проезжую часть. Тротуар же остается пространством конкурентной борьбы между различными видами препятствий и помех, что превращает его из «места для шагания» (букв. перевод с французского *trottoire*) в место преодоления и амобильности.

Список литературы / References

1. Singh D. Study: Why Pedestrians in India Need to Be Very, Very Cautious. 2016. <https://www.npr.org/sections/goatsandsoda/2016/07/31/487666565/study-why-pedestrians-in-india-need-to-be-very-very-cautious?t=1535539541594&t=1554192193997> (accessed 05.10.2018)
2. Speck J. Walkable City: How Downtown Can Save America, One Step at a Time. New York: North Point Press, 2012.
3. Southworth M. Designing the Walkable City. *Journal of Urban Planning and Development*. December, 2005. Pp. 246-257.
4. Minhas P., Poddar A. Walkability Index by Global Walkability Index Method. *International Research Journal of Engineering and Technology (IRJET)*. Vol. 4, Iss. 7, 2017.
5. Das H., Goswami S. Where are the footpaths? A case for protecting pedestrian rights in India. 2014. <https://thecityfix.com/blog/where-are-footpaths-case-protecting-pedestrian-rights-india-himadri-das-sahana-goswami/> (accessed 15.02.2019)
6. Datey A., Darji V., Patel T., Mahadevia D. Walking and Cycling in Indian Cities: A Struggle for Reclaiming Road Edges. Ahmedabad: CEPT University, 2012.
7. Bergen M. Mumbai's Walkability Problem: Plenty of Pedestrians, Not Enough Sidewalks. 2013. <https://www.citylab.com/transportation/2013/01/mumbais-walkability-problem-plenty-pedestrians-not-enough-sidewalks/4297/> (accessed 05.10.2018)
8. Mohan D., Tiwari G., Bhalla K. Road Safety in India: Status Report 2016. *Transportation Research & Injury Prevention Programme*. Indian Institute of Technology. 2017. Delhi http://tripp.iitd.ernet.in/assets/publication/2016_India_Safety_status1.pdf (accessed 14.03.2019)
9. Rajghatta C. Walk-ative not talkative nation: Gridlocked urban India needs to clear up its footpaths and start walking. *The Times of India*. 29 January 2018. <https://timesofindia.indiatimes.com/blogs/ruminations/walk-ative-not-talkative-nation-gridlocked-urban-india-needs-to-clear-up-its-footpaths-and-start-walking/> (accessed 15.02.2019)
10. Walkability in Indian Cities. Clean Air Initiative for Asian Cities (CAI-Asia) Center. 2011. <https://shakti-foundation.in/wp-content/uploads/2014/02/cai%20walkability%20final.pdf> (accessed 15.03.2019)
11. Sinha Sh., Roever S. India's National Policy on Urban Street Vendors. 2012. http://www.wiego.org/sites/wiego.org/files/publications/files/Sinha_WIEGO_PB2.pdf (accessed 15.02.2019)
12. Mander H. Reclaiming the city for street vendors. *The Hindu*. November 03, 2012. https://www.thehindu.com/opinion/columns/Harsh_Mander/reclaiming-the-city-for-street-vendors/article4058121.ece (accessed 15.04.2019)
13. Walker J. Is Walkability a Right? How would this work in India? July 08, 2013. <https://humantransit.org/2013/07/is-walkability-a-right-how-would-this-work-in-india.html> (accessed 15.04.2019)
14. Clarke E. Shared Space - the alternative approach to calming traffic. 2006. https://www.webcitation.org/6B2TSZsyU?url=http://www.hamilton-baillie.co.uk/_files/_publications/18-1.pdf (accessed 28.03.2019)
15. Jain A., Gupta A., Rastogi R. Pedestrian crossing behaviour analysis at intersections. *International Journal for Traffic and Transport Engineering*. 2014. Vol. 4, № 1. Pp. 103-116.
16. Dass S., Singhal D., Aggarwal P. Study of Pedestrian Flow/ Behavior on Indian Roads. *Journal of Mechanical and Civil Engineering*; e-ISSN: 2278-1684, p-ISSN: 2320-334X. Pp. 38-42. http://www.iosrjournals.org/iosr-jmce/papers/AETM%2715_CE/1/7-CE-163.pdf (accessed 29.03.2019)
17. Raipat V. Smart pedestrian movement: Improving walkability for Smart Cities. 2017. <http://theindiancities.com/articles/smart-pedestrian-movement-improving-walkability-for-smart-cities/> (accessed 15.04.2019)
18. Heathcote E. Secrets of the sidewalk - what pavements say about a city. *The Financial Times*. September 9, 2016.
19. Bansal R. Road Design: Why do Indian cities never get it right? 2015. <https://www.downtoearth.org.in/blog/road-design-why-do-indian-cities-never-get-it-right-47466> (accessed 29.03.2019)
20. Advani R. Why 'Walkability' in India miserably fails. 2016. <https://medium.com/@advanirajesh/why-walkability-in-india-miserably-fails-127943948c46> (accessed 16.03.2019)
21. Raja V. Do Pedestrians Have Any Rights? Here's What Every Indian Must Know! 2017. <https://www.thebetterindia.com/100305/pedestrians-right-road-safety-law-traffic/> (accessed 25.02.2019)
22. Choudhury R. Urban Journal: Indian Cities Lack Empathy. *The World Street Journal*. 25 September, 2012. <https://blogs.wsj.com/indiarealtime/2012/09/25/urban-journal-indian-cities-lack-empathy/> (accessed 15.02.2019)