ДЖАНЕТ САДИК-ХАН
СЕТ СОЛОМОНОВ

Битва за города

Как изменить наши улицы

Революционные идеи в градостроении

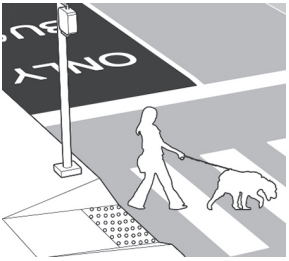
МОСКВА, 2022
ИЗДАТЕЛЬСТВО «ОЛИМП–БИЗНЕС»

Оглавление

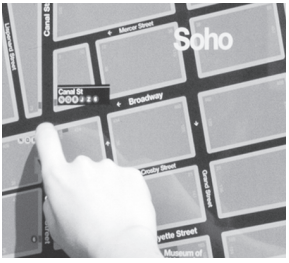
Предисловие Фонда имени Фридриха Эберта в России v
Предисловие vii

Введение. Новые принципы проектирования городских улиц 1
1. Легенды городского строительства 9
2. Густонаселенность городов 29
3. Идеальный план 41
4. Как «читать» улицу 61
5. По народным тропам 91
6. Битва за новую Таймс-сквер 113
7. Заимствование удачных идей — не плагиат 135
8. Велодорожки и злопыхатели 179
9. Велопрокат: новые рубежи экономики совместного пользования 231
10. Безопасность: количественный анализ 261
11. А теперь поговорим об автобусах 293
12. Исследование улиц 311
13. Незримые проблемы города 327
14. Преображение городов 349

Благодарности 367
Источники 370


ONLY

DO NOT
ENTER
EXCEPT BIKES
NEW


Soho
Broadway

citibike

LOOK!

ONLY
BUS

Введение

Новые принципы проектирования городских улиц

В каждом городе действует собственный свод правил. Мельбурн, Мумбаи, Нью-Йорк — эти и другие мегаполисы имеют много общего, и улицы во многих городах далеки от совершенства примерно по одинаковым причинам. Свод правил для проектирования улиц — это скрытый язык города, который сложился тогда, когда улицы стали важной частью жизни людей. Этот неявный язык понятен любому жителю города.

Все прошлое столетие улицы проектировались не ради создания комфортных условий для жизни их обитателей, а ради обеспечения движения транспорта. У горожан не было большого выбора способов перемещения по улицам. Пешие прогулки и самобытная уличная жизнь до недавнего времени не поощрялись, а ведь города подпитываются энергией взаимодействия горожан за пределами их жилищ, и без этой энергии городам не стать привлекательными, не достичь экономического процветания.

Улицы и сегодня остаются неудобными и даже опасными, горожане страдают от бесконечных автомобильных пробок. Ежегодно на дорогах по всему миру общей протяженностью в 35 миллионов километров [1]

в дорожных авариях гибнет 1,24 миллиона человек[2]. До сравнительно недавнего времени не существовало единого языка, который позволил бы описать всю несостоятельность городских улиц, давно остановившихся в своем развитии. Мы забыли, для чего вообще нужны улицы, и не имеем представления о том, как их можно использовать и какой мощной движущей силой для городской жизни они могут стать.

В Нью-Йорке проявляются все преимущества и противоречия города. В XIX веке дорожная сеть города была проложена по пешеходным тропам доколониальной эпохи. В XX веке улицы Манхэттена были расширены и поставлены на службу автомобилям, в соответствии с градостроительными убеждениями того времени. В результате этих перемен город, в котором миллионы людей ходят пешком и ездят на метро и автобусах, наводнили автомобили, а населением завладела идея переселения в пригороды. Жители послевоенного Нью-Йорка позабыли об изначальной сути своего города, о его плотной и оживленной городской среде. Это ключевое преимущество Нью-Йорка ушло на задний план, уступив место новой реальности, основанной на приоритете автомобилей перед пешеходами. Результатом стали перегруженные транспортом, неэффективные, недружелюбные и полные опасностей улицы. Впрочем, такие улицы сегодня являются визитной карточкой многих мегаполисов мира.

