

# Постиндустриальные трансформации городской среды

*Из интервью с испанским архитектором Хосе Асебильо - одним из крупнейших специалистов по градостроительству, именно он готовил Барселону к Олимпийским играм 1992 года, а в 1999-м занял пост главного архитектора города*

Сегодня многие города находятся в очень сложной ситуации перехода от промышленного города к городу с экономикой в сфере услуг. Проблемы у всех похожие, но решения должны быть индивидуальными. Однако понятно, что мегаполис, развивавшийся только по принципу расширения территории, сегодня уже неустойчив. Эта ситуация типична для городов постсоветского периода — у них специфичная структура и недостаточная функциональная насыщенность, что ещё больше усложняет переход к новой системе и функционированию. Необходим новый градостроительный подход — трансформация. Индустриальные города очень чётко делились на зоны и транспортные системы, которые соединяли жилую часть города и промышленную. В постиндустриальных городах такая система работать не будет: условия и экономика существования изменились. Теперь мы не живём в одном месте и работаем в другом, а у зданий и районов сегодня намного больше пересекающихся функций, чем это было несколько десятилетий назад. Раньше было понятно: есть заводы, есть спальные районы — это две разные зоны, связанные транспортной линией. Но сейчас мы видим смешанность и гибридность функций не только в одном районе, но иногда и в одном здании. Город должен реагировать на новые условия. И тут, для успешного результата, необходима положительная энергия жителей и грамотная градостроительная политика. Синергия и толчок к трансформации в итоге идёт от жителей, потому что люди — это и есть города.



*Хосе Асебильо*



“  
Индустриальные города очень чётко делились на зоны, в постиндустриальных - функции смешаны  
”

## **Вторая жизнь промкварталов**

Кластеры имеют большое значение для развития городов. Они могут базироваться в районе одной улицы или на территории, подвергшейся реновации, и должны быть интенсивными. Например, 25 лет назад появилась идея создания нового центра Лондона - района Canary Wharf. Он родился на основе бывшего промышленного района. Ещё один пример — район Chelsea в Нью-Йорке. В обоих случаях в основе лежит новое использование уже существующих построек.

Однако к трансформации, как и к любой другой градостроительной операции, существующих зданий нужно относиться очень осторожно: сначала необходимо определить будущее назначение зданий, а затем осуществить частичную реконструкцию, сохраняя их основные архитектурные особенности. Плюс такого подхода в том, что это провоцирует внедрение новых функций в существующую городскую ткань. Никаких полных реноваций. Такие кластеры соединяются коридорами и сообщаются с общественными зонами. Это инструмент для нового города: структура создаёт синергию развития между новым и существующим.

### **Будущее пустыющей периферии**

Существуют две модели урбанистического развития — это экстенсивная, когда город растёт вширь, и интенсивная, когда увеличивается эффективность использования пространства. Экстенсивная — характеризовавшая прошлый век, это развитие тяжёлых элементов инфраструктуры, интенсивная, соответствующая современным социотехнологическим условиям — повышение эффективности использования энергии, транспорта, пространства. В пользу последнего пути есть множество аргументов, и один из них — демография. В ходе реновации Барселоны перед Олимпиадой 1992 года на строительство архитектурных объектов было направлено лишь 10% всех выделенных средств, а 90% — на преобразование городской инфраструктуры, и это дало отличные результаты.

К 2035 году прирост населения в Европе составит 0 %, а на постсоветском пространстве — менее 1 %. Нужны ли вам огромные территории на периферии, или вы будете использовать заново уже существующую инфраструктуру? Инфраструктура — это как социальный капитал, и города должны наращивать этот капитал. Развитие нематериальной инфраструктуры — не очень дорогой процесс, ему сопутствует увеличение активности жителей на уже существующей городской структуре, благодаря её трансформации.



### **Городская география**

Современная городская культура — это когда вы думаете о глобальной перспективе и действуете на локальном уровне. В случае Барселоны за 17–18 лет мы реализовали около 150 очень небольших проектов, которые произвели сильный эффект. Например, транспортные узлы, которые до этого не имели никакой функциональности, мы превратили в полезные зоны. Мы работаем над общественными пространствами, садами — это и есть самая важная трансформация, включающая и новую интерактивную составляющую. Необходимо работать с полицентричной моделью, или, как я её называю, моделью архипелага. В архипелаге расстояние между островами небольшое, вы видите один остров с другого и понимаете, как на него попасть. И большой город — это и есть такой архипелаг, а острова — общественные зоны. Мы должны развивать архитектуру параллельно с такой географией центра.

