

ДЖАНЕТ САДИК-ХАН

СЕТ СОЛОМОНОВ

БИТВА ЗА ГОРОДА

КАК ИЗМЕНИТЬ НАШИ УЛИЦЫ

Если вас заботит будущее
городов, прочитайте эту книгу.
Майкл Блумберг

**FRIEDRICH
EBERT
STIFTUNG**

Let's bike it!

проект по развитию
велокультуры
в России

Джанет Садик-Хан

**Битва за города. Как изменить
наши улицы. Революционные
идеи в градостроении**

«Олимп-Бизнес»

2016

УДК 625.712
ББК 39.311

Садик-Хан Д.

Битва за города. Как изменить наши улицы. Революционные идеи в градостроении / Д. Садик-Хан — «Олимп-Бизнес», 2016

ISBN 978-5-9909050-4-7

К концу XX века мегаполисы с их бешеным ритмом, высокой плотностью населения и дорожными пробками превратились в некомфортные для проживания каменные джунгли. Горожане стали переселяться в предместья, что только повысило нагрузку на транспортную и коммунальную инфраструктуры. Проблема приняла столь широкий размах, что вынудила администрации многих городов заняться решением глобальных проблем в сфере урбанистики и вернуть улицам их исконное назначение, сделав их удобными для городской жизни. Автор книги, Джанет Садик-Хан, стала одним из пионеров превращения «городов автомобилей» в «города людей». Занимая пост комиссара Департамента транспорта г. Нью-Йорк в течение семи лет, она смогла реализовать множество проектов по переустройству улиц, подробно описанных в этой книге. В Нью-Йорке был создан велопрокат, появились пешеходные зоны и зоны отдыха, расширилась система общественного транспорта. За счет реорганизации городского пространства и при минимальных затратах Департаменту транспорта удалось снизить травматизм на дорогах, улучшить экологию, а главное – вернуть городские улицы людям. Практическое руководство для специалистов, занимающихся городским планированием, эта книга – увлекательное чтение и для всех тех, кого интересует, как устроены и чем живут улицы мегаполисов.

УДК 625.712

ББК 39.311

ISBN 978-5-9909050-4-7

© Садик-Хан Д., 2016

© Олимп-Бизнес, 2016

Содержание

Предисловие Фонда имени Фридриха Эберта в России	7
Предисловие	9
Введение. Новые принципы проектирования городских улиц	14
1. Легенды городского строительства	19
2. Густонаселенность городов	32
3. Идеальный план	40
4. Как «читать» улицу	52
5. По народным тропам	70
Конец ознакомительного фрагмента.	73

Битва за города. Как изменить наши улицы. Революционные идеи в градостроении

© 2016 by Janette Sadik-Khan and Seth Solomonow

© Перевод на русский язык, Издательство «Олимп – Бизнес», 2017

* * *

Предисловие Фонда имени Фридриха Эберта в России

Транспортная проблематика в крупных городах стала воплощением «битвы» за свободное пространство. Противостояние пешеходов и велосипедистов с автомобилистами, резкий рост количества транспортных средств и, как следствие, перегруженность улиц, приводящая к пробкам, – все это составляющие образа современного города. В традиционном понимании революция – движение «снизу». Но та апробированная концепция, о которой пишут авторы книги «Битва за города», – это стратегия городских изменений, инициированная «сверху». В результате ее реализации улицы Нью-Йорка стали не только более приспособленными для жизни, но и более безопасными. Политическая воля и готовность администрации к экспериментам привели к многочисленным изменениям в сфере городской мобильности, которые приобрели устойчивый характер. Результат этих перемен впечатляет.

В век урбанизации города являются воплощением многообразия и предоставляют широкую палитру возможностей для личностного развития. Но беспокойный ритм мегаполисов, постоянное ускорение всех жизненных процессов и уплотняющийся транспортный поток приносят дополнительную нагрузку в жизнь горожан. Города определяют стиль нашей жизни, так же как улицы ежедневно задают нам направление движения. Именно поэтому редизайн транспортной инфраструктуры имеет такое большое значение для каждого горожанина. В первую очередь это изменение нашего транспортного поведения. Де-факто же меняется наш образ жизни в целом.

Для Фонда имени Фридриха Эберта в России поддержка и продвижение концепции устойчивой городской мобильности является составной частью развития городов и основой для международного сотрудничества. Через проведение мероприятий мы стремимся, совместно с нашими партнерами, внести вклад в устойчивое развитие, в основе которого лежат демократические ценности, в повышение уровня качества жизни и социальной безопасности. Отправной точкой в деле достижения этой цели выступает диалог между городской администрацией и представителями общественности, учет интересов граждан при планировании городских процессов. Если жители города чувствуют себя хорошо и комфортно, они будут реже стремиться к переезду. В российских городах, и в особенности в Москве, количество общественных инициатив заметно увеличилось, наблюдается рост возможностей и желания со стороны горожан участвовать в городской жизни. Все группы интересов, которые задействованы в этом процессе, объединяет одна цель – сделать жизнь в городах лучше. Особенно это заметно в сфере устойчивой городской мобильности. Инициативных граждан становится все больше, они хотят принимать участие в выработке решений о развитии городов. Параллельно с этим изменяется и городская среда – происходит постепенный отход от восприятия автомобиля как символа статуса, расширяется пространство для пешеходов и развивается велосипедная инфраструктура. Шаг за шагом меняется самоидентификация нового поколения городских жителей.

Эти перемены объединяют Москву и Нью-Йорк. Каждому мегаполису необходимо применять современные концепции при организации транспортных потоков и жизни в городах в целом. В книге «Битва за города» представлены новые идеи и практические инструменты, которые, как мы надеемся, послужат импульсом к переосмыслению и дополнению существующих концепций, к их дальнейшему развитию. Следствием этого станут позитивные изменения в российских городах. Книга представляет интерес не только для экспертного сообщества и представителей городских администраций, но и для горожан, которые интересуются жизнью своего города и хотят принимать участие в определении его будущего.

Йенс Хильдебрандт и Дарья Ефименко, Фонд им. Фридриха Эберта в России

Предисловие

*Сотрудникам Департамента транспорта г. Нью-Йорк
посвящается*

Шесть лет, семь месяцев и восемнадцать дней – именно столько времени я работала комиссаром Департамента транспорта г. Нью-Йорк¹. А началось все со встречи, которая прошла в начале весны 2007 года в городской ратуше у Бруклинского моста.

Тогда сто восьмой мэр Нью-Йорка спросил меня: «Почему вы хотите руководить транспортом?»

Я впервые в жизни оказалась лицом к лицу с Майклом Блум-бергом – предпринимателем-миллиардером, избранным мэром Нью-Йорка, который восседал за внушительных размеров круглым столом в окружении своих шести заместителей. Они напомнили мне рыцарей легендарного Камелота.

Шел третий год второго срока Блумберга на посту мэра, так что все эти люди работали вместе уже более шести лет. В тот день мне было еще неясно, кого мэр желает видеть во главе Департамента транспорта и чего он ждет от этого человека. Видимо, потому-то он первым делом и задал мне именно этот вопрос. Причем он вовсе не собирался меня испытывать.

Казалось бы, задача главы транспортного департамента – управлять транспортом, но это всеобщее заблуждение. Поэтому я ответила: «Я не хочу руководить транспортом. Я хочу руководить движением в городе».

Блумберг молчал. Возникла напряженная пауза, во время которой я подумала: «Ну что ж, я хотя бы познакомилась с мэром!»

Я поняла, что проваливаю интервью, но все равно принялась рассказывать «рыцарям Круглого стола» о своих приоритетах: о том, что в Нью-Йорке нужно развивать автобусное сообщение, что велосипед должен стать реальным средством передвижения по главным улицам города – эффективным и безопасным. Я сказала им, что водители, приезжающие на Манхэттен в часы пик, должны платить за въезд – ведь именно из-за них город душат транспортные пробки. И тогда можно будет потратить полученные деньги на развитие общественного транспорта.

Все эти идеи были совершенно новыми, они противоречили всему, что было известно о функционировании городской транспортной системы. Но я считала, что «рыцарям Камелота» будет интересно услышать мое мнение – иначе зачем же они пригласили меня за свой круглый стол?

Майкл Блумберг имел репутацию креативного и прогрессивного руководителя, который принимает решения на основе достоверных фактов и объективных численных показателей. Именно он ввел единый телефонный номер 311, по которому жители Нью-Йорка могли связаться с любой городской службой. Это при нем в барах перестали курить, а в ресторанах запретили использовать генетически модифицированные жиры. Но все это сущие пустяки по сравнению с другими достижениями: за время его правления резко снизился уровень преступности, ему удалось отобрать контроль над городскими школами у чрезвычайно неэффективного Комитета по образованию и перевести их под юрисдикцию мэра. Однако в том, что касается городского транспорта, никаких заметных достижений не наблюдалось. Инициативы мэра Блумберга обходили эту часть городской жизни стороной.

¹ англ. New York City Department of Transportation, сокр. NYC DOT. – Здесь и далее, за исключением специально оговоренных случаев, прим. ред.

Поэтому я постаралась предельно ясно изложить свою позицию. Нью-Йорк – это город, который я хорошо знаю. Я понимаю, как и чем он живет, и мне по силам изменить транспортную ситуацию к лучшему. Пятнадцатью годами ранее я работала советником по транспорту при мэре Дэвиде Динкинсе², затем – в Федеральной администрации по пассажирским перевозкам при президенте Билле Клинтоне, а после возглавила направление перевозок в крупной международной компании Parsons Brinckerhoff.

На той встрече с Блумбергом и его заместителями мне стало ясно, что им не нужен кто-то, кто просто скоротал бы оставшееся до конца второго срока время, не предпринимая никаких решительных действий. Они хотели нанять человека, который понимает, как устроена городская администрация, и который хорошо знаком со всеми элементами транспортной системы. При этом кандидату на должность следует иметь опыт работы в частном бизнесе: это должен быть человек с предпринимательским мышлением, способный генерировать новые идеи и нестандартно подходить к решению проблем.

Глядя на людей, расположившихся за круглым столом, я была уверена, что этой должности мне не видать. Ведь сообщить потенциальным работодателям, что они все делают неправильно, – не лучший способ получить работу.

Оказалось, что в этом я ошиблась!

После нашей второй встречи Блумберг предложил мне должность. На этот раз мы встретились за завтраком в его любимой закусочной Верхнего Ист-Сайда – «Viand». За чашкой кофе со слегка подгоревшим тостом мне стало ясно, почему то, о чем я говорила во время первого интервью, не вызвало видимого энтузиазма. Дело в том, что все мои тезисы для администрации города и так были очевидны. На момент нашей встречи суть моих предложений по преобразованию города уже была изложена в документе под названием PlaNYC, разработанным под руководством Дэна Докторофф – заместителя мэра по вопросам экономического развития. PlaNYC – это детализированная программа долгосрочного развития города, состоящая из 127 проектов. Ничего подобного этому плану раньше не предлагалось – ни в Нью-Йорке, ни в каком-либо другом крупном городе.

Согласно этому документу, выбросы углерода в атмосферу предстояло сократить на 30 %³, при этом жизнь во всех районах Нью-Йорка должна была стать более качественной и эффективной. Согласно прогнозам, к 2030 году население Нью-Йорка увеличится на миллион человек⁴. Такой рост численности горожан серьезно повлияет на работу и на распределение ресурсов каждого из органов городского управления, – это и было отражено в документе PlaNYC. Впервые был представлен вариант развития города, который предполагал изменение концепции проектирования улиц и их использования. Что касается транспортного развития, то оно требовало использования ряда новых стратегий: организации маршрутов скоростных автобусов, создания сети велосипедных дорожек и открытых общественных пространств в каждом районе города, использования энергоэффективных технологий, применения для строительства улиц безопасных для окружающей среды материалов, и так далее.

Документ PlaNYC был новым руководством для реконструкции улиц, который мог бы развеять миф о том, что Нью-Йорк – город неуправляемый, что перемены здесь невозможны и что в борьбе между старым и новым старое всегда побеждает.

Этот новый подход к организации уличного движения проявился именно в тот момент, когда потребность в нем стала особенно острой. Сторонним наблюдателям цели правитель-

² Дэвид Норман Динкинс (*англ.* David Norman Dinkins, р. 1927) – американский политический деятель-демократ, 106-й мэр Нью-Йорка (1990–1993), единственный афроамериканец на этом посту за всю историю города.

³ City of New York, “PlaNYC: A Greener, Greater New York” (New York, 2007), 133.

⁴ City of New York, “PlaNYC”, 4.

ства часто оказываются гораздо понятнее, чем самим чиновникам. Программа PlaNYC для многих стала подтверждением того, что городская администрация действительно заинтересована в преобразованиях и что ее программа инвестиций диктуется целями, основанными на реальных цифрах. И тогда такие организации, как «Транспортные альтернативы»⁵, «Транспортная кампания трех штатов»⁶ и «Кампания стоячих пассажиров NYPIRG»⁷, начали вносить конструктивные предложения по улучшению транспортной ситуации, которые уже не ограничивались требованиями установить дополнительные светофоры или дорожные знаки.

Блумберг представил меня репортерам и общественности Нью-Йорка во время специальной пресс-конференции, которая состоялась 27 апреля 2007 года – через неделю после обнародования PlaNYC. Когда мы закончили отвечать на вопросы, он шепнул мне: «Смотри не облажайся!» Тогда я не знала, что этим полусерьезным пожеланием мэр напутствовал всех, кого он назначал на ответственные посты.

Возвращаясь в Департамент транспорта Нью-Йорка после пятнадцатилетнего перерыва, я прекрасно знала, что это ведомство управляет не только транспортом. Общая протяженность дорог в городе составляет почти 10 тысяч километров, а протяженность тротуаров – вдвое больше. В городе более миллиона дорожных знаков, 12 700 регулируемых перекрестков, 315 тысяч единиц уличного освещения и 789 мостов. Ежегодно 22 миллиона человек переправляются на пароме из района Статен-Айленд на Манхэттен и обратно. Обслуживанием и ремонтом всех этих улиц, тротуаров и мостов, производством и установкой дорожных знаков занимается множество предприятий и служб города⁸. На улицы приходится примерно 25 % площади Нью-Йорка⁹, так что комиссара по транспорту можно считать крупнейшим застройщиком в городе.

Главная миссия нашего департамента заключается в том, чтобы поддерживать в порядке всю эту инфраструктуру и оперативно реагировать на ежедневные угрожающие ей экстренные ситуации. Городской Департамент транспорта Нью-Йорка по численности сотрудников – 4500 человек¹⁰ – превосходит транспортные департаменты целых американских штатов. Вместо проселочных дорог и автострад в распоряжении Нью-Йорка находится самая ценная недвижимость страны – весьма востребованная и расположенная очень кучно. Но с другой стороны, достояние Департамента транспорта – это не только бетон, асфальт, металл и полосы разметки. Все перечисленное по сути своей является рычагами управления всей территорией, и если эти рычаги приложить по-новому, то и результаты окажутся совершенно другими.

⁵ «Транспортные альтернативы» (англ. Transportation Alternatives, TransAlt, сокр. Т. А.) – созданная в 1973 году нью-йоркская НКО, объединяющая по состоянию на 2017 год свыше 10 000 членов, уплачивающих взносы, и объявляющая своей миссией «зачистку улиц Нью-Йорка от автомобилей в пользу велосипедистов, пешеходов и общественного транспорта».

⁶ «Транспортная кампания трех штатов» (англ. Tri-State Transportation Campaign, сокр. TSTC) – созданная в 1993 году НКО, выступающая за «снижение автомобильной зависимости штатов Нью-Йорк, Нью-Джерси и Коннектикут; торжественное собрание активистов TSTC на ступенях мэрии было посвящено не только передаче благодарственного письма, но и проводам исполнительного директора TSTC Кейт Слевин на новую работу в должности заместителя автора на посту комиссара Департамента транспорта г. Нью-Йорк.