Мы шесть лет занимались радикальной реорганизацией уличной системы. Это было крупнейшее изменение уличной карты Нью-Йорка со времен великого градостроителя Роберта Мозеса и его главного оппонента — журналистки и активистки Джейн Джекобс[*]. В результате этих перемен сегодня на месте многополосной проезжей части

---

[*] Роберт Мозес (*англ.* Robert Moses, 1888–1981) — известный американский градостроитель, во многом сформировавший современный облик Нью-Йорка и его пригородов. В 50-х годах XX века его план строительства автомагистрали через Гринвич-Виллидж и Сохо в Нижнем Манхэттене (*англ.* Lower Manhattan Expressway, LOMEX) встретил ожесточенное сопротивление со стороны жителей прилегающих районов. Лидером протестов стала Джейн Джекобс (*англ.* Jane Jacobs, 1916–2006) — канадско-американская писательница, активистка, теоретик городского планирования и одна из основоположниц движения нового урбанизма. В результате многолетнего противостояния план строительства LOMEX так и не был реализован.

Таймс-сквер организованы уютные площади для прогулок, по которым ежедневно проходит почти полмиллиона человек[3]. Вдоль тротуаров, которые когда-то были некомфортны и даже опасны для пешеходов, и вместо бесконечных парковок теперь проложены безопасные велосипедные дорожки с зеленой разметкой. На месте пустырей и старых автодорог, десятилетиями прозябавших в заброшенном состоянии, разбиты площади и скверы, на которые стекаются тысячи горожан. Что еще более важно, число жертв автомобильных аварий в Нью-Йорке по сравнению с прошлым десятилетием снизилось на сотни человек[4].

В процессе возрождения дорожно-транспортной сети не было снесено или потревожено ни одного квартала, не было построено ни одного нового здания. Все это обошлось весьма дешево: цена преобразований оказалась смехотворно низкой по сравнению с теми миллиардами долларов, которые ежегодно выделяются на организацию в американских городах линий наземного рельсового транспорта — трамваев и легкого метро, а также на ремонт или замену выходящих из строя дорог и мостов. Наши изменения производились быстро — они внедрялись за считаные дни и недели, и при этом практически все делалось при помощи подручных средств: краски, клумб, фонарей, дорожных знаков и щебня, оставшегося от реализации других проектов. Буквально за ночь старые дороги превращались в оазисы для прогулок посреди города, забытые пустыри получали новую жизнь.

За всеми этими изменениями стоят выбранные нами стратегия и тактика, а также опыт борьбы и преодоления конфликтов, которые могут оказаться полезны для городов по всему миру.

За последнее десятилетие впервые в истории сложилась ситуация, когда большинство людей на планете проживают в городах[5]. Согласно прогнозам, к 2050 году доля городского населения достигнет 66%[6]. Граждане мира — это граждане городов. Но сами города не готовы к этой реальности. Правительства, застройщики, инженеры, архитекторы и обычные жители городов все еще не готовы к новому устройству улиц — к тому, как их следует проектировать, как должна быть организована уличная жизнь, каким должно быть гармоничное соотношение между проезжей частью, тротуарами и общественными зонами.

Улицы городов в большинстве своем проектировались в другую эпоху, и из-за этого они плохо приспособлены под нужды современных горожан. На рост населения городские районы могут ответить только дальнейшим расширением уже давно устаревшей инфраструктуры. Бесконечное строительство новых автострад, расширение улиц и присоединение к городу новых территорий — все это только преумножает проблемы и разрушает те самые ценности, благодаря которым люди хотят жить в городах, — доступность, удобство, разнообразие, культурное богатство и общение. Когда мы превращаем улицы в места для передвижения машин, а не людей, то для последних города становятся непривлекательными и даже непригодными для жизни (если только они не сидят в одной из этих машин).