В мегаполисах особенно важны крупные узлы — аэропорты, вокзалы, порты, связывающие город с другими географическими зонами. Это не только точки коммуникации, но и инфраструктуры. В Барселоне 55 % дохода аэропортов и вокзалов приносят услуги и только 45 % — сами поездки. Ещё один экономический стимул для города — коридоры. Это очень сильные транспортные связи с крупными близлежащими городами. Например, коридоры Вашингтон — Нью-Йорк, Роттердам — Амстердам, Барселона — Валенсия. Возможно, для Петербурга коридор — это Хельсинки. И его надо развивать.

В XX веке города изменились, превратившись в индустриальные. В XXI веке мы уже переходим к глобальному городу. Возникают новые условия развития городов, как и любой другой сферы деятельности. Теперь мы пытаемся воплотить новую модель города, которая нацелена на услуги, на сервис и открыта к воплощению новых технологий. Город должен привыкнуть к новому, как мы уже привыкли к смартфонам и портативным компьютерам. Новые урбанистические модели должны базироваться на нематериальном элементе, а не как в прошлом — на тяжёлой урбанистической инфраструктуре, характеризовавшей промышленный период. Даже транспорт должен уже принимать во внимание индивидуальные требования и решения, а не основываться только на коллективной системе. 30 % решений по передвижению в Барселоне люди принимают волонтаристски, они никак не аргументируются и непредсказуемы. Идеальным транспортом в такой ситуации становится элемент наподобие такси. Необходимы новые матрицы транспортных потоков, которые принимают во внимание ограниченность предложений общественного транспорта, и новые системы измерения движения.



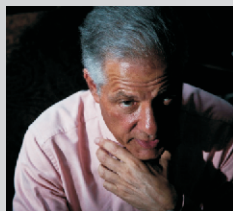
### **Городской метаболизм**

Город — разный в зависимости от времени дня и времени года. Город — это система, в которой, с точки зрения динамики, одновременно проходят два противоположных процесса — это разрушение равновесия, диссипативные процессы, и возвращение к начальной точке своего развития, гомеостаз. Урбанистический метаболизм — то же самое, что метаболизм организма. Контролировать метаболизм можно на уровне трёх подсистем — это транспорт, деятельность людей и создание окружающей среды. В Архитектурной академии в Швейцарии мы составили список из 22 параметров, характеризующих уровень метаболизма, эффективность города. В Европе на первых местах по параметру эффективности — Копенгаген, Стокгольм, Осло, Вена, Амстердам. Не Лондон, не Париж. Вопрос в качестве модели и численности населения. Будущее за городами в 2–5 миллионов человек.



# Будущее за деревьями

Из интервью с американским архитектором и урбанистом, основателем студии DPZ Андре Дуани о принципах нового урбанизма.



Андре Дуани

## О спальнях районах в городе

Проблемой современных городов является то, как застраиваются районы на окраинах. Многие здания там - абсолютно ужасные многоэтажные жилые дома. Когда эти здания состарятся, их судьба будет очень незавидной. Они представляют собой социально-экономические монокультуры, и очень немногие страны, которые попробовали такую застройку, не отказались от нее. За последние 15 лет в США снесли 300 тыс. жилищных единиц такого типа. Во Франции и Англии тоже сносят такие дома, только страны бывшего СССР и Китай строят их. Люди из этих районов вынуждены постоянно ездить в центр, потому что там нет нормальной культуры, работы, магазинов. Нужно сделать так, чтобы новые районы были хорошими, чтобы не надо было по любому поводу ехать в центр. Пока эти дома новые, жить там неплохо, все отлично: лифты работают, коридоры чистые, балконы не все еще застеклены (когда все застекляют балконы кто во что горазд, это становится похоже на вертикальные трущобы). Высотки - это жилье только для очень богатых людей, которые могут их нормально содержать, но среднему классу нужны более мелкие здания.