⁷ «Кампания стоячих пассажиров NYPIRG» (англ. NYPIRG Straphangers Campaign) – созданная в 1979 году Нью-йоркской группой исследования общественных интересов (англ. New York Public Interest Research Group; сокр. NYPIRG) НКО, выступающая за развитие и повышение доступности общественного транспорта г. Нью-Йорк. К достижениям NYPIRG относятся бесплатная пересадка между метро и автобусами и безлимитные единые проездные.

⁸ «About DOT», New York City Department of Transportation (по состоянию на 4 августа 2015 г.), <http://www.nyc.gov/html/dot/html/about/about.shtml>

⁹ New York City Department of Transportation, “Street Design Manual” (New York, 2009), 21.

¹⁰ «About DOT».

Крупные города всего мира неизменно оказываются под давлением двух контрпродуктивных тенденций, которые мешают им развиваться.

Первая заключается в избыточной любви к мегапроектам – возведению гигантских мостов, эстакад, объездных трасс, развязок, а также олимпийских стадионов и прочих крупных объектов. Охваченным гигантоманией мэрам хочется «оставить след» или «сделать хоть что-то» за время своего пребывания у власти, а инженеры с энтузиазмом поддерживают подобные инициативы градоначальников.

Вторая тенденция, которая является сдерживающим фактором для первой, заключается в свойственном рядовым горожанам стремлении сохранить свою среду обитания неизменной. К сожалению, этот консерватизм часто заставляет местных жителей выступать не только против проектов, которые разрушают их районы, но и практически против любых изменений городской среды.

Обе тенденции негативно влияют на города: правительство строит масштабные планы (подчас слишком масштабные!), а горожане неизменно сопротивляются переменам, мысля мелко и местечково. Обе стороны недостаточно хорошо понимают, как улицы могут поддерживать жизнь горожан, повышать потенциал отдельных районов и города в целом. Власти города и его жители говорят на разных языках, относятся друг к другу с подозрением и не способны видеть общую цель.

Все вышесказанное в 2007 году было как никогда справедливо и для Нью-Йорка, поэтому жизненно важно было взглянуть на градостроительные проблемы по-новому.

Чтобы преодолеть консервативность мышления, нужен был совершенно новый подход к организации улиц, новая терминология и новые стратегии, которые позволят городским властям завоевать доверие и поддержку скептически настроенных горожан. Когда устоявшийся порядок вещей меняется, трудности неизбежны. Чтобы противостоять громам и молниям, которыми всегда сопровождаются значимые изменения, лидерам необходимы твердость, отвага и выдержка. Я на собственном опыте убедилась, что для эффективного претворения в жизнь срочных и важных проектов нужно больше общаться с местными сообществами, в разговорах с ними делать акцент на безопасности и давать им возможность выбора. Таким образом удастся завоевать понимание и поддержку горожан, что позволяет постепенно наращивать масштабы изменений.

Быстрое внедрение новшеств оказалось гораздо более эффективной стратегией, чем традиционная модель, требующая предварительной единодушной поддержки проекта. Часто такое всеобщее согласие получить невозможно, даже если все единодушно во мнении, что текущая ситуация себя изжила. Когда власти пытаются договориться с протестующими, это выливается в годы нерешительности и бездействия, бесконечный анализ ситуации и полностью парализует любую возможность.

В каждом локальном сообществе есть свое представление о том, почему изменение их улиц невозможно, непрактично или попросту является безумием. Я неоднократно с этим сталкивалась и в итоге поняла, что оправдания для бездействия никогда не иссякнут. Но бездействие само по себе непростительно. Наши города растут, и плохое функционирование улиц становится все более критичным. Руководители городской администрации и жители, которым они служат, не могут мириться с этой ситуацией – они обязаны попытаться ее изменить. В конце концов, борьба за изменения – это неотъемлемая часть самих изменений.

Чтобы перемены состоялись, нужны идеи и стратегия их реализации, но еще более важным для любого города оказывается практический опыт превращения замысла в план действий.

Все шесть с половиной лет, которые я прослужила комиссаром по транспорту, над моим столом висел прищипленный кнопкой листок бумаги с изречением гарвардского про-

фессора градостроительства Джеролда Кайдена: «Планы создает человек, но их реализация невозможна без божьей помощи!»¹¹

Эта книга – результат практического опыта, а не идеалистических мечтаний. В ней описано, как улицы перестраиваются, реорганизуются и изобретаются заново. Я приглашаю читателя совершенно по-новому посмотреть на свой повседневный опыт взаимодействия с улицами. А еще мы ставили своей целью вдохновить на изменения администраторов, градостроителей и рядовых жителей городов по всему миру. Новые принципы преобразования улиц уже воплощены во множестве проектов в мегаполисах: скверы в Мехико и Сан-Франциско, защищенные велосипедные дорожки в Чикаго и Солт-Лейк-Сити, адаптация автодорог под общественный транспорт и пешеходов в Лос-Анджелесе, Буэнос-Айресе и Риме. И если перефразировать знаменитые слова Фрэнка Синатры и применить их к перестройке транспортной системы, они будут звучать так: «Если это возможно было сделать в Нью-Йорке, то это возможно сделать везде!»

¹¹ Jerold S. Kayden, “What’s The Mission of Harvard’s Urban Planning Program?”, *Harvard Design Magazine* 22 (2005) (по состоянию на 5 августа 2015 г.), <http://www.gsd.harvard.edu/images/content/5/3/538187/Kayden-Mission-Urban-Planning.pdf>

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 протяженно-

стью в 35 миллионов километров¹² в дорожных авариях гибнет 1,24 миллиона человек¹³. 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 Джекобс¹⁴. В результате этих перемен сегодня на месте многополосной проезжей части Таймс-сквер организованы уютные площади для прогулок, по которым ежедневно проходит почти полмиллиона человек¹⁵. 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 человек¹⁶.

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 считанные дни и недели, и при этом практически все делалось при помощи подручных средств: краски, клумб, фонарей, дорожных знаков и щебня, остав-

¹² Central Intelligence Agency, “Country Comparison: Roadways”. World Factbook (по состоянию на 5 августа 2015 г.), <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/rankorder/2085rank.html>

¹³ World Health Organization, “Global Status Report on Road Safety 2013: Supporting a Decade of Action” (Geneva, Switzerland, 2013), v.

¹⁴ 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.

¹⁵ Times Square Alliance, “Pedestrian Counts”, http://www.timessquarenyc.org/do-business-here/market-facts/pedestrian-counts/index.aspx#_VcjjajPtBE

¹⁶ New York City Department of Transportation, “New York City Traffic Fatalities by Mode, 1910–2013” (2014).

шегося 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 городах¹⁷. Согласно прогнозам, к 2050 году доля городского населения достигнет 66 %¹⁸. 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 славилась. 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 нра-

¹⁷ United Nations, Department of Economic and Social Affairs, Population Division, “World Urbanization Prospects: The 2014 Revision, Highlights” (2014), 7 (по состоянию на 5 августа 2015 г.), <http://esa.un.org/unpd/wup/Highlights/WUP2014-Highlights.pdf>

¹⁸ United Nations, “World Urbanization Prospects”, 1.

вятся 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 бывших 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»¹⁹ 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

¹⁹ Dan Amira, “Why Conservatives Hate Citi Bike So Much, in One Venn Diagram”, *New York*, June 5, 2013 (по состоянию на 5 августа 2015 г.), <http://nymag.com/daily/intelligencer/2013/06/venn-diagram-why-conservatives-hate-citi-bike.html>

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 митинга²⁰. 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»²¹.

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.

²⁰ J. David Goodman, “Dueling Protests Over a Brooklyn Bike Lane”, *The New York Times City Room*, October 21, 2010 (по состоянию на 10 августа 2015 г.), <http://cityroom.blogs.nytimes.com/2010/10/21/dueling-protests-over-a-brooklyn-bike-lane/>

²¹ Natalie O’Neill, “The Prospect Park West bike lane had our presses rolling all year long”, *The Brooklyn Paper*, December 30, 2011 (по состоянию на 10 августа 2015 г.), http://www.brooklynpaper.com/stories/34/52/all_year_bikelane_2011_12_30_bk.html

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 вой нах 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»²² 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. Она просто наблюдала за людьми, идущими мимо окна ее квартиры на втором этаже. «Балет на Гудзон-стрит»²³ – 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 безопасность²⁴, 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 Джекобс²⁵.

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

²² Джекобс, Джейн. Смерть и жизнь больших американских городов. – Новое издательство, 2011 (*Jacobs, Jane. The Death and Life of Great American Cities*, 1961).

²³ Jane Jacobs, “The Death and Life of Great American Cities” (New York: Random House, 2009), 52.

²⁴ Там же, 35.

²⁵ Там же, 72.

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 приспособляться именно к ним, а не к зданиям»²⁶.

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»²⁷ 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 совершенно не соответствовали духу независимости и раскрепощенности, которым славятся его жители.

Джекобс тревожили проблемы всего города, в то время как многие поколения горожан жили исключительно в соответствии с принципом «Только не в моем дворе!» («Not-In-My-Backyard!»), NIMBY²⁸). Люди боролись и протестовали против того, чего они не хотели видеть лишь в своем районе, – против автострад, строительных площадок, жилых или торговых комплексов. Джейн мечтала о насыщенных и живых общественных пространствах, которые будут привлекать людей и изменят их. Эти ее мечты так и остались нереализованными, но ведь никто толком и не пытался их воплотить.

Я большую часть своей жизни жила и работала в этом городе, десятилетиями наблюдала за такси, автобусами, пешеходами с тележками, велосипедистами и бьющимися за парковочные места автомобилистами. Сравнение происходящего на улице с балетом, предложенное Джекобс, мне кажется не вполне уместным. На ум скорее приходит какой-нибудь контактный вид спорта, типа регби или американского футбола. Впрочем, я понимаю, что Джекобс имела в виду.

²⁶ Jane Jacobs, “Downtown is for People”, *Fortune*, 1958 (по состоянию на 5 августа 2015 г.), <http://fortune.com/2011/09/18/downtown-is-for-people-fortune-classic-1958/>

²⁷ «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.

²⁸ К слову, приняты также аббревиатуры NOPE (Not On Planet Earth – «Не на планете Земля»), CAVEmen – букв. «Пещерные люди» (Citizens Against Virtually Everything – «Граждане против буквально всего»), BANANA (Build Absolutely Nothing Anywhere Near Anything – «Абсолютно ничего не строить рядом ни с чем»).

Как и многие жители Нью-Йорка, я обожаю здешние улицы. Они будоражат кровь, в них чувствуется безграничная бурлящая энергия. На этих улицах у человека возникает чувство, что в мире нет ничего невозможного.

Мое образование в области градостроения началось очень рано – еще когда я исследовала эти улицы вместе с мамой, Джейн Маккарти. Она очень любила Нью-Йорк, и у нее было собственное твердое мнение по вопросам его строительства, сохранения исторического облика и всего этого тонкого взаимодействия между людьми, живущими на соседних улицах. И это не были какие-то поверхностные суждения: она работала репортером в отделе недвижимости газеты *New York Post*, а для работы ей нужны были факты, события и интересные истории. Мы постоянно обсуждали с ней происходящее вокруг нас, и она все говорила: «Смотри, смотри!» – и показывала на человека или на здание. Если быть внимательным, то можно заметить такое, чего вы никогда раньше не замечали.

Есть старая поговорка о том, что жители Нью-Йорка никогда не поднимают взгляда, не смотрят вверх. Но ведь они никогда толком не смотрят и вниз – на свои улицы. Сколько там переулков? Почему улицы с четными номерами движутся на запад, а с нечетными – на восток? Почему большинство авеню, идущих с севера на юг, являются односторонними? Почему на одних улицах тротуары шире, чем на других? Почему на некоторых перекрестках есть указатели? Для меня это было отличное образование, которое повлияло на мою способность видеть действующую систему улиц и мостов города и понимать их влияние на жизнь людей.

Задним двором для меня служил Вашингтон-сквер-парк, который находился всего в нескольких кварталах от дома моей матери, так что в наших с ней разговорах мы нередко упоминали Джейн Джекобс и Роберта Мозеса, чьи имена неразрывно связаны с этим парком.

Не то чтобы я с самого детства мечтала руководить транспортом Нью-Йорка. Сначала я хотела стать адвокатом и обеспечивать социальную справедливость, – быть скорее Клэрэнсом Дэрроу²⁹, а не Джейн Джекобс. После окончания колледжа я поступила в юридическую школу Мариан Райт Эдельман, возглавлявшей Фонд защиты детей. Окончив эту школу и поработав в юридической фирме, я очень быстро поняла, что не испытываю настоящей страсти к адвокатскому делу. Как только мне позволила финансовая ситуация, я уволилась и с удовольствием вернулась к политической деятельности, которой занималась до обучения на юриста.

Я участвовала в предвыборной кампании Дэвида Динкинса, когда тот баллотировался на пост мэра в 1989 году. Тогда никто не думал, что он сможет победить! Ведь Эд Коч³⁰ готовился пойти на четвертый срок. За двенадцать лет его работы в качестве мэра жители Нью-Йорка уже забыли, какой была жизнь без него.

Предвыборный штаб Динкинса находился на Таймс-сквер возле Бродвея и 43-й улицы, прямо над театром. Мы поднимались на лифте вместе с ярко накрашенными женщинами, одетыми в цветастые костюмы с перьями и блестками, но они, конечно, выходили на другом этаже. Работая в избирательном штабе, я видела таких политических звезд, как Гарольд Икес, Кен Саншайн, Билл Линч и Дон Хейзен. Билл де Блазио, который в 2014 году сам стал мэром Нью-Йорка, помогал координировать группы активистов-добровольцев. Несмотря на крайне ограниченный бюджет, та избирательная кампания велась очень сильной командой профессиональных политиков.

²⁹ Клэрэнс Дэрроу (англ. Clarence Darrow, 1857–1938) – американский юрист и один из руководителей Американского союза гражданских свобод, выступавший в качестве адвоката на многих известных судебных процессах, защищая преследуемых по политическим мотивам, активистов рабочего и афроамериканского движений, анархистов.

³⁰ Эд Коч (англ. Ed Koch; 12 декабря 1924 – 1 февраля 2013) – 105-й мэр Нью-Йорка, занимавший этот пост три срока, с 1978 по 1990 год.

Примерно с 1989 года Таймс-сквер переживала не лучшие свои времена: среди многочисленных лавочек с туристическими сувенирами и театров для взрослых болтались какие-то скользкие типы, и родители с детьми, пересекая площадь по пути на бродвейские шоу, прикрывали своим чадам глаза рукой. В то время вы бы ни за что не пошли на Таймс-сквер по собственной воле. Эта площадь не имела ничего общего с той, какой она стала при мэре Джулиани³¹, и уж точно не походила на пешеходную Таймс-сквер наших дней. Местные служащие на обед покупали готовые сэндвичи и отправлялись с ними обратно в офис – обедать на улице никому бы не хотелось, да и мест для этого не было. А в темное время прогуливаться по прилегающим к площади улицам было попросту опасно.

Сразу после победы Динкинса на выборах – еще до его фактического вступления в должность – я позвонила маме, чтобы обсудить, в каком из учреждений новой городской администрации мне лучше всего работать. Я сказала ей, что хочу делать что-то значимое, влиять на повседневную жизнь горожан. Она немного помолчала, а потом сказала: «Если ты хочешь каждый день влиять на жизнь людей, у тебя всего два варианта: санитарные службы и транспорт». Наверное, она поняла это за время работы репортером при администрации Нью-Йорка. Как бы то ни было, она оказалась права.