Города всегда были родиной великих умов, точками соприкосновения цивилизаций, центрами развития культуры, технологий и бизнеса. Но на улицах современных растущих мегаполисов больше нет места для той творческой свободы, которой они изначально славились. Избираемые чиновники, градостроители и сами горожане сегодня не ждут многого от своих городов, и далеко не всегда у них есть ясное представление о масштабах проблемы. Лишь немногие города ставят себе целью повышение безопасности улиц и их комфортности для пешеходов, снижение загруженности дорог и предотвращение разрастания городских территорий.

Помимо всего прочего, улицы — это социальные, политические и коммерческие артерии городов. Парк-авеню в Нью-Йорке, Елисейские поля в Париже, Ломбард-стрит в Сан-Франциско или Родео-драйв в Беверли-Хиллз — все эти знаменитые улицы олицетворяют собой определенный социальный статус. Улицы могут быть культурными границами: Эйт-Майл-роуд в Детройте отделяет богатые районы от бедных; Фолс-роуд в Белфасте, Северная Ирландия, — это гетто католиков и символ североирландского конфликта. На Западном берегу реки Иордан существуют дороги, на которые запрещен въезд палестинцам.

Все эти примеры показывают, какую важную роль играют улицы в поворотных моментах истории. Тяньаньмэнь в Пекине, Площадь Конституции в Мехико, Площадь Бастилии в Париже, Трафальгарская

площадь в Лондоне, Тахрир в Каире, Вацлавская площадь в Праге или площадь Таксим в Стамбуле — на всех этих площадях вершилась история.

Каждый житель города в какой-то момент становится в нем пешеходом. Если пешеходы и велосипедисты в городе чувствуют себя комфортно, а общественные пространства так и манят присесть и пообщаться, то такой город пробуждает в своих жителях творческое мышление, в нем хочется жить и развиваться, в него хочется вкладываться. Неважно, где именно расположен ваш дом, как вы перемещаетесь по городу, насколько вам не нравятся велосипедные дорожки или автобусные полосы, — улицы все равно играют в вашей жизни важную роль. Сегодня они являются тем раствором, который скрепляет вместе жителей городов по всему миру, и именно поэтому они должны быть спроектированы так, чтобы поощрять уличную жизнь, стать благоприятной средой для экономического и культурного обмена, который делает город единым целым.

Современные жители городов начинают видеть потенциал своих родных улиц, и у них появляется желание их изменить. Многие горожане впервые ощущают потребность в оживленном и дружелюбном общественном пространстве. Во многих городах прилагаются значительные усилия по улучшению улиц, мостов, туннелей, рельсовых путей. Устаревшая и заброшенная инфраструктура превращается в парки и аллеи, в зеленые оазисы, где можно гулять, кататься на велосипеде и играть на свежем воздухе посреди мегаполиса. Появляются сети велодорожек и системы велопроката. На улицах городов развивается живопись, благодаря которой парковки превращаются в произведения искусства.

Однако большинство этих начинаний не приводит к глобальным преобразованиям улиц. Градостроители, инженеры и специалисты по транспорту по-прежнему следуют устаревшим инструкциям и руководствам по проектированию. Эти рекомендации предписывают прокладывать дороги с широкой проезжей частью, но не предусматривают создания в рамках улиц территорий для прогулок и отдыха. Даже в тех случаях, когда градостроители используют воображение и творческий подход и когда преобразования поддерживаются

политической волей, все инициативы часто выливаются в конфликты с местными жителями, выступающими против любых изменений.