Это проблема всего мира: так происходит и в Швеции, Южной Африке, Латинской Америке. Крупные компании, которые строят эти высотки, злоупотребляют доверием людей, а расплачиваться будут их дети.

## О высотной застройке

Власти в городах, наверное, думают, что высокие дома более эффективны, но можно быть эффективными и по-другому. Когда вы строите город с высотной застройкой, то только очень крупные девелоперы могут участвовать в этом. Если вы понижаете высотность, например до четырех-пяти этажей, то на рынок может войти гораздо большее количество мелких девелоперов. Высотки являются прямой причиной того, что девелоперов мало и они очень крупные. Многие из них иностранные, которые у себя на родине часто не могут строить высокие дома. Когда будут четкие и понятные правила для маленьких зданий, сотни людей смогут их строить. Это будет по-настоящему эффективно. Даже если качество домов будет отличаться, это все равно уже не будут монокультуры, будет разнообразие, а настоящий урбанизм - это работа многих.



Процесс усовершенствования нужно начать с того, чтобы собрать много людей: чиновников, жителей, молодых и старых, владельцев магазинов, полицейских, политиков - и просто задавать им много вопросов. По рекомендациям этих людей нужно сделать предложение, скорректировать его, снова предложить. Ничего зрелищного, просто корректировка. Может быть, где-то все что нужно для оздоровления среды - это хорошая школа, рынок или парковка. Необходимы мелкие корректировки, это все совершенно не гламурно. Работа с существующими городами - это просто менеджмент.

Будущее развития поселений - за деревнями. Сейчас никто не хочет жить в деревне. Но через 50 лет это будут современные деревни, в них будут и поля для выращивания урожая, и хорошая интернет-связь. Сейчас мы строим в США такие деревни, чтобы они могли пережить XXI век. Вот у чего нет будущего, так это у высотных зданий, потому что достаточно отрубить электричество на 2 часа и там наступает полный коллапс: вода не закачивается, кондиционеры стоят. В деревне же вы просто откроете окошко и пойдете гулять.



## Цветные дома вместо серых массивов

*Из интервью с главным архитектором Стокгольма Никласом Свенсоном.*

Цветные дома вместо серых массивов, пешие прогулки вместо пробок и дискуссии вместо скандалов — главный архитектор Стокгольма Никлас Свенсон рассказал о том, чему нам стоит поучиться у шведов.

**О программе Stockholm is a moving city**, разработчиком которой он является Эта программа направлена на улучшение транспортной инфраструктуры в городе и регионе: удобные пересадки, доступность транспортных узлов, связь всех жилых районов. Мы занимаемся развитием общественного транспорта и велодвижения. Мы создаём выделенные полосы для автобусов и велосипедов на уже построенных дорогах, делаем пешеходные зоны более зелёными и удобными. В таких случаях горожане сознательно предпочитают пользоваться альтернативными видами транспорта, а не личным автомобилем. Просто потому, что метро и велосипед быстрее и выгоднее. Вообще люди в большом городе хотят передвигаться быстро и эффективно. Сейчас мы инвестируем именно в такую транспортную инфраструктуру. Комфорт в общественном транспорте обеспечивает солидный поток пассажиров, которые не используют личный автомобиль. Это разгружает улицы от машин и позволяет создавать больше зелёных зон и возможностей для велодвижения.



*Никлас Свенсон*

## **О реакции общественности на новые архитектурные и урбанистические проекты последних лет**

Чтобы получить максимально положительный отклик у жителей, мы с самого начала делаем свои проекты очень обсуждаемыми. На каждом этапе реализации городской инициативы нужно получать консультацию общественности. В последнее время я наблюдаю большие изменения в восприятии обычными людьми таких проектов. Есть довольно много людей с пониманием нужд города, поэтому нам важно наладить такой диалог — через прессу, публичные дискуссии, социальные исследования. Самые важные цели в развитии Стокгольма — это улучшение транспортной системы, забота о зелёных зонах, приоритет для велосипедистов и пешеходов. Большинство людей согласны с новыми проектами в этих направлениях.