Моя карьера в Департаменте транспорта началась при Лу Рич-чио – главе департамента, назначенном мэром Динкинсом. Я была специальным советником по государственным и федеральным вопросам. Довольно скоро меня назначили директором по транспорту в администрации мэра, где я решала самые разные задачи – от стратегии улучшения уже тогда нелюбимого всеми Пенсильванского вокзала до ремонта подъездных путей к отдаленным аэропортам. Подземная транспортная система Нью-Йорка была значительно усовершенствована со времен дефолта 1975 года, когда президент Джеральд Форд якобы пожелал городу «провалиться»³² (по крайней мере, согласно заголовку газеты *Daily News*, которая так трактовала отказ президента оказывать финансовую поддержку Нью-Йорку³³). Но наземная транспортная инфраструктура не была цельной – не существовало единой системы дорог и мостов. При мэре Эде Коче его заместитель по транспорту Сэмюэл Шварц («Гридок Сэм») забил тревогу, заявив о плачевном состоянии четырех мостов через реку Ист-Ривер – ключевых элементов дорожной системы Нью-Йорка. Мосты много лет оставались без внимания, и в результате понадобились миллиарды долларов и несколько лет реконструкции, только чтобы как следует их отремонтировать. Впрочем, в подобной печальной ситуации оказалось в то время большинство американских городов.

В начале 90-х годов улицы Нью-Йорка тоже переживали не лучшие времена, но это не мешало нам с мужем, Марком Гестфилдом, ездить в центр из Гринвич-Виллидж на велосипеде: он крутил педали, а я сидела сзади. Марк работал чиновником федерального суда неподалеку от здания ратуши, и мы каждый день ездили по Гринвич-стрит до моего офиса на Уорт-стрит. Это была сплошная полоса препятствий из дорожных рытвин и желтых городских такси. У нас был серебристый прогулочный велик с одной скоростью, который мы прозвали «танком». В то время на улицах города не часто доводилось увидеть велосипедиста. Велосипедных дорожек было довольно много, но сетью их назвать было нельзя, и дорожная

³¹ Рудольф Джулиани (англ. Rudolph Giuliani; р. 28 мая 1944, Нью-Йорк) – американский политический деятель, мэр Нью-Йорка в 1994–2001 годах. В этот период была проведена реконструкция площади Таймс-сквер, в ходе которой были закрыты театры для взрослых, игорные заведения и магазины с эротической продукцией, появились новые театры и рестораны, открылись офисы уважаемых компаний.

³² Двадцать девятого октября 1975 года президент Джеральд Форд заявил, что он наложит вето на любой законопроект, который будет содержать в себе какие-либо дотации Нью-Йорку со стороны федеральных властей, что сделает проще банкротство города. На следующий день газета *Daily News* вышла под заголовком: «Форд заявляет городу: Провались пропадом» («Ford To City: Drop Dead»), хотя в действительности Форд не произносил этих слов.

³³ Sam Roberts, “Infamous ‘Drop Dead’ Was Never Said by Ford”, *New York Times*, December 28, 2006 (по состоянию на 5 августа 2015 г.), <http://www.nytimes.com/2006/12/28/nyregion/28veto.html>

разметка не слишком помогала. Катиться вниз по наклонной улице было весело, но очень опасно. В 1990 году в Нью-Йорке в дорожных авариях погибло семьсот человек – в эту цифру входят и пешеходы, погибавшие в среднем по одному в день, а также двадцать велосипедистов³⁴.

В то время на улицах нижнего Манхэттена встречались лишь продавцы хот-догов. Покупаешь еду и поглощаешь ее стоя – вот и вся уличная жизнь. Общественные пространства? В их роли выступали мрачные площади у зданий судов и госучреждений, усеянные бездомными и попрошайками, где никому не хотелось задерживаться. О безопасности транспорта никто тогда не задумывался. О качестве уличной жизни тоже, как и о состоянии площадей. Городская администрация ограничивалась лишь минимальным необходимым ремонтом инфраструктуры и поддержанием правопорядка.

Набережная Гудзон-Ривер – участок бывшей автострады Вест-Сайд-Хайвей, неподалеку от моего дома, – представляла собой унылую череду парковок и полуразрушенных причалов, а проезжая часть была усыпана битым стеклом и склянками из-под наркоты. Никому не было дела до того, как выглядят улицы и каково на них находиться. Жители Нью-Йорка, когда-то одного из самых приятных для прогулок городов в мире, были заняты лишь выживанием. Им некогда было думать о том, что улицы – ценнейший актив этого города – могут выглядеть как-то иначе. Но уже в то время я была уверена, что улицы Нью-Йорка еще себя покажут.

Я пришла на должность министра транспорта через 26 лет после смерти Мозеса. За эти четверть века город не так уж сильно изменился – Мозес без труда узнал бы его. Начав работать в сфере городского планирования, он был уверен, что Нью-Йорк – это город, который жаждет модернизации, но которому не дает идти вперед его прошлое. А у Мозеса были средства, власть и желание это изменить. Он оказался самым влиятельным и могущественным градостроителем за всю историю города. Сменяющиеся мэры и губернаторы предоставляли ему власть, а из Администрации общественных работ и фондов Системы федеральных автомагистралей США к нему поступали миллиарды бюджетных долларов. За свою карьеру Мозес занимал 12 руководящих постов в крупнейших учреждениях гражданского строительства³⁵ – от Администрации парков Нью-Йорка и Управления по строительству моста Трайборо до Департамента национальных парков.

Правительство США инициировало масштабные программы строительства новых городских автомагистралей и жилых зданий, чтобы заменить ими «обветшавшую» инфраструктуру XIX века» И Мозес как никто другой подходил на роль руководителя этих проектов «обновления города».

С 1918 года, когда Мозес впервые начал работать на правительство, и до 1968 года, когда он ушел с последнего своего государственного поста, ему удалось реализовать от начала до конца непостижимое количество проектов. Под его руководством было создано 17 парков и 14 соединяющих разные концы города скоростных автомагистралей³⁶, а также такие образцы инженерной и архитектурной мысли, как мосты Ветрацано-Нарроус и Бронкс-Уайтстоун. В результате его деятельности общая площадь городских парков увеличилась более чем в два раза³⁷. При его непосредственном участии были построены комплекс зданий штаб-квартиры ООН, киноконцертный комплекс Линкольн-центр и множество других значимых объектов, а также бесчисленное количество игровых площадок, общественных бас-

³⁴ New York City Department of Transportation, “New York City Traffic Fatalities by Mode”.

³⁵ Paul Goldberger, “Robert Moses, Master Builder, is Dead at 92”, *New York Times*, July 30, 1981 (по состоянию на 21 мая 2015 г.), <https://www.nytimes.com/learning/general/onthisday/bday/1218.html>

³⁶ Kenneth T. Jackson, editor, “The Encyclopedia of New York City” (New York: Yale University Press, 1995), 1131.

³⁷ Flint, “Wrestling with Moses”, Kindle Location 1738.

сейнов и пляжей, на которых в жаркие летние дни могли отдыхать горожане, не имеющие возможности уехать за город.

Однако неумолимый и энергичный Мозес с его проектами не всегда действовал в интересах всех жителей Нью-Йорка. Армии бульдозеров разрушали целые районы Манхэттена, Бруклина и Бронкса, и сотням тысяч людей пришлось покинуть свои жилища. Строительство Кросс-Бронкса и некоторых других автомагистралей разрушило множество общин афроамериканцев и эмигрантов из других стран.

Тысячи семей были выселены. Многим из них обещали, что после окончания строительства им будет предоставлено новое жилье, но в большинстве случаев эти обещания остались невыполненными.

То, что происходило в Нью-Йорке, было свойственно и другим крупным городам послевоенной Америки. После принятия в 1956 году Закона о федеральных автострадах дорожное строительство в стране стало еще более масштабным. Тогда автомобили официально были признаны национальным средством передвижения. Подписанный президентом Эйзенхауэром закон предусматривал создание 66 000 километров современных автострад³⁸, достаточно широких для проезда самых больших грузовиков. Новые дороги протянулись между центрами многих американских городов, и при их строительстве множество жилых районов было разрушено, а другие были разделены автострадами.

Стремительно набирала скорость тенденция переселения горожан из центров городов в растущие пригороды. Для Мозеса Нью-Йорк стал единой амбициозной задачей, которую он должен был решить: распланировать, застроить и привести в порядок город и его транспортную систему. Он считал, что следует не только решить проблемы транспорта, но и устранить свойственную улицам мегаполиса сложность – ту самую беспорядочность, которую Джейн Джекобс считала неотъемлемой частью городской жизни.

Никаких больше магазинов на первых этажах, никаких просторных тротуаров, на которых люди могут показать себя и посмотреть на других. Тогда при городском планировании в первую очередь обеспечивалось место для автомобилей, а людям оставалось довольствоваться тем, что осталось от улицы после расширения проезжей части.

Новые автострады, которые строили транспортные инженеры Мозеса, опустошали города и заставляли их разрастаться вширь, в сторону пригородов. Затем эти инженеры заявили, что только им под силу решить ими же и созданные транспортные проблемы. Решать их они стали путем строительства еще большего количества широких автодорог с еще большей пропускной способностью. «Город будущего», на который следует смотреть сверху, – это город, созданный для машин, и в нем нет места пешеходам! Этот город появился не случайно. Он был таким задуман.

³⁸ Richard F. Weingrof, “The Greatest Decade 1956–1966: Celebrating the 50th Anniversary of the Eisenhower Interstate System”, Federal Highway Administration, updated October 15, 2013 (по состоянию на 5 августа 2015 г.), <http://www.fhwa.dot.gov/infrastructure/50interstate.cfm>



На Всемирной выставке 1939–1940 годов в Нью-Йорке под открытым небом парка Флашинг-Медоус – Корона был представлен макет города будущего под названием Футурама размером с футбольное поле. Характерно, что на улицах среди множества многополосных хайвеев и эстакад с развязками полностью отсутствуют пешеходы как явление, а также все, что могло бы свидетельствовать об активной уличной жизни или быть нацеленным на ее стимулирование и поддержание. (Фото: Alfred Eisenstaedt, Life)

На пути модернизации города неутомимый Мозес не останавливался перед разрушениями, но было бы чрезмерным упрощением считать его узколобым строителем-деспотом, воплощавшим свой далеко не безгрешный план. Представления Мозеса были типичными для того времени, когда большинство градостроителей, как и он, считали, что в будущем движущей силой городов будут автомобили. Сегодня Мозес считается типичным разруши-

телем исторических кварталов, чье высокомерие было подробно описано в книге «Торговец властью: Роберт Мозес и падение Нью-Йорка»³⁹.

За эту биографию Роберт Каро в 1974 году получил Пулитцеровскую премию. Каро, как и многие другие, возлагает на Мозеса ответственность за упадок, с которым Нью-Йорк столкнулся в 70-х годах. Однако в 80-х годах город вновь начал оживать, а в 90-х годах прошлого века он стал лидером мировой экономики, настоящей «столицей мира»⁴⁰.

«Какой бы ни была причина возрождения Нью-Йорка, – пишет историк Кеннет Джексон, – без Роберта Мозеса это возрождение было бы невозможно»⁴¹.

Роберт Мозес начал свою деятельность во времена Великой депрессии, когда от Нью-Йорка оставалась лишь блеклая оболочка. Как пишет Джексон, благодаря усилиям Мозеса у города появилось гораздо больше возможностей для роста и процветания, и без его решительности и способности доводить проекты до конца «этому Готэм-Сити»⁴² ни за что не хватило бы ресурсов для того, чтобы соответствовать запросам современного мира»⁴³.

История противостояния Мозеса и Джекобс за последние сорок лет была пересказана сотни раз. В ходе этих пересказов модель Джекобс – протест рядовых граждан против нарушения их прав – превратилась в политику протеста против любых новых идей и начинаний, при которой отмена любого проекта считается победой, то есть борьба всегда ведется за поддержание существующего порядка вещей.

Если раньше общественность со страхом и подозрением относилась в основном к таким проектам в духе Мозеса, как строительство многополосных шоссе, то в последние годы жесткий отпор встречают даже проекты создания пешеходных и велосипедных зон. Это происходит в десятках городов: в Аделаиде, Сиднее, Лондоне, Торонто, Нью-Орлеане и других. На публичных слушаниях местные жители и собственники бизнеса используют слова Джекобс для борьбы с непопулярными проектами, которые она бы, несомненно, одобрила. Но они протестуют против планов создания пешеходных и велосипедных зон, заявляя, что такие нововведения увеличат пробки, сделают улицы менее безопасными, нанесут вред окружающей среде или обрушат цены на недвижимость. Удивительно, но приверженцы позиции «Только не в моем дворе» ссылаются на Джейн Джекобс (!), чтобы убедить всех в том, что дороги следует оставить в том виде, какими их задумал Роберт Мозес (!).

Одно дело – завернуть проект о крупном строительстве: новом шоссе, конференц-центре, слишком высоком здании или огромном торговом центре, из-за которого в район хлынут потоки автомобилей. Совсем другое – не согласиться на то, чтобы улицы стали более удобными для людей, не сказать «да» инновационным идеям, которые помогут изменить к лучшему законы функционирования улиц, их внутреннюю геометрию и их роль в жизни людей.

Джекобс понимала, что семена обновления содержатся в самих городских районах, в улицах и жителях, которые и должны определять дальнейший путь их модернизации.

Но города десятилетиями остаются застывшими и полными опасностей, поэтому сегодня нам не стоит надеяться, что мегаполисы сами преобразятся за счет законов рынка и всеобщего согласия. И уж тем более нельзя ждать, пока инфраструктура развалится сама, и только потом предпринимать какие-то действия. Чтобы модернизировать наши города, под-

³⁹ Caro, Robert. The Power Broker: Robert Moses and the Fall of New York. 1974.

⁴⁰ Jackson, “Robert Moses and the Rise of New York”, 68.

⁴¹ Там же.

⁴² Готэм-Сити (англ. Gotham City) – вымышленный мегаполис с гипертрофированными недостатками, в котором происходит действие рассказов о Бэтмене. Прототипами города считаются Нью-Йорк и Чикаго.

⁴³ Там же.

готовить их к будущему в соответствии с представлениями Джейн Джекобс, нам не обойтись без решительности и дальновидности Роберта Мозеса.

Городские дороги нового поколения должны вмещать и велосипеды, и автобусы, и пешеходов, а не только автомобили с одинокими водителями, от которых сегодня в городе все меньше проку. К изменению городской среды следует подходить сообща, учитывать интересы людей. Человек должен стать значимой составляющей городских улиц, масштабы мегаполиса не должны его подавлять. Чтобы такие преобразования проходили быстро и эффективно, нужны надежные общественные процедуры, но эти процедуры должны продвигать проекты, а не парализовать их.

Наши города остановились в своем развитии, они истощены и ослаблены. Чтобы обратить вспять эту атрофию, необходимо градостроительство, основанное на переменах и нацеленное на быстрые результаты. Эти результаты спровоцируют новые ожидания, благодаря которым возникнет потребность в новых проектах.

Последние пятнадцать лет битвы в поддержку улиц для людей, а не для машин все чаще выигрываются. Эти битвы ведутся градостроителями, избираемыми чиновниками, руководителями транспортных ведомств и простыми гражданами. Все эти люди думают об экономике города, о его безопасности и устойчивости в долгосрочной перспективе, а не о том, сколько полос автострады и сколько парковочных мест можно в него впихнуть. И благодаря такому подходу борьба, которую они ведут, приобретает иной смысл. В глобальном смысле именно новые поколения дальновидных мэров и подконтрольных им транспортных служб формируют новый взгляд на город и на его взаимоотношения с автомобилями и дорожной инфраструктурой.