За время насыщенного шестилетнего периода моей работы в администрации мэра Майкла Блумберга жителям Нью-Йорка, американцам и всему остальному миру стала очевидна ошибочность почти всех наших былых представлений об устройстве городских улиц. Реальный опыт показал, что в определенных случаях сужение проезжей части или даже полное закрытие дороги для проезда автомобилей может не только улучшить положение пешеходов и вдохнуть в кварталы и районы новую жизнь, но, как это ни парадоксально, в целом улучшить пропускную способность улиц в городе. Можно просто разметить часть улицы, обозначив ее как место для отдыха или автобусную полосу, и это не только сделает улицу более безопасной, но снизит ее загруженность и увеличит пешеходный поток, который будет способствовать процветанию местного бизнеса. Эти и другие инновации переворачивают с ног на голову градостроительные концепции по всему миру.

Нью-Йорк — это самый многолюдный город США, известный своими небоскребами, культурными достопримечательностями и выдающимися личностями. Нет никакого совпадения в том, что улицы именно этого города переживают такую значительную трансформацию. Неожиданный и во многом парадоксальный подход получил широкую поддержку со стороны горожан, что подтверждается результатами опросов общественного мнения. Однако у него есть и оппоненты — гораздо менее многочисленная, но весьма решительно настроенная армия протестующих. Она состоит из тех, кому лично не нравится мэр Блумберг, из тех, кто не приемлет попыток навязать им идеи экологической безопасности и здорового образа жизни, да еще заставить их «на французский манер» [7] ездить на велосипедах. Все эти люди считают перемены ненужными и опасными и видят политическую подоплеку во всем, что сопровождает предлагаемые изменения.

За последние годы жизнь городских улиц во многом изменилась к лучшему. Но громкие заголовки появляются только в тех случаях, когда эти перемены наталкиваются на протест. Когда кто-то

предлагает изменить текущее положение дел, неизменно следует ответная реакция, нередко весьма жесткая. А хорошая потасовка всегда привлекает внимание — особенно интересно, если это битва за город, ведь тут никогда не обходится без грязи, политики и желтой прессы. За шесть с половиной лет я и сама стала участником таких баталий, — и для меня это была самая долгая и самая суровая битва из всех, в которых мне приходилось участвовать за всю мою карьеру. Можно называть меня пристрастной и необъективной, можно даже считать меня сумасшедшей (многие так и делают), но я убеждена, что наша битва за то, чтобы вернуть Нью-Йорку его улицы, — это ценный опыт, который можно применить на любой городской территории. И я уверена, что будущее городов зависит от того, как они распорядятся своими возможностями.

1

Легенды городского строительства

Холодным сырым октябрьским утром 2010 года на Проспект-парк-вест в Бруклине собралось несколько десятков возмущенных местных жителей. Некоторые из них держали плакаты, написанные как будто одной и той же рукой:

«Велосипедные дорожки = меньше парковочных мест!»

«Велосипедная дорожка на Проспект-парк-вест опасна для детей и для стариков!»

«Менять наши дороги — рисковать нашими жизнями!»

«Не давайте Садик-Хан себя надуть!»

Митингующие занимали лишь небольшую часть пешеходной зоны, но полиция для поддержания порядка все равно установила заграждения, тем более что на горизонте появилась колонна из двухсот противников этого митинга[1]. Часть из них шла пешком, остальные ехали на велосипедах. При этом было очевидно, что противников протеста гораздо больше, чем самих протестующих.

Это было крупнейшее за всю историю Нью-Йорка столкновение между сторонниками велосипедных дорожек и теми, кто воспринял их появление в штыки. Да и в целом из всех манифестаций,

посвященных какому-либо транспортному проекту, эту можно было отнести к самым многочисленным.

В последний раз что-то похожее случилось полвека назад, когда известный градостроитель Роберт Мозес предложил построить автомагистраль через Нижний Манхэттен, а журналистка Джейн Джекобс возглавила общественное протестное движение против этого проекта.

Сейчас во главе группы противников митинга на велосипедах ехали два главных защитника безопасности улиц — Эрик Макклюр и Пол Стили Уайт. Процессия проехала мимо, оснащенная плакатами с вариациями на тему «Мы ♥ наши новые велосипедные дорожки».