## **О развитии постиндустриальных районов**

Такая проблема существует в Европе. Целые районы, некогда прикреплённые к заводу, теряют свой смысл. Их нужно трансформировать, сперва оживляя рынок недвижимости посредством доступного жилья. Именно это привлечёт людей в районы, которые пока не слишком благоустроены, а постепенно поменяется и атмосфера, и настроение места. Уже с ростом числа жителей потребуются наладить инфраструктуру, сервисы, транспортное сообщение.

О роли горожан в формировании пространства города и взаимодействии общественности с профессиональной группой архитекторов

Я думаю, что очень важна комбинация. Архитектор становится архитектором, когда он может учесть в своём проекте максимальное количество факторов. И мнение общества в первую очередь. В последние годы мы очень много занимаемся разными образовательными проектами. Очень хорошо, когда человека с раннего детства приучают думать и говорить о городском планировании.



# «Копенгагенизация» городов

*Из интервью с датским архитектором Яном Гейлом, благодаря которому Копенгаген и десятки городов избавились от диктата автомобилей..*

«Жизнь между зданиями» — так называется главная книга 75-летнего датского архитектора и урбаниста Яна Гейла. Он начинал работать в эпоху, когда автомобили и здания вытесняли людей из городов, и вместе с Джейн Джейкобс заложил основы гуманистического подхода к урбанистике. Студия Gehl Architects консультировала десятки мегаполисов от Лондона до Сиднея. Но главная гордость Гейла — его родной Копенгаген, ставший городом велосипедов и пешеходов.



*Ян Гейл*

## О велосипедах в городе

В зимний период, может быть, наберется 250 хороших дней для велосипедов и 100 плохих. Весь вопрос в том, на чем фокусироваться: на хороших днях или на плохих. Я лично предпочитаю первое. В Канаде, например, довольно много городов, которые находятся в такой же ситуации: Монреаль, Калгари, Виннипег. Но они всё равно развивают велодвижение, у них есть система городского велопроката, как в Париже и Лондоне. И это хорошо для всех: для здоровья людей, для транспортного движения, окружающей среды.



“ 500 тысяч жителей Копенгагена каждый день ездят на велосипеде. Это почти 36 % всего уличного трафика ”

## С чего начинать?

Начинать нужно с исследования. И если бы меня пригласили поработать в Москве, я сделал бы то же самое, что в Лондоне или Нью-Йорке. Сначала необходимо выбрать 4–5 улиц, столько же площадей, пару мостов и парков — найти типичные общественные пространства в разных частях города. И дальше надо детально изучить, как они устроены, как работают и как люди их используют. В Лондоне, изучив всего пять улиц, мы поняли, как устроен весь город: проблемы-то одинаковые всюду. А в Нью-Йорке, когда нас попросили исследовать центральные, самые загруженные улицы, мы обнаружили, что на улицах в Бронксе и Куинсе людей никак не меньше, чем на Бродвее. С той лишь поправкой, что там были китайцы, вьетнамцы или латиноамериканцы.

Изучить нужно по крайней мере ситуацию зимой и летом. И затем еще примерно год уйдет на то, чтобы закончить проект и составить рекомендации, что изменить и как сделать лучше. Дальше этот документ становится некоей дорожной картой, с которой можно сверяться время от времени, чтобы понять, в правильном ли направлении идет развитие города. Так происходит, например, в Сиднее, да не только в нем.

Я бы не рекомендовал выходить на улицу и устраивать опросы жителей. Нужно действовать по-другому. В Сиднее и Мельбурне, например, городские власти устроили ряд встреч с жителями, где рассказывали об опыте других мегаполисов. А уж после выходил мэр и говорил: мы хотим сделать это, это и это. Так люди понимали на чужих примерах, зачем это нужно, какую выгоду принесет. Нельзя просить людей оценить то, о чем они никогда попросту не слышали.

Нужно ли сначала создать всю необходимую инфраструктуру, а затем предлагать людям пересечь на велосипед, или наоборот. Сторонники первого подхода уверяют, что уличное движение спустя какое-то время само приспособится к велосипедистам и они будут в безопасности. Вот только статистика несчастных случаев в Лондоне говорит об обратном.

Найти спонсора, который купит велосипеды и сделает парковки, много ума не надо. А в итоге по городу носятся сотни человек, которые никогда прежде и не ездили-то на велосипедах. Это очень опасно. Я думаю, им нужно было последовать примеру Нью-Йорка. Там потратили 3–4 года, чтобы создать необходимую инфраструктуру и вообще разработать грамотную стратегию, в итоге количество велосипедов в городе удвоилось. А затем можно запускать систему общественного проката и всё прочее.