На всех континентах улицы городов перестраиваются, на них появляются сети скоростных автобусных маршрутов и велосипедных дорожек. И сегодня на это уходят не годы, а считанные месяцы. В таких городах, как Сан-Франциско, Буэнос-Айрес и Мехико, на месте асфальтовых площадок разбивают скверы, осваивают и облагораживают заброшенные участки под автострадами, внедряют «малые перемены» в уличную жизнь, создавая на улицах точки притяжения, из которых может произрасти новая общественная жизнь. Парижские *Plages*⁴⁴ и *Promenade Plantée*, нью-йоркский парк Хай-Лайн⁴⁵ – все это бывшие полосы отчуждения и превращенные в парки заброшенные дороги, которые теперь ежегодно посещают миллионы людей. Эти концепции дополняются тенденцией превращения парковок в кафе или в небольшие локальные парки. Это и есть та самая городская алхимия, благодаря которой отжившая инфраструктура становится современным общественным пространством, которое пробуждает города от спячки и делает их более привлекательными для людей. В таких городах хочется проводить как можно больше времени, и это особенно важно с точки зрения привлечения молодого поколения обратно в города. Ведь именно молодые жители должны стать движущей силой возрождения современных мегаполисов.

Мы только начинаем понимать, как эти вдохновляющие многообразные примеры преобразования городской среды помогут нам «перезапустить» наши города после целого столетия спячки. Нам нужно систематизировать все эти подходы и с их помощью вдохнуть жизнь в города по всему миру – применять их не только к заброшенным фрагментам дорожной инфраструктуры, но и к обычным улицам, проспектам и бульварам. Нам следует поощрять небольшие изменения, которые позволят быстро и без значительных затрат перегруппировать пространства, оживить улицы районов при помощи скрытых в них возможностей.

⁴⁴ Paris-Plages (*фр.* Парижские пляжи) – искусственные временные пляжи, возводимые каждое лето на набережных реки Сены в центре Парижа и на берегу озера Басин-де-ла-Виллет на северо-востоке Парижа.

⁴⁵ Promenade Plantée в Париже и Хай-Лайн в Нью-Йорке – длинные и узкие парки, разбитые на эстакадах заброшенных железнодорожных веток на высоте около десяти метров над землей. См. также гл. 5, прим. на с. 103.

Только так можно восстановить равновесие и избавиться от сохранившихся с прошлого века представлений о градостроительстве, игнорировавших присутствие на улицах людей.

Подобный подход учитывает и представления Джекобс, почерпнутые на «живых» нью-йоркских улицах, и напор Мозеса, позволяющий преодолевать трудности и оперативно внедрять все изменения.

Основная часть наших общественных пространств сегодня покрыта асфальтом или плиткой, так что у нас есть над чем работать. Возведенные Мозесом километры дорожного полотна послужат основой для построения многообразной сети городских улиц, к которой стремилась Джекобс. Так перед нами откроются безграничные возможности для динамичного городского планирования, учитывающего перемены в жизни горожан. Сегодня авеню представляет собой пять полос оживленных автомобильных потоков, но это вовсе не значит, что завтра мы не сможем использовать его иначе, изменить его функции и превратить в неотъемлемую часть гармоничного городского квартала.

В июле 2014 года, через семь месяцев после моего вступления в должность комиссара по транспорту, рабочая бригада Департамента транспорта Нью-Йорка сделала важное дополнение к истории градостроительства Манхэттена: на Гудзон-стрит в Гринвич-Виллидж рабочие при помощи термопластичной краски и бетона проложили и разметили велосипедную дорожку, отделенную от проезжей части полосой паркинга. Именно здесь, в доме 555 по Гудзон-стрит, раньше жила Джейн Джекобс.



Мечта выдающейся урбанистки Джейн Джекобс о выделенной велосипедной полосе под окнами ее бывшего дома 555 по Гудзон-стрит на Манхэттене сбылась лишь через 53 года после выхода в свет ее книги «Смерть и жизнь больших американских городов», в которой была впервые озвучена. (Фото: Seth Solomonow)

Новая велосипедная дорожка, идущая вдоль бордюра и защищенная от проезжей части рядом припаркованных машин, не была чем-то новым для Манхэттена. Она стала лишь одним из ответвлений велосипедного пути, проложенного шестью годами ранее к северу

от красного кирпичного трехэтажного дома Джейн. В 2007 году отгороженный паркингом велосипедный путь был для американских улиц иностранной диковинкой – всем казалось, что эта концепция нарушит равновесие и помешает движению транспорта. Но уже через несколько лет строительство новой велосипедной дорожки было воспринято как обыденная деталь городского пейзажа.

2. Густонаселенность городов



Я часто говорю, что людям, которые хотят сберечь планету, стоит переехать в Нью-Йорк! Впрочем, это может быть и любой другой большой город.

Особенность мегаполисов не только в ярких огнях, достопримечательностях, отличных ресторанах, развлечениях, музеях и театрах. Сравнительная компактность городов при высокой плотности населения, традиция пеших прогулок и использования общественного транспорта – делают мегаполисы одним из оптимальных мест для жизни.

Население Земли быстро растет, но в городах шансы устойчивого развития выше, чем в менее густонаселенных местах. В мегаполисах миллионы людей сконцентрированы в многоэтажных зданиях, а не разбросаны по тысячам квадратных километров сельской местности или городских пригородов. Это и делает такие города, как Нью-Йорк или Мехико, привлекательными для жизни – с точки зрения культуры, карьерных возможностей, политики, да и просто организации быта. Кроме того, плотность городского населения имеет вполне осязаемое экономическое и экологическое преимущество, которое можно выразить в конкретных цифрах.

Концентрация углерода в атмосфере на душу населения, которая оказывает неблагоприятное влияние на окружающую среду, в Нью-Йорке на 71 % ниже среднеамериканского показателя⁴⁶. А все потому, что там меньше ездят на автомобилях, живут в высотных зданиях и экономят за счет централизации коммунального обслуживания⁴⁷.

⁴⁶ David Owen, "Greenest Place in the U. S.? It's Not Where You Think", Yale Environment 360, October 26, 2009 (по состоянию на 5 августа 2015 г.), http://e360.yale.edu/feature/greenest_place_in_the_us_its_not_where_you_think/2203/

⁴⁷ City of New York, "PlaNYC", 9.

Около 59 % людей, работающих на Манхэттене, добираются туда общественным транспортом – это почти в двенадцать раз больше, чем в среднем по стране⁴⁸. Житель Нью-Йорка потребляет меньше энергии⁴⁹, чем средний американец, в большой степени благодаря компактности проживания в небольших квартирах, которые легче обогреть и охладить, с общей системой водоснабжения и канализации.

Две трети населения Соединенных Штатов сконцентрированы сегодня в ста крупнейших городских округах, занимая всего лишь 12 % площади страны и обеспечивая при этом три четверти национальной экономики⁵⁰. Так что, несмотря на смог, граффити, асфальт и кажущуюся анархию, большие города являются самыми экономически и экологически целесообразными зонами проживания на планете.

Однако известно, что при передозировке или неправильном использовании любое лекарство может оказаться смертельно опасным. Население городов продолжает расти. В одном только Нью-Йорке с 2007 по 2030 год количество жителей, по прогнозам, должно увеличиться на миллион человек, а население Соединенных Штатов в целом к 2050 году возрастет приблизительно на сто миллионов – примерно столько человек сегодня живет в четырех крупнейших штатах страны. Такой прирост населения может снизить уровень жизни в городах, лишив людей возможности комфортно жить и перемещаться, и города продолжают разрастаться в сторону пригородов. Но, как бы то ни было, чтобы эффективно обеспечивать растущее население всем необходимым, государствам придется концентрировать людей в больших городах.

Появление мегаполисов нельзя считать случайным демографическим результатом. Ведь люди расселяются по собственному выбору, и мы не можем заставить их «захотеть» городской жизни. Чтобы привлечь и удержать растущее население, главы городских администраций должны сделать свои города более привлекательными для жизни и приспособить существующую инфраструктуру к растущим потребностям горожан.

Долгие годы в Соединенных Штатах формировалось мнение, что в больших городах жить тесно и опасно, в то время как в пригородах, где зелено и спокойно, дети могут расти в безопасной дружелюбной обстановке, вдали от городской суматохи. Между тем за последние пятьдесят лет выяснилось, что беспечная загородная жизнь имеет свои издержки, а сегодняшний Нью-Йорк уже не кажется нам таким уж опасным и неудобным.

Жители пригородных зон ухудшают состояние экологии вследствие бесконечных автомобильных поездок, необходимости строительства и поддержания дорожной сети. Эта цена еще не столь очевидна сегодня, но в долгосрочной перспективе может стать очень высокой. Более того, перетягивание населения из городов в пригороды негативно сказывается на эффективности и процветании городов. Банально, но ближние и дальние пригородные поселки действительно заставляют нас пользоваться автомобилем при *каждой* вылазке из дома. Требования планировки многих загородных поселков запрещают возводить там коммерческие здания и бизнес-центры. Такая недвижимость строится в отдалении от жилых районов, и пешком туда добраться невозможно. В отличие от компактных районов в духе Джейн Джекобс, в пригородном поселке за бутылкой молока вам придется проехать с десятков километров. Сходить к врачу, поужинать в ресторане, отвезти детей в школу и обратно – все эти простые задачи заставляют жителей пригородов ежегодно совершать тысячи поездок на автомобиле, в то время как в городе в большинстве случаев можно добраться до пункта назначения пешком или на общественном транспорте.

⁴⁸ United States Census Bureau, “Census Bureau Reports 1.6 Million Workers Commute into Manhattan Each Day”, March 5, 2013 (по состоянию на 5 августа 2015 г.), <http://www.census.gov/newsroom/press-releases/2013/cb13-r17.html>

⁴⁹ Owen, “Greenest place in the U.S.?”

⁵⁰ Bruce Katz and Jennifer Bradley, “The Metropolitan Revolution: How Cities and Metros Are Fixing Our Broken Politics and Fragile Economy” (Washington DC: Brookings Institution Press, 2013), 1.

Экологи долгие годы направляли всю свою энергию на сохранение девственной природы, но сегодня они наконец-то обратили внимание на города. Вместо того чтобы бороться за сохранность пятнистых сов, они теперь защищают города, выступая за сохранение их компактности и против разрастания пригородов. Возведение 50-этажной жилой башни в центре Манхэттена принесет планете гораздо меньше вреда, чем строительство сотен единиц жилья на территории бывшего зеленого пояса сельскохозяйственных земель. Если густонаселенный город хорошо организован, его жители не захотят переезжать в сельскую местность, чтобы пересесть там в автомобили. Им не потребуются низкоэффективные системы обогрева и водоснабжения для частных домов, а также новые дороги, парковочные места и придорожные торговые центры.

С этой точки зрения многие районы Нью-Йорка даже *недостаточно* густо населены, особенно если они претендуют на архитектурное разнообразие и хотят сохранить маленькие улочки, – а ведь именно это является важными составляющими уникальности и притягательности города.

Экономист-урбанист Эдвард Глейзер пишет, что, если рост объемов жилья отстает от роста населения, безоговорочное отвержение многоэтажного строительства приводит к значительным проблемам. «Когда спрос на городскую жизнь растет, то, если не строить нового жилья, цены на недвижимость тоже будут расти. Запрещая новое строительство, города становятся более дорогими для жизни»⁵¹. Такими дорогами, как Сан-Франциско, где политика запрета нового строительства значительно ограничила возможности возведения жилья для сохранения спроса на него. Ограничение нового жилищного строительства – одна из причин острого дефицита жилья в Сан-Франциско. Жизнь здесь стала недоступной для тех самых людей, которым эта стратегия должна была помочь. И из-за того, что застройка в городе не уплотняется, все больше людей вынуждены переезжать из города в область залива Сан-Франциско и даже дальше, разрушая зеленый пояс – тот самый природный оазис, который изначально делал Сан-Франциско таким привлекательным для жизни городом.

Люди переезжают в города не только из соображений экономии. Они стремятся туда ради качества жизни, удобства и доступности. Несмотря на очевидные преимущества городов, политические лидеры не в полной мере используют эти их преимущества. В городах отсутствуют планы обновления. Департаменты транспорта давным-давно пользуются стандартизированными проектами улиц, так что места для инноваций и экспериментов практически не остается.

Обычно департаменты транспорта в большинстве городов мира предлагают строительство, расширение, ремонт или замену как можно большего количества дорог. Все, что не было должным образом протестировано и разрешено к использованию, принято безоговорочно отвергать. Таким образом, города продолжают развиваться по инерции, опираясь на устаревшие инженерные инструкции, и лишь в случае крайней необходимости там решаются на какие-то непривычные действия.

Инертность устаревших подходов к проектированию улиц довольно опасна. Наши представления о том, как люди хотят использовать свои улицы, давно устарели.

Сегодня американцы в среднем проезжают меньшие расстояния, чем десять лет назад⁵²: в последний раз такое снижение автомобильной активности было зафиксировано в 70-х годах во время топливного кризиса. Все меньше молодых американцев считают нужным получать водительские права: в 1983 году права были у 87 % 19-летних американцев, а

⁵¹ Edward Glaeser, "Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier" (New York: Penguin Group, 2011), Kindle Edition, Locations 238–241.

⁵² Doug Short, "Vehicle Miles Traveled: The Latest Look at Our Evolving Behavior", *Advisor Perspectives*, July 21, 2015 (по состоянию на 5 августа 2015 г.), <http://www.advisorperspectives.com/dshort/updates/DOT-Miles-Traveled.php>

к 2010 году – уже лишь у 70 %⁵³. Все больше людей предпочитают брать машины в аренду или перемещаться на велосипедах: с 2007 по 2012 год продажи автомобилей американцам моложе 35 лет снизились на 30 %⁵⁴.

Что касается общественного транспорта, то к 2014 году уровень его использования достиг своего максимума, если вести отсчет с 50-х годов, когда начался автомобильный бум⁵⁵. Интересно, что федеральные власти все эти годы продолжали предвещать постоянный и значительный рост автомобильной активности, игнорируя тот факт, что за последние десятилетия количество пройденных автомобильных миль в пересчете на человека заметно снизилось⁵⁶.

Неверное понимание властями происходящего относится не только к автомобильным проблемам городов. Федеральная политика поощряет переезд горожан в пригороды и этим способствует их разрастанию. Федеральный налоговый кодекс позволяет домовладельцам получить налоговый вычет при выплате процентов по ипотеке, поощряя тем самым приобретение домов за пределами города. Федеральный налог на бензин должен служить механизмом сбора с водителей средств на ремонт дорог, по которым они ездят. С 1993 года этот налог неизменно составляет 18,4 цента. Поскольку налог все это время не менялся, то с учетом инфляции его фактическая величина снизилась до 11 центов⁵⁷, и это без учета снижения водительской активности. В итоге Правительственному фонду строительства шоссе-ных дорог не хватает финансирования для поддержания транспортной инфраструктуры.

Многие годы никто не думал о том, что улицам американских городов давно пора измениться, – в масштабах национальной политики этот вопрос казался слишком мелким. Выделение средств на строительство дорог всегда считалось разумной инвестицией, при этом на общественный транспорт многие смотрели и продолжают смотреть как на бесполезную трату государственных денег. Существует мнение, что общественные перевозки субсидируются бюджетными средствами, а водители личных автомобилей платят за свои поездки полную цену. Сегодня этот популярный миф как никогда далек от правды. Многие водители считают, что, оплачивая бензин, пошлину и страховку, они платят больше, чем должны. Но недавние подсчеты показывают, что выплаты водителей не покрывают расходов на дороги, по которым они ездят, и размер этой недоимки увеличивается с каждым годом.