Описываемые события произошли через четыре месяца после того, как высохла зеленая краска, которой была размечена новая двусторонняя дорожка для велосипедистов. С тех пор этот велосипедный маршрут приобрел популярность и стал одним из самых востребованных в городе. Но были и те, кто утверждал, что теперь улица стала менее безопасной и что ярко-зеленая краска разрушает индивидуальность района.

Небольшая группа активистов подала иск, обвинив городскую администрацию в нарушении правил защиты исторических районов. Кроме того, в иске говорилось, что проект не соответствует экологическим нормативам. Как выразилась одна из местных газет, не желавшая уступать в накале страстей крупным таблоидам, «велосипедная дорожка в этом районе стала самой спорной территорией после Сектора Газа»[2].

Это была настоящая борьба за городскую среду: протестующие группы населения использовали аргументы безопасности, общественной ценности и сохранности исторического наследия. Они боролись против произвола городских властей, бесцеремонно вторгающихся в жизнь их родных кварталов. Это противостояние, которое продолжается и по сей день, началось в конце 2010 года — с протестов против нью-йоркской системы велопроката City Bike. Посреди всего этого негодования было действительно сложно в полной мере оценить все факторы, сопутствующие предложенному проекту, — его культурный, политический и градостроительный аспекты.

Проект пересаживания жителей Нью-Йорка на велосипеды стартовал спустя пятьдесят лет после того, как концепция больших городов начала изменяться. За последние полвека большие группы

населения Нью-Йорка и десятков других американских мегаполисов отказались от городской жизни.

По сути, борьба вокруг Проспект-парк-вест — это современная версия исторического противостояния Джейн Джекобс и Роберта Мозеса — героев драматичной истории становления современного Нью-Йорка.

Сегодня Мозес представляется нам эдаким диктатором-самодуром гражданского строительства, который не признавал никаких авторитетов и не останавливался ни перед чем в своем стремлении создать идеальный Нью-Йорк будущего, напичканный автомобилями.

Джекобс же, наоборот, боролась за город, построенный для людей, а не для машин. Конечно, такое представление об этих людях не может в полной мере отразить то влияние, которое они оказали не только на Нью-Йорк, но и на другие города. Мифы об их войнах друг с другом, связанных с противоположными точками зрения на развитие городов, со временем обрастают новыми деталями, не позволяя извлечь урок того, как улучшить наши улицы и города.

Джейн Джекобс родилась в городе Скрантон, штат Пенсильвания. В разгар Великой депрессии она переехала в Нью-Йорк и поселилась в районе Вест-Виллидж на Манхэттене, где и сформировались ее взгляды на городскую среду. Ее знаменитая книга «Смерть и жизнь больших американских городов»* стала сенсацией среди градостроителей. В своей работе Джейн понятным обывателю языком объяснила, что в зависимости от проектирования города качество жизни в нем может как невероятно повыситься, так и значительно ухудшиться. Она сурово раскритиковала экспертов по городскому планированию первой половины XX века за то, что в ходе их прогрессивных «программ обновления» были разрушены старинные здания, а с ними и целые исторические районы. На их месте появились бездушные и безликие высотные кварталы, а улицы лишились очарования и уникальности.

Работая над рукописью книги, Джекобс черпала вдохновение не в инженерных учебниках и научных трудах на тему градостроительства.

---

* *Джекобс, Джейн*. Смерть и жизнь больших американских городов. Новое издательство, 2011 (*Jacobs, Jane*. The Death and Life of Great American Cities, 1961).

Она просто наблюдала за людьми, идущими мимо окна ее квартиры на втором этаже. «Балет на Гудзон-стрит»[3] — так она называла этот людской поток. Тротуары были заполнены детьми и торговцами, прогуливающимися представителями богемы и портовыми грузчиками, а сама улица была густо напичкана магазинчиками, пиццериями и маленькими забегаловками. В тесноте и разнообразии своей улицы Джекобс видела историю улиц всего города.