### **О системе проката велосипедов и электромобилей в Париже**

Нечто подобное должно было появиться рано или поздно. Во многих городах уже работают программы совместного использования автомобиля, когда условные сто семей имеют всего 20 машин. Да и электромобили в любом случае лучше и чище старых бензиновых. Впрочем, это всего лишь полумера. Будущее за электромобилями — возможно, вот только откуда мы возьмем сколько электроэнергии? Так что я думаю, в будущем нам придется отказаться от личного транспорта совсем. Останется только общественный. И в этом смысле Копенгаген несколько ближе к этому прекрасному будущему, чем тот же Париж. Нам пора уже строить планы не на год вперед, а на длинную перспективу. Я серьезно: в ближайшие 20 лет максимум нефть станет настолько дорогой и останется ее так мало, что мы станем свидетелями революции в транспорте. Так что давайте прощаться с бензином уже сейчас.

### **О перспективе использования альтернативного топлива**

Я с удивлением и ужасом наблюдаю, как мало вокруг дискуссий о нашем будущем. Большинство мегаполисов по-прежнему не задумываются о том, как будут жить в постнефтяную эпоху. Вот, например, что будет с пригородами в 2050 году? В Америке пригороды уже начинают умирать, потому что строились они в эпоху дешевого топлива, а теперь ездить каждый день в город и обратно становится разорительно. Вот и получается: живут в пригородах, как правило, бедняки, а дорожающий на глазах бензин нужен в первую очередь им.

### **О перспективе на 50 лет**

Лет через 50 автомобили перестанут быть личным транспортом. Города вернутся людям: в них снова будет приятно ходить пешком, гулять, ездить на велосипеде. Наступит расцвет общественного транспорта, особенно метро. И это будет по-настоящему интеллектуальная транспортная система, гораздо лучше сегодняшней. Велосипеды станут частью этой системы. Вот в Дании не так давно появилась важная услуга: по интернету можно арендовать велосипед на вокзале, и, когда ты выходишь из поезда, он уже ждет тебя. Велосипеды у нас уже стали частью общественного транспорта, но для этого, конечно, понадобилось много лет.

Но полностью избавиться от автомобилей в городе всё равно не получится. В магазины нужно привозить товары, правда, логично делать это ночью, заболевших людей нужно доставлять в больницу. Я говорю лишь о том, что использовать автомобиль для ежедневных поездок — это очень глупо. Да, на выходных можно сесть за руль и отправиться в горы — как сейчас поплыть по реке на лодке, — но зачем ехать в центр? В конце концов, нам нужно не только передвигаться, но и двигаться, иначе мы попросту умрем.



“Копенгагенизация» — термин, авторство которого часто приписывают Яну Гейлу. По сути он означает развитие велодвижения в городе.

”



*Из интервью со Штефаном Бенишем — архитектором, лауреатом премии Global Award for Sustainable Architecture. В 2005 году основал бюро Behnisch Architekten, специализирующееся на экологической архитектуре. Работает с компанией Transsolar Climate Engineering.*

В XX веке архитектура перестала рассматривать мир с точки зрения конкретно взятого человека. Она начала говорить людям, как им надо жить, а как — не надо. Одним из последствий подобного тоталитаризма стало разделение понятий «жизнь» и «работа», появились рабочие и спальные районы. Идея отделения городской среды от природной — это жизненная идеология. В стремлении к «идеальным условиям» человечество всё более игнорировало ритмы природы. Скажем, строительство технологизированных офисных зданий привело к появлению недружелюбных, даже враждебных пространств, угрюмость и застойность которых влияет на настрой посетителя, уровень посещаемости и эффективность работы людей. Первый шаг к отходу от этой парадигмы — создание варианта «проживания/работы/обучения/свободного времени» в единой среде, строительство многоцелевых универсальных зданий. Мы должны отойти от принципа зонирования городских кварталов на жилые и рабочие (офисные). Нам также надо что-то сделать со спальными районами, окольцовывающими центр большинства городов мира. Молодые люди уже сейчас хотят жить, работать, проводить свободное время в одном месте, а не тратить часы своей жизни в автомобильных пробках. Именно поэтому необходимо делать акцент на смешанном планировании, развивая новые подходы к градостроительной, строительной и инфраструктурной политике. Общественные модели и жизненные планы людей меняются намного быстрее, чем сама архитектура. Так что нам, архитекторам, надо бы поработать над этим вопросом.