В 2015 году Некоммерческая организация защиты потребителей США (Public Interest Research Group, USPIRG) провела исследование, которое показало, что с 1947 по 2012 год с американских налогоплательщиков на поддержание дорожной сети было собрано на один триллион долларов США больше налогов, чем с водителей автомобилей, которые фактически пользуются этой дорожной сетью⁵⁸. В 2012 году на содержание автодорог было потра-

⁵³ Michael Sivak and Brandon Schoettle, "Update: Percentage of Young Persons With a Driver's License Continues to Drop", *Traffic Injury Prevention*, Volume 3, Issue 4 (2012): 341. http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/15389588.2012.696755#.VcKR6_ljtBE

⁵⁴ Cliff Weathers, "4 Ways Young Americans Are Saying No to Car Ownership", AlterNet, March 10, 2014 (по состоянию на 12 августа 2015 г.), <http://www.alternet.org/environment/4-ways-young-americans-are-saying-no-car-ownership>

⁵⁵ American Public Transportation Association, "Record 10.8 Billion Trips Taken On U. S. Public Transportation In 2014", March 9, 2015 (по состоянию на 5 августа 2015 г.), http://www.apta.com/mediacenter/pressreleases/2015/Pages/150309_Ridership.aspx

⁵⁶ U. S. Public Interest Research Group, "U. S. Dept of Transportation Forecasts of Future Driving vs. Reality", January 7, 2015 (по состоянию на 5 августа 2015 г.), <http://www.uspirg.org/resources/usp/us-dept-transportation-fore-casts-future-driving-vs-reality>

⁵⁷ USA Today Editorial Board "Raise the gas tax: Our view", *USA Today*, June 17, 2014 (по состоянию на 5 августа 2015 г.), <http://www.usatoday.com/story/opinion/2014/06/17/highway-trust-fund-gas-tax-editorials-de-bates/10708791/>

⁵⁸ Tony Dutzik and Gideon Weissman, Phineas Baxandall, Ph. D., "Who Pays for Roads? How the 'Users Pay' Myth Gets in the Way of Solving America's Transportation Problems" (Frontier Group, U. S. PIRG Education Fund, 2015), 11 (по состоянию на 5 августа 2015 г.), <http://www.uspirg.org/sites/pirg/files/reports/Who%20Pays%20for%20Roads%20vUS.pdf>

чено 69 миллиардов долларов США⁵⁹ из общих налоговых поступлений, а автомобильных налогов и пошлин хватило на покрытие лишь половины⁶⁰ всей стоимости строительства и ремонта инфраструктуры, которую используют автомобилисты. Остальная часть расходов была покрыта за счет средств общего налогового бюджета, включая 10 %, оплаченных муниципальными облигациями, выпущенными для оплаты проектов строительства автодорог⁶¹.

Строительство дорог – само по себе дорогое занятие, а вдобавок на протяжении всего их существования дорогам требуются регулярное обследование, обновление и ремонт. Так кто же платит за дороги? За них платят все, независимо от того, кто и сколько по ним ездит. По оценкам USPIRG, каждое американское домохозяйство в дополнение к автомобильным сборам ежегодно выплачивает еще 1100 долларов США⁶² на поддержание дорожной инфраструктуры, даже если в этих семьях нет автомобилей. Правительство выделяет больше средств от налоговых поступлений на автострады, чем на общественный транспорт, пешеходные и велосипедные зоны *вместе взятые*⁶³. Так что те, кто пользуется общественным транспортом, ходит пешком или ездит на велосипедах, эффективно субсидируют самый неэффективный вид транспорта, причем в ущерб своим любимым способам передвижения.

Даже в прогрессивном Сан-Франциско, где больше половины жителей⁶⁴ ходят на работу пешком либо ездят туда на велосипеде или весьма развитом там общественном транспорте, на автобусные и велосипедные полосы отведено всего 3 % дорожного полотна. А припаркованные автомобили занимают 15 % уличного пространства в городе⁶⁵.

И тем не менее группа сторонников автомобильного движения объявила о заговоре против водителей и потребовала проведения референдума, чтобы увеличить количество парковочных мест и сократить размеры водительских штрафов. Правда, их доводы не убедили жителей города, которые отвергли эти инициативы⁶⁶.

Разрастание пригородов обходится весьма дорого. В 2015 году Тодд Литман и канадский Институт транспортной политики в Виктории совместно с Лондонской школой экономики провели исследование, которое подтвердило давно известный факт: пригороды, жизнь в которых привязана к автомобилям, требуют значительных инвестиций в инфраструктуру, а также затрат на личный транспорт и топливо. Такие районы наносят вред окружающей среде, а их жители из-за отсутствия физической активности страдают от различных проблем со здоровьем. Из-за больших расстояний люди много времени проводят в пути; по этой же причине возрастают расходы и время на доставку товаров. Речь идет не просто о неудобствах – исследование показало, что популярность таких населенных пунктов замедляет экономическое развитие городов Америки, а экономика Соединенных Штатов в целом из-за этого теряет один триллион долларов США в год, или 13 % национального валового продукта.

Когда-то федеральное правительство приняло решение создать сеть федеральных скоростных автомагистралей, чтобы связать между собой города в разных концах страны, и это была отличная идея. Но *внутри* самих городов не было разработано никаких организаци-

⁵⁹ Там же, 17.

⁶⁰ Там же, 6.

⁶¹ Там же, 8.

⁶² Там же, 2.

⁶³ Там же, 2.

⁶⁴ Transportation Choices, *San Francisco Modal Equality Study*, October 2014, 3 (по состоянию на 5 августа 2015 г.), <http://transportchoice.org/wp-content/uploads/2014/10/SF-ModalEquityStudy-Final.pdf>

⁶⁵ Там же, 11.

⁶⁶ Aaron Bialick, “SF Voters Reject Cars-First Prop L – Will City Hall Finally Take the Hint?” *Streetsblog SF*, November 5, 2014 (по состоянию на 5 августа 2015 г.), <http://sf.streetsblog.org/2014/11/05/sf-voters-reject-cars-first-prop-l-will-city-hall-finally-take-the-hint/>

онных принципов, никакой стандартной политики организации улиц. На протяжении десятилетий никто в правительстве не обращал внимания на эту проблему и, в частности, не занимался разработкой основополагающих принципов транспортной безопасности в городах. В итоге городам пришлось самим решать эту задачу и создавать стратегии, не требующие государственных подачек и рекомендаций. Социальные издержки такого бездействия были весьма значительны, но никто не предъявлял претензий к тем, кто проектировал и строил городские улицы. Считалось, что администрации достаточно работать над сокращением заторов и ремонтировать поврежденный асфальт. Когда градостроители и инженеры, в чьи обязанности входит совершенствование автомобильного движения в городах, слышали, что общественность не хочет перемен и не интересуется безопасностью, они тут же убеждали чиновников ничего не предпринимать.

Транспорт – это одна из немногих сфер человеческой деятельности, где ежегодная гибель 33 000 человек⁶⁷ не приведет к отставке никого из тех, на ком лежит ответственность за эти смерти. В значительной степени это объясняется общественным равнодушием. Зато в этой области деятельности можно получать награды и поощрения за многомиллиардные проекты, которые никак не повлияли ни на пробки, ни на безопасность, ни на мобильность населения.

Управление транспортом в обычном понимании заключается в том, чтобы чинить рытвины и заниматься бессмысленным расширением дорожной сети. Те, кто за это отвечает, никогда не лишатся своей работы, даже если транспортная ситуация ухудшится. Работу скорее потеряют те, кто пытается внедрять новые стратегии, бороться с устаревшими представлениями о транспорте и прикладывает усилия к тому, чтобы повысить безопасность, уменьшить заторы и предоставить горожанам самим выбирать способы перемещения. Руководители транспортных служб, которые отваживаются на такое, должны быть готовы к тому, что им придется терпеть поражение за поражением, но каждый раз подниматься и продолжать свою работу.

Если горожане не всегда знают, чего им конкретно требовать, то транспортные инженеры вынуждены руководствоваться стандартами проектирования дорог, которые сегодня совершенно не подходят для городских улиц.

Единое руководство по организации и регулированию дорожного движения США (Manual on Uniform Traffic Control Devices, MUTCD) и «Зеленая книга», выпущенная Американской ассоциацией руководителей государственных шоссе и транспорта (American Association of State Highway and Transportation Officials, AASHTO), содержат план проектирования более четырех миллионов километров асфальтированных дорог по всей стране⁶⁸. Эти стандарты разработаны несколько десятилетий назад и содержат рекомендации первой половины прошлого века. Переплетенный экземпляр этих безнадежно устаревших инструкций времен Роберта Мозеса до сих пор хранится на столе любого инженера. Видимо, поэтому наши улицы с тех самых времен не претерпели значительных изменений.

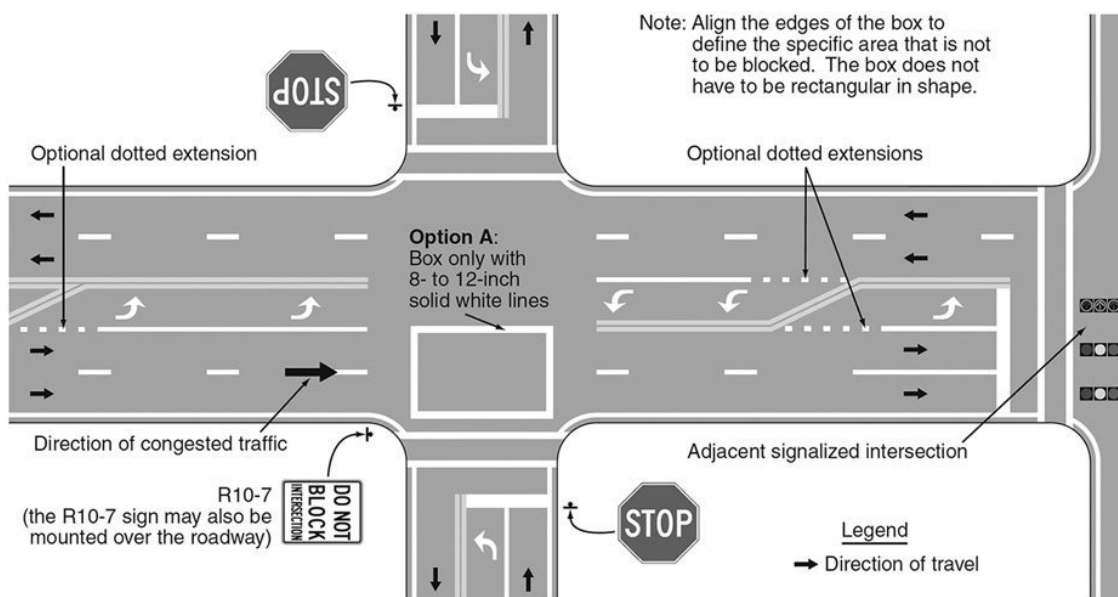
Руководство MUTCD, которое впервые было выпущено еще в 1935 году, значительно повлияло на функционирование городских улиц. Этот объемный документ определяет, сколько автомобилей и как долго должны стоять перед поворотом, знаком «Стоп» или светофором. В нем содержатся стандарты ширины дорожного полотна и его полос, размера обочин, а также длины, цвета и других характеристик дорожной разметки. Документ включает базовые требования к организации улиц, нанесению разметки и установке знаков. Именно

⁶⁷ National Highway Traffic Safety Administration, “U. S. Department of Transportation Announces Decline in Traffic Fatalities in 2013”, December 19, 2014 (по состоянию на 5 августа 2015 г.), <http://www.nhtsa.gov/About+NHTSA/Press+Releases/2014/traffic-deaths-decline-in-2013>

⁶⁸ U. S. Department of Transportation Federal Highway Administration, “Highway Statistics Series: Public Road Length”, updated June 2013 (по состоянию на 5 августа 2015 г.), <http://www.fhwa.dot.gov/policyinformation/statistics/2011/hm12.cfm>

из-за этих требований улицы больше похожи на шоссе и не слишком подходят для небольших жилых кварталов. Руководство MUTCD включает более 800 страниц графиков и диаграмм, из которых становится понятно, что людям на улице не место!

Эти стандартизированные инструкции не помогают создавать безопасные, экономически эффективные и полные жизни улицы, – примерно как руководство по обслуживанию автомобиля не может научить вас вождению. Транспортные инженеры утверждают, что Руководство связывает им руки, и при этом опасаются использовать при проектировании улиц более подходящие, но не утвержденные свыше нормы. Инструкции душат инновации – в них нет ни слова о том, как сделать улицы более удобными для пешеходов и велосипедистов, они не учитывают реальность американских улиц.



Как и в гигантском макете города будущего Футурама, созданном Робертом Мозесом, места пешеходам не находится и в федеральном руководстве по планированию организации уличного движения в черте города. (Источник: MUTCD)

В MUTCD не предусмотрено устройство защищенных велодорожек, хотя такие проекты уже внедрены в Чикаго, Вашингтоне, Индианаполисе, Сан-Франциско, Портленде – в общей сложности более чем в 50 городах, расположенных почти в половине американских штатов. Только в одном Нью-Йорке к 2014 году появилось 65 километров⁶⁹ отгороженных от проезжей части велосипедных дорожек, и благодаря этому новшеству уровень дорожно-транспортного травматизма радикально снизился не только среди велосипедистов, но и среди других участников дорожного движения⁷⁰.

Испытывая нехватку актуальных инструкций, в некоторых городах взяли на вооружение документ под названием «Проектирование городских пешеходных улиц: адаптивный подход»⁷¹, выпущенный в 2010 году Конгрессом США для Института транспортных инженеров⁷² в поддержку концепции Нового подхода к градостроительству⁷³. Это руководство

⁶⁹ New York City Department of Transportation, Bicycle Network Expansion, Fiscal Years 2007–2014, 2014 (по состоянию на 12 августа 2015 г.), <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/bikeroutedetailsfy07-fy14.pdf>

⁷⁰ New York City Department of Transportation, Protected Bicycle Lanes in NYC, 2014, <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/2014-09-03-bicy-cle-path-data-analysis.pdf>

⁷¹ англ. Designing Walkable Urban Thoroughfares: A Context Sensitive Approach.

⁷² Designing Walkable Urban Thoroughfares: A Context Sensitive Approach, доступно на: <http://library.ite.org/pub/e1cf43c-2354-d714-51d9-d82b39d4dbad>

оказалось значительным шагом вперед – хотя бы потому, что в нем содержатся принципы проектирования улиц, которые были испытаны на практике и оказались эффективными с точки зрения жителей этих улиц.

Главы департаментов транспорта городов, в которых уже идут эксперименты по использованию инновационных и подчас дерзких методик городского планирования, впервые начинают строить собственные планы и схемы, внедрять проекты, опробованные и усовершенствованные в разных мегаполисах континента. Национальная ассоциация работников транспортной сферы (National Association of City Transportation Officials, NACTO), в которую я входила, будучи уполномоченным мэрией представителем по вопросам транспорта, и в которой сейчас являюсь председателем, разработала Руководство по проектированию городских улиц – настоящую инструкцию по применению инновационных подходов в реальных городских условиях⁷⁴.

В этом документе приводится множество вариантов проектирования защищенных велосипедных дорожек и расширенных тротуаров, которые позволяют пешеходам сократить путь при пересечении улиц. В нем также описаны способы снижения скорости автомобилей и автобусов, благодаря которым те, кто едет на велосипеде и в общественном транспорте или даже просто слоняется без дела, почувствовали бы себя более уютно.

Это руководство оказывается весьма полезным и в реализации крупных проектов: при строительстве и реконструкции автострад, мостов, туннелей и дорогостоящих транспортных магистралей. Приведенные в нем инструкции позволяют двигаться небольшими шагами и разрабатывать недорогие проекты, которые можно быстро внедрить и испытать.

На момент написания этой главы тридцать девять городов в восьми штатах⁷⁵ уже поддерживали разработанное NACTO Руководство по проектированию городских улиц, а благодаря инициативе министра транспорта США Рея Лахуда документ был одобрен на федеральном уровне.

К 2015 году NACTO впервые выпустила Всемирное руководство по проектированию улиц, в котором описаны проекты различных улиц, собранные со всего света. Это руководство в некотором роде развязывает руки градостроителям, разрешая им использовать новые подходы при проектировании, дающие волю воображению. Вполне вероятно, что это руководство сможет стать «Зеленой книгой» XXI века. Но как должны выглядеть эти воображаемые улицы, и как нам сделать их явью? Тут уже не обойтись без конкретных планов.

⁷³ Новый урбанизм (*англ.* New Urbanism) – градостроительная концепция, подразумевающая возрождение небольших компактных городских районов, в которых все необходимые жителям службы находятся на пешеходном расстоянии от жилья.