В представлении Джекобс на хорошо организованной улице города должно быть всего понемногу: магазинов, кафе, школ, библиотек — самых разных точек притяжения, которые не дают иссякнуть людскому потоку ни днем, ни ночью. В зданиях должны быть не только квартиры, но и магазинчики местного значения, медицинские кабинеты и конторы небольших компаний. Улицы, спроектированные с учетом баланса их дизайна и предоставления различных занятий для жителей, выманивают их из домов наружу. Джекобс пишет о том, что когда улицы «обживаются» местными жителями, это повышает их безопасность[4], внутри городских кварталов кипит жизнь, а их жители постоянно общаются между собой.

«Эти повседневные уличные контакты, кажущиеся бесцельными и случайными, и есть та малая перемена, из которой могут произрастать благополучие и наполненность общественной жизни», — пишет Джекобс[5].

Я бы не смогла точнее описать суть жизни улиц. Уличная активность способствует развитию добрососедских отношений — важнейшей формы социального «здоровья», а также богатства в буквальном смысле, ведь такие условия весьма благоприятны и для бизнеса. Оживленные, приспособленные для прогулок улицы формируют собственный общественный порядок, а пешеходные потоки способствуют развитию локальных бизнес-проектов. Пешеходные зоны — это важная составляющая безопасной и качественной жизни в мегаполисе, и при этом они являются ключевым фактором процветания городской экономики.

Сформулированные Джекобс принципы планирования улиц актуальны и для современных городов. Ведь можно смотреть на улицы с большого расстояния и думать лишь о движении транспорта, а можно изучать жизнь улицы изнутри и подбирать решения, исходя

из имеющихся возможностей и потребностей конкретного микрорайона или квартала.

«Не существует никакой единой логики, которую можно применить к городу, — писала Джейн более полувека назад. — Эту логику формируют люди, и наши планы должны приспосабливаться именно к ним, а не к зданиям»[6].

Но «Смерть и жизнь...» не помогла возродить города — напротив, после ее выхода последовали годы упадка мегаполисов и сокращения численности населения в них. В результате так называемого «бегства белых»* инвестиции в города резко сократились, а миллионы горожан устремились в пригороды, забирая с собой свои налоги. Крупные города лишились промышленности, а это дополнительный фактор, вызвавший появление заброшенных районов, разрушение транспортной инфраструктуры и сокращение строительства в мегаполисах.

Некоторые города сумели воспрепятствовать строительству автострад, как это произошло в Нью-Йорке. Им удалось сформировать новые транспортные системы и призвать федеральное правительство уделять больше внимания развитию общественного транспорта. Такие города смогли частично вернуть себе былое величие, они по-прежнему считаются самыми привлекательными местами для жизни.

Но горожан до настоящего времени совершенно не интересует переустройство улиц, а ведь с момента выхода книги Джекобс прошло уже больше пятидесяти лет. Конечно, такие районы Нью-Йорка, как Гринвич-Виллидж, Нижний Ист-Сайд и Сохо, стали самыми престижными и дорогими. Но улицы с узкими тротуарами: Канал-стрит, Шестая и Седьмая авеню, Хаустон-стрит, Брум-стрит и Варик-стрит — так и остались эдакими желобами для транспортных потоков. Сегодня они столь же безрадостны и некомфортны для горожан, как и в 1968 году, когда Джейн покинула Нью-Йорк ради новой жизни в Торонто. До совсем недавнего времени улицы Нью-Йорка

* «Бегство белых» — выражение, описывающее демографическую тенденцию переезда белого населения в так называемые «белые пригороды», в результате которого пустеющие районы мегаполисов населяются менее благополучными социальными группами, состоящими преимущественно из представителей национальных и расовых меньшинств.