*Штефан Бениш*



“ Архитекторам надо вернуться с уровня политических и утопических идей на уровень человека. Пообщаться с биологами, медиками, социологами ”

Развивая древнюю идею замкнутого внутреннего двора — атриума, мы разработали целый ряд сравнительно простых методик управления микроклиматом в зданиях. Иногда температура в +24 °С в офисном здании воспринимается как «жара», потому что стены отделаны синтетическими материалами, установлена низкокачественная вентиляция — создается феномен застойного воздуха при постоянно закрытых окнах. Даже более высокие температуры воспринимаются человеком значительно приятнее в высоких, продуваемых пространствах, отделанных деревом и камнем, с не до конца застекленными окнами и фильтрующими яркий солнечный свет декоративными решетками. Если рядом есть фонтан и обильная зеленая растительность — тем лучше! Такие внутренние дворы — атриумы — можно часто увидеть в Альгамбре (Гранада, Испания). В наших проектах мы используем крытый атриум в качестве своеобразного оазиса, который одновременно играет существенную роль в создании микроклимата, обеспечивая естественную вентиляцию и дневной свет.

# Город для людей Энрике Пеньялосы

*Экс-мэр Боготы Энрике Пеньялоса, открыто выступающий за ущемление прав автомобилистов в пользу пешеходов.*



*Энрике Пеньялоса*

## О пешеходных зонах

Хороший город — тот, в котором людям хочется бывать на улице.

Если в городе хорошо себя чувствуют более уязвимые граждане — дети, старики, инвалиды, люди с низким уровнем достатка, — значит комфортно и остальным.

Принципы хорошего города таковы: приоритет отдается пешеходам и велосипедистам, а не автомобилям. Если говорить о передвижении по городу, на первом месте автобусы, а не личный транспорт. Общественные пространства должны быть безопасными и приятными для всех.

В рабочее время люди с низким и высоким достатком находятся в равных условиях. Различия между ними ощущаются в свободное время. Богатые могут позволить себе жить в больших домах с собственными садами, спортивными площадками, могут позволить себе различные развлечения, рестораны. Люди с низким достатком и их дети живут в маленьких домах. Единственная альтернатива телевидению, которая им по карману, — прогулка по городу. Поэтому качественная пешеходная зона — наименьшее, что может дать своим гражданам демократическое общество. Качественные тротуары, парки, спортивные площадки и площади.



“

Во всем мире города стали отбирать пространство у автомобилей и возвращать его людям. Этот процесс происходит последние 20–30 лет

”

Разница между прогрессивным и отсталым городом заключается не в качестве автодорог или метро. Она заключается в качестве пешеходной зоны. Я видел большие шоссе в африканских городах, где у многих людей нет воды. И метро — тоже не признак благополучного города. В ужасных городах тоже есть метро. Самая большая проблема наших городов — автомобили, припаркованные на тротуарах. И их будет очень сложно оттуда убрать. Припаркованная на тротуаре машина указывает на недостаток уважения к пешеходам и пространству человека. Париж снизил количество парковок на 10 тысяч мест, чтобы освободить место для велодорожек.

## О зданиях и общественных пространствах

Есть большая опасность для многих городов мира — торговые центры. Когда они замещают общественные пространства как места встречи людей — это симптом. Он говорит нам о том, что город болен и страдает. Представьте, что вы турист, который приехал в Бангкок, Боготу или Киев, и вы спрашиваете в отеле: «Куда мне можно пойти погулять и людей увидеть?» А вам отвечают: «Здесь неподалеку есть отличный торговый центр!» Ни одному человеку не захочется снова вернуться в такой город. Если закрыть мне глаза, отвезти в любой город и поставить посреди торгового центра, я не смогу ответить, в каком городе нахожусь. Все торговые центры одинаковы: деревьев нет, архитектуры нет, погоду не чувствуешь, океан не видишь, речку не видишь и сам город не видишь.