⁷⁴ NACTO Urban Street Design Guide, доступно на: <http://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/>

⁷⁵ National Association of City Transportation Officials, Member Cities (по состоянию на 12 августа 2015 г.), <http://nacto.org/member-cities/>

3. Идеальный план



Представьте себе выход в свет документа объемом в 95 000 слов, посвященного благополучию и устойчивому развитию городской среды. Можно ли надеяться, что газеты устроят из этого сенсацию? Пожалуй, нет! Такие документы редко попадают на первые полосы газет и еще реже становятся предметом обсуждения за семейным ужином.

Но 22 апреля 2007 года, в День Земли, все оказалось иначе. Мэр Блумберг представил в Американском музее естественной истории программу под названием PlaNYC. Чтобы подчеркнуть важность сообщения, пресс-конференцию устроили прямо под знаменитой моделью голубого кита⁷⁶ из стеклопластика длиной 29 метров и весом 9,5 тонны. Открытое и откровенное выступление мэра было столь же редким явлением, как и представленные в залах музея исчезающие виды животных, – и новость, сообщенная им, оказалась что надо.

Документ, представленный Блумбергом и его командой под руководством заместителя мэра Дэна Докторофф, впервые включал в себя подробный перечень общегородских ресурсов и активов, а также недочетов и упущений в работе городских служб. Это была комплексная программа действий по подготовке города к ожидаемому росту численности населения. Ведь только за период с 2000 по 2005 год население Нью-Йорка выросло на 200 000 человек⁷⁷.

При этом планы инвестирования впервые строились не в соответствии с избирательным циклом, а с перспективой на десятилетия. Помимо прочего, документ учитывал влия-

⁷⁶ American Museum of Natural History, “The Blue Whale” (по состоянию на 6 августа 2015 г.), <http://www.amnh.org/exhibitions/permanent-exhibitions/biodiversity-and-environmental-halls/milstein-hall-of-ocean-life/the-blue-whale>

⁷⁷ City of New York, “New York City Population Projections by Age/Sex & Borough, 2000–2030” (2006), 4 (по состоянию на 6 августа 2015 г.), http://www.nyc.gov/html/dcp/pdf/census/projections_briefng_booklet.pdf

ние прогнозируемого роста населения на здоровье граждан, окружающую среду и общее качество жизни.

Как вспоминает Дэн Докторофф, изначально рабочая группа не ставила перед собой задачу разобраться с проблемой роста населения Нью-Йорка в долгосрочной перспективе. Все началось с попытки решить простую городскую проблему: где хранить внушительные запасы противогололедной соли для улиц города. В поисках муниципальной земли под строительство хранилища пришлось провести инвентаризацию городских владений, что в свою очередь заставило чиновников задуматься над строительством хранилищ для соли, а затем оценить объем необходимого оборудования для ее транспортировки и распределения. Дальше возникли вопросы относительно участков под хранение прицепной техники и мусороперегрузочных станций, то есть обычные, рутинные вопросы, касающиеся городской собственности.

Продолжая распутывать этот клубок, Докторофф понял, что все эти задачи не являются сиюминутными, а относятся к долгосрочному благополучию города. «Нам стало ясно, что планирование будущего не ограничивается поисками пространства для решения оперативных задач администрации», – рассказал он мне. К 2030 году в Нью-Йорке будет жить девять миллионов человек⁷⁸, то есть почти на миллион больше, чем сейчас, а это все равно что прибавить к пяти округам нашего города население Майами и Бостона.

Итак, нужно было решать, как справиться с увеличивающимися потребностями города. Для этого пришлось вернуться к центральной теме: высокая плотность населения для Нью-Йорка – это неизбежность, и при градостроительном проектировании данный факт должен быть учтен при решении транспортных проблем, вопросов обеспечения комфорта пешеходов и качества городской жизни, а также для предотвращения разрастания пригородов. Причина плотности населения города – не только небоскребы, стоящие вплотную друг к другу. Ведь людям, кроме пространства, где они живут, требуется пространство, где можно дышать свежим воздухом и свободно двигаться. Обслуживание горожан должно быть организовано таким образом, чтобы его можно было поддерживать на высоком уровне многие десятилетия, сохраняя высокое качество жизни городских районов без истощения ресурсов города и без нанесения вреда окружающей среде. Задача проектирования общественного пространства – объединить все эти составляющие между собой. И эта задача неотделима от базовых целей и принципов мегаполиса.

PlaNYC содержит 127 пунктов, среди которых – увеличение жилого фонда на 265 000 единиц жилья⁷⁹, осушение заболоченных участков земли и высадка миллиона новых деревьев⁸⁰, строительство энергосберегающих зданий и установка уличного освещения, потребляющего меньше электроэнергии... В плане предусмотрены меры по ограничению концентрации парниковых и выхлопных газов, по сокращению численности транспортных средств на дорогах, а также предложения по уменьшению расстояния от мест жительства до мест работы, чтобы в идеале оно составляло не более десяти минут ходьбы⁸¹. Увеличение инвестиций в первые пять или десять лет позволит сделать город более зеленым и удобным для жизни и обеспечить значительную экономию средств в последующие пятнадцать, двадцать и более лет.

Но даже в 2007 году планирование на период, превышающий срок пребывания мэра на своем посту, с политической точки зрения казалось фантастикой. Длительные планы развития городов начали появляться в первые десять лет нового тысячелетия, и все они пред-

⁷⁸ Дэн Докторофф в интервью с автором, февраль 2015 г.

⁷⁹ City of New York, “PlaNYC”, 12.

⁸⁰ Там же, 128.

⁸¹ Там же, 128.

ставлялись невиданным новшеством. В США такие планы были разработаны в Сиэтле и Сан-Франциско. В Англии в 2004 году, через год после внедрения в Лондоне программы платного въезда автомобилей в центр города, был разработан «Лондонский план». Особенности подобных долгосрочных планов в том, что они могут пережить людей, которые их разработали.

В 2015 году я беседовала с Сэром Питером Хенди, уполномоченным по вопросам транспорта в Лондоне, который был удостоен рыцарского титула за успешное управление транспортом во время проведения в городе летних Олимпийских игр 2012 года⁸². «Именно такие планы нужны для долгосрочного развития мегаполиса, – сказал он мне, – городам без планов грозит политическая разобщенность, из-за которой они не имеют перспективных целей и долгосрочных программ развития – и в результате не добиваются никаких успехов. В Лондоне мы видим и экономический рост, и увеличение численности населения, и все это благодаря различным стратегиям, которые мы успешно применяем наряду с платным въездом в город. К примеру, мы поощряем велосипедное движение и обновляем метрополитен. Все эти стратегии заставляют наш план работать. Я считаю, что это ценнейший урок и для нас, и для остального мира».

Одна из первых попыток разработки концепции городского развития была предпринята более сорока лет назад в штате Орегон, и успех этой инициативы может служить примером для других штатов. В 1973 году законодательное собрание Орегона во главе с дальновидным губернатором Томом Макколлом предписало администрациям городов штата определить границы для жилищного и коммерческого строительства. За пределами этих очерченных городских территорий строительство предлагалось запретить. Создатели этой концепцией были вдохновлены моделями развития городов центральной Англии в начале XX века. Города имели право только раз в пять лет оценивать свои потребности в новых территориях на последующие двадцать лет. В случае острой необходимости в таких территориях администрации городов должны были убедить законодательное собрание штата разрешить им строить дома или коммерческую недвижимость на новых участках, расположенных вокруг городских зеленых зон.

Конечно, могли быть возражения, ведь искусственное ограничение территориального развития города противоречит законам свободного рынка и неминуемо вызовет рост цен на недвижимость. Но произошло кое-что другое.

В Портленде, штат Орегон, была успешно внедрена концепция активного использования общественного транспорта и велосипедов. Доля людей, добирающихся на работу на велосипедах, составила шесть процентов⁸³ – по европейским меркам цифра смехотворно низкая, однако среди всех американских городов с населением более полумиллиона человек Портленд по этому показателю оказался ближе всех к Копенгагену⁸⁴.

С 2000 по 2012 год процент людей, которые добираются до работы на велосипедах, увеличился в три раза⁸⁵, а благодаря трамваям на улицах центра города почти не осталось личных автомобилей. Планы, разработанные одним поколением, помогли определить размеры инвестиций в инфраструктуру для следующего поколения.

⁸² Сэр Питер Хенди в интервью с автором, 20 апреля 2015 г.

⁸³ Michael Anderson, “Census shows big leaps for biking in a few cities, but Portland inches backward”, *Bike Portland*, September 18, 2014 (по состоянию на 6 августа 2015 г.), <http://bikeportland.org/2014/09/18/census-shows-big-leaps-biking-cities-portland-inches-backward-111088>

⁸⁴ League of American Bicyclists, Bicycle Commuting Data (по состоянию на 12 августа 2015 г.), <http://bikeleague.org/commutingdata>

⁸⁵ Ken McLeod, “Where We Ride”. *Analysis of bicycle commuting in American cities* (League of American Bicyclists, 2014) (по состоянию на 6 августа 2015 г.), http://bikeleague.org/sites/default/files/ACS_report_2014_forweb.pdf

В 2015 году власти Портленда впервые за сорок лет открыли новый мост Тиликум через реку Уилламетт⁸⁶ длиной 525 метров, получивший название Народный мост⁸⁷. Он предназначен для движения поездов легкого метро, трамваев, автобусов, машин «скорой помощи» и пожарных машин, а также для велосипедистов и пешеходов. Движение по мосту личного автомобильного транспорта запрещено.

Что касается других американских городов, то зачастую никакого городского планирования там не ведется. К примеру, Хьюстон в Техасе знаменит не только отсутствием долгосрочного плана, но и тем, что у него нет единого градостроительного кодекса, который бы определял, где какие здания можно строить. Поэтому нет ничего удивительного в том, что 2,2 миллиона жителей Хьюстона распределились по территории более чем в 1600 квадратных километров. Для сравнения: в Мехико, площадь которого лишь ненамного превышает площадь Хьюстона, живет в четыре раза больше людей.

Составление комплексного градостроительного плана само по себе является полезным занятием. PlaNYC заставил иначе посмотреть на устройство мегаполиса и опроверг идею о том, что не только Нью-Йорк, но и все крупные города являются причиной экологических и экономических проблем. «Мы пришли к пониманию, что высокая плотность населения в городах – это не проблема, а решение проблемы», – сказал Рит Аггарвала, эксперт по развитию, которому Докторофф поручил возглавить разработку плана. Итогом работы стал документ, написанный ясным и доступным языком, основной вывод которого заключается в том, что города могут и должны являться источником процветания государства.

В нем намечены конкретные цели по предотвращению проблемы перенаселенности, развитию велосипедной сети и сети скоростного общественного транспорта. Однако там не было точного описания того, как должна выглядеть вся эта инфраструктура, и не приведена стратегия ее создания. Разработка этих деталей была поручена мне.

На основании описанных в PlaNYC целей я сразу же составила стратегический план действий для Департамента транспорта, в котором на тот момент работало четыре с половиной тысячи человек. Важно было оперативно сформировать команду, которая должна была воплотить этот план в жизнь. Для начала предстояло найти талантливых специалистов внутри департамента, что позволило бы быстро взяться за работу.

Своей правой рукой – первым заместителем уполномоченного по вопросам транспорта – я назначила Лори Ардито. Ее семнадцатилетний опыт работы в департаменте включал управление службами, которые занимались ремонтом асфальтовых дорог, установкой дорожных знаков и светофоров, а также контролировали работу пассажирской паромной переправы на Статен-Айленде. Глубокий и разносторонний опыт Лори должен был стать основой для дальнейшего формирования команды. Я наняла людей извне, среди которых были и те, кто ранее критиковал работу Департамента транспорта, а также те, кто многие годы решал разнообразные задачи частного бизнеса (такой опыт был нам тоже нужен). Эти люди должны были приумножить возможности всей команды и заставить наш чиновничий аппарат работать с проворством, ранее ему не свойственным.

Нам предстояло вести нечто вроде военной кампании, а для этого нужно было мыслить широко и смело, ставить себе амбициозные цели, менять методы работы и саму ее суть. Новая команда состояла из людей, преданных своему делу и способных на великие свершения. Тот факт, что большинство из них раньше не работали в Департаменте транспорта, означал, что они были свободны от его бюрократических оков и не погружены в его монотонную деятельность.

⁸⁶ По плану мост должен был быть готов в сентябре 2012 года.

⁸⁷ Мост Тиликум, или Народный мост (англ. Tilikum Crossing, Bridge of the People) – вантовый подвесной мост.

Среди первых нанятых мной специалистов был Джон Оркатт, креативный и в то же время прагматичный эксперт по вопросам транспорта, который разделял мои стратегические планы и, так же как я, был нетерпелив и полон энтузиазма. В прошлом Оркатт возглавлял некоммерческую организацию «Транспортные альтернативы». Однажды он был арестован на мосту Куинсборо во время акции протеста против недостаточного внимания городской администрации к проблемам велосипедного транспорта. В Департаменте транспорта Оркатт занял пост директора по планированию; в его задачи входила разработка стратегии развития велосипедного транспорта, которая должна была в корне изменить транспортную систему Нью-Йорка.

Маргарет Ньюмен на время оставила свою карьеру архитектора, чтобы стать моим заместителем по персоналу. У меня для нее имелось и особое задание: мне нужен был человек с острым дизайнерским чутьем, который бы следил за тем, чтобы все асфальтовые, бетонные и металлические работы Департамента транспорта велись на высочайшем уровне, а их результат радовал глаз.

Энди Уайли-Шварц пришел в Департамент транспорта из некоммерческой организации Project for Public Space, чтобы возглавить только что учрежденный Департамент общественных пространств. Он много лет помогал городам по всей стране внедрять программы организации зон отдыха, и за это время ему удалось выработать особый методичный оптимизм и терпение, которые оказались незаменимыми на его новом посту.

Еще одним игроком нашей растущей «дрим-тим» стал Брюс Шал-лер – эксперт по статистике, который много лет работал в Департаменте транспорта Нью-Йорка, а также в департаментах городских парков и такси. Теперь ему предстояло трудиться в новой для Департамента транспорта «Службе планирования и устойчивого развития», чтобы помочь в организации пяти новых скоростных автобусных маршрутов⁸⁸, а также реализовать самую важную цель: внедрить систему платного въезда на Манхэттен.

До следующих выборов мэра оставалось всего 32 месяца, так что нашей новой команде предстояло действовать очень быстро.

Пробки на дорогах Нью-Йорка стали проблемой еще при Роберте Мозесе. И хотя за последние десять лет ситуация несколько улучшилась, наш город по-прежнему страдает от удручающих дорожных заторов – как и другие большие города по всему миру. В рабочий день к 1,6 миллиона жителей Манхэттена прибавляется еще примерно столько же⁸⁹ – люди стекаются сюда со всех концов города по делам и ради развлечения. Из тех 1,6 миллиона жителей Нью-Йорка, которые приезжают сюда в рабочее время, только 6,6 % из них едут в машине одни, хотя в среднем по стране доля тех, кто едет в одиночку на работу на личном автомобиле, составляет 76,4 %. Пятьдесят девять процентов приезжающих на Манхэттен служащих предпочитают общественный транспорт. Они добираются до работы на метро, автобусах, пароме и электричках, которые соединяют деловой центр с другими округами. В среднем же по стране общественным транспортом добирается на работу только 5 % американцев⁹⁰, так что Нью-Йорк по этому показателю вырвался далеко вперед.

Даже тот небольшой процент людей, которые ездят на автомобилях поодиночке, в масштабах двадцатимиллионного мегаполиса образует весьма внушительную цифру. Если считать все пять округов Нью-Йорка, включая Манхэттен, водители личного автотранспорта совершают 7,7 миллиона автомобильных поездок ежедневно и суммарно за день проезжают

⁸⁸ City of New York, “PlaNYC”, 82.