Не должно быть слишком высоких зданий. Лично я больше всего люблю постройки в 6–10 этажей. Но важно не то, сколько этажей в здании, а то, что происходит с общественным пространством, когда здание касается земли. Уютное ли это место, комфортно ли будет людям там ходить, играть, гулять, разговаривать? Архитектурные награды в первую очередь стоит давать людям, которые смогли внедрить в общественное пространство здания, не нарушившие, а улучшившие его. Людям плевать, насколько высокое здание, главное, чтобы им было уютно рядом с ним находиться.

### **О парках**

Парки очень важны, там люди встречаются как равные. Там нет начальников и подчиненных. Большие парки особенно важно строить в самых бедных районах города. В таких районах Боготы, например, мы провели канализацию, воду и построили парки. Сделали футбольные поля с синтетическим покрытием, и теперь молодежь может играть там в футбол. Так в городе снижается уровень преступности.

### **О набережных**

Набережные — это источник радости, дар Божий. В демократических городах они не должны быть закрытыми и частными. В Боготе мы боролись с частными клубами, которые хотели отделять набережные высокими стенами. Но не должно быть так, что вдоль реки строятся частные дома, превращающие набережную в закрытую зону. Между частными домами и водой нужно создавать общественное пространство. Так же нужно делать и в Киеве: вдоль набережной должны гулять люди.

Мы сделали центральную улицу Боготы Jimenez Avenue пешеходной. Кроме того, у нас была ужасная речушка, вдоль которой японцы предложили нам построить восьмиполосную автодорогу. Вместо этого мы построили зеленую велодорогу длиной 35 километров. Она соединила богатые районы с бедными. Ежедневно десятки тысяч людей добираются по этой дороге до работы и обратно.

В XX веке шоссе стали прокладывать вдоль рек, а теперь мы об этом жалеем. В 1960–1970-х годах президент Жорж Помпиду распорядился строить в Париже автодороги вдоль реки. Со временем пришлось признать, что это было ошибкой: дороги уничтожают всё волшебство набережных. Теперь парижане еженедельно закрывают автодороги на один-два дня, а летом — на целый месяц.



### **О борьбе с пробками**

Покажите мне хотя бы один город в мире, где проблема пробок решилась достройкой дорог. Проблема лишь отступала на несколько лет, но потом пробки снова появились. Можете отдать машинам всё пространство, и всё равно пробки будут те же самые. Чем больше пространства вы отдаете машинам, тем больше их появится. Нужно сократить это пространство. Это политическое, а не техническое решение.

В лучших городах мира большинство людей используют общественный транспорт. Думаете, это потому, что им нравится экология или они без ума от общественного транспорта? Нет. Люди пользуются общественным транспортом, потому что они вынуждены это делать. Есть ограничения для въезда автомобилей, нельзя найти парковку или она очень дорогая.

Отдельная полоса для автобусов — наиболее демократичное решение проблемы пробок. В больших городах во многих местах очень широкие дороги. Вы можете без труда отвести полосы под автобусы. А если дорога узкая, в первую очередь выделите место для автобусов, а не для автомобилей.

Так хороший город должен распределять дорожное пространство: между пешеходами, велосипедистами, общественным транспортом и автомобилями. В Боготе нет метро. Мы не могли позволить себе связать все районы города, проложив железнодорожные пути. Поэтому мы создали автобусную систему TransMilenio. По принципу она больше напоминает метро, чем автобусные линии. Но автобусы — более эффективный и менее затратный вид транспорта, нежели метро. Работает это так: подъезжает автобус — три вагона, шесть дверей, через них буквально за секунды заходят и выходят люди. Только четыре или пять линий метро в мире провозят больше людей, чем автобусы в Боготе. Мы сделали автобусы лучше, чем метро. Некоторые дороги Боготы были узкими, поэтому невозможно было выделить отдельные полосы для автобусов. Тогда мы решили подойти к решению проблемы иначе и создать город с сотней километров дорог только для автобусов, велосипедистов и пешеходов.



“  
Только четыре или пять линий метро в мире провозят больше людей, чем автобусы в Боготе. Мы сделали автобусы лучше, чем метро.”