⁸⁹ United States Census Bureau, “Census Bureau Reports 1.6 Million Workers Commute into Manhattan Each Day”, March 5, 2013 (по состоянию на 5 августа 2015 г.), <http://www.census.gov/newsroom/press-releases/2013/cb13-r17.html>

⁹⁰ Там же.

почти 50 миллионов километров⁹¹. Это огромное количество автомобилей требует столь же огромной площади дорожного полотна и парковочных мест, которые до недавнего времени и занимали большую часть площади Нью-Йорка. Ежедневно на улицах города разгорается настоящая война с участием таксистов, пешеходов, велосипедистов, автобусов, велотакси, курьеров, фургончиков и уличных торговцев с лотков. Это напоминает какой-то бесконечный сложный танец, в котором все стремятся в целостности и сохранности добраться до своих пунктов назначения. Автомобили и фургоны паркуются вторым рядом, перекрывая полосы движения, образуя заторы и опасные дорожные ситуации. Ежегодно люди проводят в пробках миллионы часов. Пока они никуда не движутся, их транспорт продолжает загрязнять окружающую среду. По оценкам организации «Партнерство за город Нью-Йорк»⁹², из-за влияния дорожных заторов на экономику и здоровье граждан регион ежегодно теряет 13 миллиардов долларов США (данные 2006 года).

Перед нами стояла задача изменить ситуацию на наших улицах – повысить производительность транспортной системы и уменьшить дорожные заторы. В этой ситуации наилучшим решением было бы введение платы за въезд на Манхэттен. В Соединенных Штатах Америки нет единой системы взимания платы за проезд, хотя сборы за пользование некоторыми мостами и автомагистралями давно уже стали в Америке традицией. Я помню, как много лет назад мне приходилось выискивать мелочь, чтобы бросить ее в турникет на платной автостраде Тернпайк в Нью-Джерси или на трассе Интерстейт-95 в Коннектикуте, – большой прогресс по сравнению с временами, когда на въезде в платный туннель или на платный мост нужно было протягивать смятый чек и монетки парню в будке. К концу 80-х годов появились электронные системы вроде E-ZPass, которые позволяют оплатить въезд, не сбавляя скорости. Как бы то ни было, несмотря на давность этой традиции, водители склонны не замечать связи между ценой, которую они платят за использование автодороги, и плохим качеством покрытия и заторами на ней. Но взимать плату за въезд на определенную территорию (а не за использование моста или автострады) представляется им столь же экстравагантной идеей, как, например, заставлять платить просто за вождение автомобиля.

«Я и сам был настроен скептически, – признался мэр Блумберг во время своего первого выступления на тему платного въезда, – но факты говорят сами за себя, так что я прошу жителей Нью-Йорка со мной согласиться. А факты таковы, что, например, в Лондоне и Сингапуре при помощи таких сборов удалось значительно уменьшить количество пробок и улучшить качество воздуха»⁹³.

В Сингапуре первая система сбора платы за въезд в город была введена в 1975 году. Параллельно власти установили строгие правила владения автомобилями, а также инвестировали значительные суммы в развитие общественного транспорта. В Европе плату за автовождение в том или ином виде начали вводить только после 2000 года.

В 2003 году власти Лондона установили для автомобилистов плату за въезд в центр города в будние дни. Таким образом планировалось добиться сокращения дорожных пробок и снижения уровня выбросов продуктов сгорания топлива. К 2006 году снижение уровня загруженности дорог по некоторым оценкам составило 30 %⁹⁴, количество отработанных

⁹¹ Данные расчетов Брюса Шаллера, бывшего заместителя комиссара по транспорту, Департамент транспорта Нью-Йорка.

⁹² *англ.* Partnership for New York City.

⁹³ City of New York, “Mayor Bloomberg Delivers PlaNYC: A Greener, Greater New York”, April 22, 2007 (по состоянию на 6 августа 2015 г.)

⁹⁴ C40, “London’s Congestion Charge Cuts CO2 Emissions by 16 %”, November 3, 2011 (по состоянию на 6 августа 2015 г.), http://www.c40.org/case_studies/londons-congestion-charge-cuts-co2-emissions-by-16

газов в воздухе также сократилось, при этом все больше жителей Лондона стали предпочитать личным автомобилям поездки на автобусах и пешие прогулки⁹⁵.

В Стокгольме в 2006 году ввели пробную программу оплаты въезда, которая оказалась вполне успешной. Она получила постоянный статус через несколько месяцев после объявления в Нью-Йорке о внедрении PlaNYC, и в результате загруженность дорог снизилась⁹⁶.

Эта противоречивая инициатива с самого первого дня моей работы в Департаменте транспорта стала для меня настоящей головной болью. Вместе с Брюсом Шаллером и Ритом Аггарвалой мы участвовали в общественных слушаниях, выступали в Департаменте транспорта Нью-Йорка, в муниципальном совете и на различных открытых совещаниях.

Мы считали, что, заставив водителей платить за въезд в центр Манхэттена, мы добьемся большего, чем смогли бы достичь уговорами или какими-либо техническими мерами. Жители Нью-Йорка ездили на автомобилях, невзирая на пробки, отсутствие парковок и прочие трудности, и даже одна из лучших в мире систем общественного транспорта не смогла заставить их отказаться от этой привычки. Мы надеялись, что необходимость раскошелиться хоть немного им в этом поможет.

Первоначальное предложение заключалось в том, чтобы назначить плату в восемь долларов за въезд на Манхэттен южнее 86-й улицы⁹⁷ в часы пик рабочего дня. Эта мера должна была заставить водителей, которые привыкли въезжать в деловой центр города на машине, подсчитать потенциальные убытки и задаться вопросом, действительно ли им не обойтись без этой поездки. Помимо снижения загруженности дорог, эта инициатива должна была принести, по предварительным оценкам, 380 миллионов долларов США в год⁹⁸. Вырученные деньги можно было бы потратить на организацию новых маршрутов общественного транспорта в разных районах города. Это помогло бы снизить загрузку автобусов и вагонов метро, а также постепенно заменить устаревающие транспортные средства. Ведь просто заставить людей отказаться от автомобиля недостаточно – необходимо предоставить им более надежные и удобные способы перемещения. Обе эти задачи могли быть решены введением системы платного въезда в центр города.

Проблема пробок в Нью-Йорке была всем известна, но водителей оказалось не так просто убедить в том, что эту проблему можно и нужно решать. Часть проблемы заключалась не в самой оплате и ее целях, а в том, как все это звучит. «Плата за въезд в часы пик» – в одной фразе говорится сразу и о пробках, и о расходах. Эта формулировка довольно абстрактна и связана скорее с концепцией ценообразования, чем с техническими вопросами дорожной сети.

Взимание разными управлениями и ведомствами платы за проезд по мостам и туннелям Нью-Йорка заставляло миллионы водителей ежедневно «маневрировать», выбирая наиболее дешевый маршрут до места назначения. Вместо того чтобы ехать кратчайшим путем, автомобилисты ежедневно проезжали лишние километры, чтобы добраться до одного из бесплатных мостов, ведущих на Манхэттен: Бруклинского, Манхэттенского, Уильямсбергского или моста Куинсборо. Далее многие из водителей, в том числе и на грузовиках, пробирались по местным улочкам, чтобы бесплатно добраться в Нью-Джерси по туннелям Холланда или Линкольна. Более прямой путь пролегает через Статен-Айленд, где за проезд по мосту Верра-цано-Нарроус пришлось бы выложить от 16 долларов за проезд туда и обратно,

⁹⁵ Todd Litman, Victoria Policy Institute, *London Congestion Pricing: Implications for Other Cities*, November 24, 2011, 5 (по состоянию на 12 августа 2015 г.), <http://www.vtpi.org/london.pdf>

⁹⁶ Association for European Transport, “The Stockholm Congestion Charging System – an Overview of the Effects After Six Months”, 2006, 6 (по состоянию на 6 августа 2015 г.), http://web.mit.edu/11.951/oldstuff/albacete/Other_Documents/Europe%20Transport%20Conference/trafc_engineering_an/the_stockholm_cong1720.pdf

⁹⁷ City of New York, “PlaNYC”, 89.

⁹⁸ Там же, 96.

а для семиосного грузовика плата составила бы 124 доллара⁹⁹! Такая дорожная сеть давала возможность людям бесплатно колесить по Манхэттену. Чтобы это изменить, нужно было сделать въезд на остров платным.

Противники этой инициативы в своих выступлениях игнорировали проблему пробок – вместо этого они говорили об ущемлении прав менее обеспеченных жителей Нью-Йорка. Члены парламента ссылались на то, что чем ниже у человека достаток, тем дальше он живет от станций метро и остановок автобусов и тем меньше у него возможностей избежать поездок на автомобиле. «Ежедневная плата за въезд на Манхэттен может вылиться в две тысячи долларов ежегодно, и больше всего от этого пострадают те, для кого эта сумма является весьма ощутимой, а более состоятельных жителей Нью-Йорка взимание платы за въезд не смутит, – утверждали наши оппоненты, – и они будут ездить в центр на машинах, как и раньше». Неудивительно, что главным сторонником этого аргумента выступал член законодательного собрания штата от округа Уэстчестер, входящего в пятерку богатейших округов штата¹⁰⁰ по среднему показателю дохода.

Жители округов Куинс, Статен-Айленд, Бронкс и Бруклин – те самые наименее обеспеченные горожане – тоже воспротивились введению платы, утверждая, что использование собранных с них денег на развитие общественного транспорта, которым сами они пользоваться не будут, стало бы вопиющей несправедливостью. Однако, по данным Бюро переписи населения США, в том же Бруклине в 57 % семей нет автомобилей. Собственным автотранспортом в этом округе владеют граждане, доход которых более чем в два раза¹⁰¹ превышает доход тех, у кого нет автомобилей. И хотя Манхэттен считается основным центром деловой активности Нью-Йорка, примерно две трети служащих из Бруклина работают за пределами Манхэттен-на – в самом Бруклине или в других соседних округах. Те же, кто регулярно ездит на Манхэттен, пользуются перегруженным общественным транспортом. Иными словами, на тот момент, когда возникла полемика вокруг необходимости платы за въезд в центр, оказалось, что 97,5 % жителей Бруклина¹⁰² вообще не придется ее вносить, чтобы добраться до работы.

В целом, несмотря на жаркие дискуссии, по данным опроса общественного мнения 67 % жителей Нью-Йорка поддержали это предложение¹⁰³, – при условии, что собранные деньги действительно будут направлены на развитие общественного транспорта в городе. Пресса тоже восприняла инициативу благосклонно: даже самые резкие в высказываниях газеты если и не поддержали план, то, по крайней мере, воздержались от громких протестов. Даже министр транспорта США Мэри Питерс, в рамках Программы городского партнерства, пообещала выделить Нью-Йорку 354 миллиона долларов США на внедрение системы взимания платы за въезд в центр города, при условии, что к весне 2008 года законодательное собрание штата одобрит этот план мэра Блумберга¹⁰⁴.

⁹⁹ Metropolitan Transportation Authority, “Approved Bridges and Tunnels Tolls” (по состоянию на 15 августа 2015 г.), <http://web.mta.info/mta/news/hear-ings/2015FareTolls/FaresBT.html>

¹⁰⁰ New York counties ranked by per capita income, Wikipedia (по состоянию на 12 августа 2015 г.), https://en.wikipedia.org/wiki/New_York_locations_by_per_capita_income

¹⁰¹ Tri-State Transportation Campaign, “NYC Metropolitan Area Fact Sheets on Congestion Pricing: Brooklyn” (по состоянию на 7 августа 2015 г.), <http://www.tstc.org/reports/cpfactsheets.php>

¹⁰² Там же.

¹⁰³ Quinnipiac University, “State Voters Back Nyc Trafic Fee 2-1, If Funds Go to Transit, Quinnipiac University Poll Finds; Voters Back Millionaire’s Tax 4-1”, March 24, 2008 (по состоянию на 7 августа 2015 г.), <http://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=3&ved=0CC8QFjAC&url=http%3A%2F%2Fwww.quinnipiac.edu%2Fimages%2Fpolling%2Fny%2Fny03242008.doc%2F&ei=iG1fVZrHPIKtyAS86IOICA&usg=AFQjCN-HsNR41DMIS-d-dAhEoTEWQ-TRtaA&sig2=F4W2GpU0k4r81uqk4ZlY-JA&bvm=bv.93990622,d.aWw>

¹⁰⁴ Sewell Chan, “U. S. Offers New York \$354 Million for Congestion Pricing”, *New York Times City Room*, August 14, 2007 (по состоянию на 7 августа 2015 г.), <http://cityroom.blogs.nytimes.com/2007/08/14/us-will-give-new-york-354-million-for->

Политическое противостояние переросло в полугодовое массированное наступление по всем фронтам, десятки заседаний и митингов, а также сотни схем и статистических данных. Из газетных заголовков и вопросов, которые мне задавали должностные лица различных уровней, стало ясно, что наш план получит шанс на осуществление только в том случае, если мы уменьшим зону платного въезда. Предложение было пересмотрено, и северная граница платной территории была передвинута ближе к центру Манхэттена – с 86-й до 60-й улицы¹⁰⁵, так что платный въезд не затрагивал водителей, которые не ехали дальше Верхнего Ист-Сайда или Вест-Сайда. В результате такого изменения первоначального плана водителю нужно будет заплатить фиксированную цену лишь при въезде на автомобиле в Мидтаун. При поездке на такси придется тоже заплатить дополнительную пошлину, что увеличивает общие сборы в казну города.

Атмосфера в кулуарах Городского совета накалилась задолго до голосования о принятии плана платного въезда, но в результате 31 марта 2008 года «за» было подано тридцать голосов, а «против» проголосовало двадцать¹⁰⁶. Но окончательное решение зависело не от мэра и даже не от Городского совета Нью-Йорка. При планировании любых изменений, связанных с транспортом, в большинстве случаев решения принимаются не в сфере транспортного планирования, финансирования или даже общественного мнения. Такие решения почти всегда носят политический характер. Согласно Конституции штата Нью-Йорк, решения по взиманию платы с населения могут быть приняты только с согласия Законодательного собрания штата, печально знаменитого своим ретроградством. Воодушевление, которое мы испытали после оглашения результатов голосования Городского совета, сменилось унынием: в апреле 2008 года Законодательное собрание в Олбани отклонило наш план без всякого голосования, что было вполне типично для этого органа. В тот период спикером нижней палаты Законодательного собрания был Шелдон Сильвер, который впоследствии, в 2015 году, бесславно покинул этот пост и был арестован по обвинению в коррупции.

Новость казалась невероятной – после стольких процедур и заседаний, через которые мы прошли по требованию Законодательного собрания, после всех перепалок в прессе и общественных слушаний эти люди просто отмахнулись от нашего предложения. «Сегодня мы столкнулись с одним из наиболее вопиющих случаев отклонения нашего решения в истории Нью-Йорка», – так прокомментировал ее пресс-секретарь мэра Блумберга Джон Галлахер.

Удрученные этой новостью, мы вместе с командой отправились в ближайший кабачок на Бродвее, находившийся прямо за углом от офиса Департамента транспорта. Там мы принялись топить свои печали в алкоголе и размышлять на тему того, что можно было сделать иначе. Во время этой беседы мы вдруг осознали, насколько далеко нам удалось зайти в реализации нашей, казалось бы, безнадежной затеи и как близки мы были к цели. Мы проиграли эту конкретную битву, но нам удалось заставить жителей Нью-Йорка задуматься о том, как они перемещаются по городу и кто за все это платит. Полемика вокруг платного въезда в центр города сделала горожан более восприимчивыми и открытыми для обсуждения таких проектов, как, например, развитие системы скоростных автобусов.

Последняя версия предложения по оплате за въезд на Манхэттен была названа Move NY – это инициатива, которую возглавил Сэм Шварц, в прошлом первый заместитель уполномоченного по вопросам транспорта. Новый план обсуждался в редакциях СМИ, в обще-

[congestion-pricing/?_r=0](#)

¹⁰⁵ Associated Press, “Congestion pricing commission sticks with toll for drivers below 60th St”, January 31, 2008 (по состоянию на 7 августа 2015 г.), <http://www.nydailynews.com/news/congestion-pricing-commission-sticks-toll-drivers-60th-st-article-1.341284>

¹⁰⁶ Sewall Chan, “Council Votes 30–20 for Traffic Fees”, *New York Times City Room*, March 31, 2008 (по состоянию на 7 августа 2015 г.), <http://cityroom.blogs.nytimes.com/2008/03/31/council-panel-approves-congestion-pricing-measure/>

ственных советах и на политических митингах, и это достойная попытка учесть интересы всех пяти округов. Согласно предложенной схеме стоимость въезда была снижена в тех пунктах, для проезда через которые пока нет достойной альтернативы в виде общественного транспорта. При этом за счет проезда через другие пункты автомобилисты в итоге заплатят примерно одинаковую сумму независимо от того, где именно они пересекут границу платной зоны ниже 60-й улицы. Возможно, и этот план не будет принят, но я убеждена, что рано или поздно в Нью-Йорке система платного въезда в центр города будет введена, – это всего лишь вопрос времени. Видимо, чтобы кампания за платный въезд увенчалась успехом, важнее всего продемонстрировать людям, как все они выиграют от введения этой системы. Опросы общественного мнения показали, что жители Нью-Йорка поддерживают саму идею, но сомневаются в способности города обеспечить работоспособность системы. Кроме того, горожане сомневаются, что вырученные деньги пойдут на развитие общественного транспорта, а не будут направлены на какие-нибудь менее благородные цели. В целом по стране большинство опрошенных сообщили, что они были бы не против значительного увеличения денежных сборов с автомобилистов, если бы собранные деньги гарантированно пошли на финансирование проектов развития общественного транспорта, – это мнение неоднократно подтверждалось в ходе народных опросов. Но при отсутствии твердых гарантий о поддержке населения не может быть и речи. Те, кто пользуется общественным транспортом, уже изрядно утомлены бесконечным ростом стоимости проезда, за которым не следует ощутимого повышения качества обслуживания.

В ходе борьбы за идею платного въезда в очередной раз всплыла общая для многих городов мира проблема: горожане протестуют против того, чтобы быть частью чьего-то плана. Люди знают, что фраза «Я из правительства, и я здесь, чтобы вам помочь» не предвещает ничего хорошего. Так говорят бюрократы, которые указывают людям, что для них хорошо, а что плохо, или же чиновники-идеалисты, подающие ложные надежды и строящие неосуществимые планы создания инфраструктуры будущего. Кроме того, гражданам не нравится, когда правительство продвигает пусть и здравые, но непрактичные идеи – например, предлагает пользоваться общественным транспортом там, где в действительности такой возможности нет. При этом горожане постоянно видят, что транспортные службы не способны своевременно латать дыры в асфальте и заставлять автобусы приезжать вовремя. Это свидетельствует о бессилии правительства – раз оно не способно решить такие базовые задачи, то что уж говорить о планировании на будущее.

Впрочем, система платного въезда была не единственным пунктом программы PlaNYC, так что мы составили план действий и принялись внедрять остальные предложения документа, касающиеся городского транспорта. Вместе с Джоном Оркаттом, Лори Ардито и другими талантливыми членами нашей команды мы взялись за работу и провели тщательную ревизию деятельности Департамента транспорта. Нам нужно было спланировать движение вперед, ведь пока мы лишь бросались от одной экстренной ситуации к другой. За первый год мы разработали стратегический план для Департамента транспорта – первый настоящий план за всю историю его существования. Программа под названием «Безопасные улицы», по сути, являлась переводом программы PlaNYC на язык транспорта; в ней содержались цели и ключевые ориентиры для повышения качества жизни в городе¹⁰⁷. В первую очередь нам предстояло вполтину снизить количество автомобильных аварий со смертельным исходом, проложить автобусные маршруты и создать инфраструктуру для велосипедистов по всему городу, а также организовать открытые общественные пространства. С точки зрения Департамента транспорта, стабильное и экологически устойчивое будущее города –

¹⁰⁷ New York City Department of Transportation, Sustainable Streets, 2008, <http://www.nyc.gov/html/dot/html/about/stratplan.shtml>

это использование повторно переработанного асфальта, инвестиции в мосты, распространение топлива с меньшим количеством продуктов сгорания. Но наиболее важной нашей целью было создание условий для налаживания коммуникационных процессов между горожанами в рамках каждого района.

Многие годы Департамент транспорта общался с локальными сообществами посредством официальных писем. Представитель квартала вносил предложение – например, установить на одном из перекрестков стоп-сигнал или светофор, и департамент, рассмотрев интенсивность транспорта и количество пешеходов, переходящих дорогу, писал ответное письмо – как правило, с отрицательным ответом. «Нет», потому что через данный перекресток проезжает недостаточное количество автомобилей для соответствия федеральным правилам установки сигнальных знаков. «Нет», потому что на данном перекрестке количество переходящих улицу пешеходов недостаточно для установки знака «Стоп». Раз за разом отказывая просителям, правительство не выполняло своего основного обязательства перед горожанами – предпринимать действия для решения очевидных проблем. По крайней мере, так это воспринималось самими горожанами. Но проблемы, на которые указывают просители, можно решить и другими способами – зачастую более эффективно.

Светофоры на 12 700 перекрестках Нью-Йорка не решают проблемы опасного превышения скорости; более того, светофоры часто создают новую проблему. Завидев издали зеленый сигнал, водители нередко прибавляют газа, чтобы успеть промчаться до того, как загорится красный. Ведь Департамент транспорта устанавливает светофоры для того, чтобы определять право проезда, но не для регулировки скорости.

Поэтому, вместо того чтобы рассылать письма с отказами в установке светофоров и дорожных знаков, мы стали спрашивать горожан, в чем именно заключается проблема, которую они хотят решить. Есть ли другие варианты решения, которые они не рассматривали, потому что им на них не указали? Если проблема в скорости, то мы можем подумать над сужением полос или установкой «лежачего полицейского». Возможно, стоит запретить парковку вблизи перекрестка, чтобы стоящие автомобили не загораживали пешеходов, переходящих дорогу. Чтобы улучшить ситуацию, порой достаточно лишь творческого подхода к устройству улицы. Чтобы научить горожан более ясно понимать проблемы и видеть решения, мы организовали «Курсы Департамента транспорта» – специальные рабочие встречи, на которых сотрудники департамента выступали перед выборными чиновниками и главами общественных советов. Выступающие рассказывали о работе департамента и объясняли, с какими запросами можно к нам обращаться, помимо требований установить светофоры или знаки остановки.

Аналогичный подход мы использовали при планировании нашей системы скоростных автобусов. Обычно на открытых встречах с населением представители городской администрации сначала около двадцати минут выступают перед местными жителями, а затем им можно задать вопросы. При таком формате в обсуждениях участвуют только те горожане, кто достаточно заинтересован и энергичен, чтобы публично высказать свое мнение – нередко весьма резкое. Выступления активистов часто приводят к конфликтным ситуациям и агрессивным перепалкам между участниками. В такой ситуации слово редко достается тем из горожан, кто имеет конструктивное мнение по обсуждаемому вопросу, – такие люди обычно молчат, стремясь уклониться от конфликта. В итоге у лиц, принимающих решение, нет возможности ознакомиться со всеми точками зрения. Нужно было сделать так, чтобы в обсуждении могли участвовать все желающие и чтобы мы лучше понимали желания и настроения горожан. Для этого мы стали проводить открытые заседания в формате небольших рабочих групп. Участники усаживаются за несколько небольших круглых столов, за каждым из которых присутствует представитель Департамента транспорта, который ведет дискуссию, собирает идеи и предложения, а также подробно рассказывает о реализуемых департаментом

проектах. В таком формате все участники – местные жители, владельцы бизнеса, представители местных организаций – гораздо охотнее общаются между собой. У каждого появляется возможность высказать свое мнение, все разногласия можно решать в ходе конструктивной беседы.

У местных жителей часто есть собственные представления о том, как должны быть организованы улицы, и они не желают слушать чиновников-демагогов. В Нью-Йорке живет 8,4 миллиона человек, и временами кажется, что каждый из них является специалистом по дорожно-транспортным проблемам. Когда на вечеринках люди узнают, что я в этом городе заведу транспортом, они немедленно вываливают на меня все свои переживания: тут и агрессивные таксисты, и велосипедисты-самоубийцы, и стирающаяся дорожная разметка, и много чего еще. Вдобавок мне очень быстро пришлось понять, что таксистам, которые меня везут, лучше не рассказывать о моей работе.

Уличная жизнь определяется не только общественностью. Влияющие на нее проекты разрабатываются в Департаменте проектирования и строительства, в Департаменте парков и мест отдыха, Департаменте обслуживания зданий, Департаменте защиты окружающей среды. Эти и другие ведомства составляют инструкции и руководства, касающиеся устройства улиц, однако до сих пор не существует единого плана проектирования и строительства городских улиц. Чтобы все управления и ведомства руководствовались в своей работе едиными принципами, наш департамент совместно с одиннадцатью ведомствами разработал первое «Руководство по проектированию улиц». Это руководство должно помочь сделать улицы не только более красивыми и удобными, но, за счет снижения скорости автомобильного движения, и более безопасными. Документ содержит лучшие примеры проектирования, которые уже были опробованы в других городах мира, – например, биологические системы очистки, через которые дождевая вода с улиц направляется на полив городских деревьев, новые технологии нанесения дорожной разметки или расширение тротуаров, чтобы сузить проезжую часть в месте пешеходного перехода.

Совокупный результат этих планов, процедур и методик привел к всеобъемлющему переосмыслению деятельности Департамента транспорта. Менялась наша манера общения с горожанами, менялись их ожидания относительно наших возможностей и сфер ответственности, менялись способы использования ресурсов департамента. Вся эта работа помогла расширить и изменить требования людей к городу в целом. Конечно, мы не смогли полностью избежать разногласий и протестов, но нам удалось изменить подход к управлению в соответствии с поставленными целями. Все это привело к появлению более эффективных проектов и достижению очевидных положительных результатов. Конечно, эти меры не могут нравиться всем 8,4 миллиона экспертов по транспортным вопросам, но жизнь их благодаря этим мерам, без сомнения, становится лучше.

4. Как «читать» улицу



«Это выглядит фантастически!»¹⁰⁸

Был май 2014 года. Эрик Гарсетти, словоохотливый мэр Лос-Анджелеса, стоял в окружении транспортных чиновников на балконе, с которого открывался вид на долину Сепульведа¹⁰⁹, где шло строительство десятимильной дополнительной полосы на северной стороне автомагистрали № 405. Полоса создавалась для машин, перевозящих двух и более человек, включая водителя.

Предполагалось, что на реализацию проекта уйдет четыре с половиной года. И вот после затяжного кошмара, вызванного строительством, которое завершалось на год позже срока и с перерасходом в 100 миллионов долларов, проект стоимостью 1,1 миллиарда долларов должен был превратить Лос-Анджелес в автомобильный рай.

Если и есть город, являющийся негативным примером организации автомобильного движения, то это Лос-Анджелес. Одна только автомагистраль № 405 удерживает лидерство среди самых худших дорог в Западном полушарии. На этой трассе люди начинают выходить из себя прежде, чем ты успеваешь пожелать им хорошего дня. По ней через долину Сепульведа ежедневно проезжают в среднем 300 000 машин со скоростью менее чем 30 километров в час.

¹⁰⁸ Martha Groves, “405 Freeway carpool lane: Eric Garcetti calls smooth opening ‘Carvana’”, *Los Angeles Times*, May 23, 2014 (по состоянию на 7 августа 2015 г.), 2015, <http://www.latimes.com/local/lanow/la-me-ln-405-carpool-lane-opens-20140523-story.html>

¹⁰⁹ Сепульведа (англ. Sepulveda Pass) – перевал через горный хребет Санта-Мо-ника-Маунтинс в Лос-Анджелес.

И вот транспортные чиновники решили сократить потери времени на этом участке пути. Суть проекта была такова: выделить специальную полосу с северной стороны авто-трассы только для движения автомобилей, везущих нескольких человек, и ввести строгий запрет на использование этой полосы автомобилями, в которых только водитель. Открытием этого участка планировали завершить строительство стокилометровой трассы.

Предполагалось, что дополнительные пять миль сократят время проезда по проходящему через долину Сепульведа участку автомагистрали № 405 на десять минут¹¹⁰.

Десять минут – казалось бы, не такая большая экономия времени, но жители Лос-Анджелеса были рады каждой минуте, которая бы избавила их от нервозности на дороге. К тому же этот проект был свидетельством того, что городские власти «что-то делают» для решения проблемы автомобильного движения. Отдельная полоса для машин с несколькими пассажирами могла побудить водителей к перевозке большего числа людей, что, в свою очередь, немного сократило количество машин в общем потоке автотранспорта, уменьшило бы заторы на дороге и нагрузку на окружающую среду.

Но всем этим оптимистическим ожиданиям не суждено было осуществиться! Исследование, проведенное через полгода после открытия дополнительной полосы частной фирмой, которая специализировалась на анализе движения транспорта, показало, что средняя скорость на магистрали № 405 практически не изменилась или даже несколько снизилась! Выяснилось, что в часы пиковой нагрузки, с 16 до 19 часов вечера, путь на север по автомагистрали № 405 от въезда со скоростной автомагистрали № 10 до поворота на скоростную автомагистраль № 101 занимает 35 минут, то есть на минуту больше, чем годом ранее¹¹¹.

По всем прикидкам, после ввода в строй дополнительного ряда скорость дорожного движения должна была увеличиться по меньшей мере пропорционально добавленному ряду. Но движение оставалось по-прежнему медленным. Так что же произошло? Было ли это следствием инженерного просчета?

Оказывается, то, что случилось на автомагистрали № 405, было не ошибкой инженеров, а скорее результатом старого фундаментального принципа организации дорожного движения, которым чиновники руководствуются в течение уже ста лет, – и с логическими последствиями.

Строительство все большего числа полос для движения автомобилей лишь создает условия для увеличения количества автомобилей на дорогах. Опыт десятилетий подтверждает неизменность этого принципа. Однако в департаментах транспорта по-прежнему сидят люди, считающие своей главной задачей строительство новых дорог и их ремонт. До тех пор, пока чиновники расширяют старые и строят новые дороги, пока у водителей крайне мало вариантов планирования поездок и нет представления об их полной стоимости и пока государственная политика поощряет людей к жизни в отдаленных предместьях городов, мы будем сталкиваться с все возрастающим количеством ситуаций вроде той, что возникла на автомагистрали № 405 в Лос-Анджелесе.

Чтобы понять, как работает улица и как навести порядок в ее функционировании, нужно начать с основы основ – с улиц в самом центре большого города – и научиться «читать» их, то есть понимать проблемы этих улиц.

Подобно междугородним автомагистралям, улицы в городах, где ныне проживает большинство населения мира, это по большей части некие «коридоры», выполняющие чисто утилитарные функции. Замысел этих улиц неведом городским жителям. Но, несмотря на

¹¹⁰ Martha Groves and Matt Stevens, “New carpool lane on northbound 405 finally opens”, *Los Angeles Times*, May 22, 2014 (по состоянию на 7 августа 2015 г.), <http://www.latimes.com/local/la-me-0523-405-20140524-story.html>

¹¹¹ Brian Watt, “405 traffic: A little slower after \$1 billion upgrade”, *89.3 KPCC*, October 10, 2014 (по состоянию на 7 августа 2015 г.), <http://www.scpr.org/blogs/economy/2014/10/10/17413/405-traffic-a-little-slower-after-1-billion-upgrad/>

свою условность, правила пользования улицами связывают город и его жителей в физическом, коммерческом и психологическом отношениях.

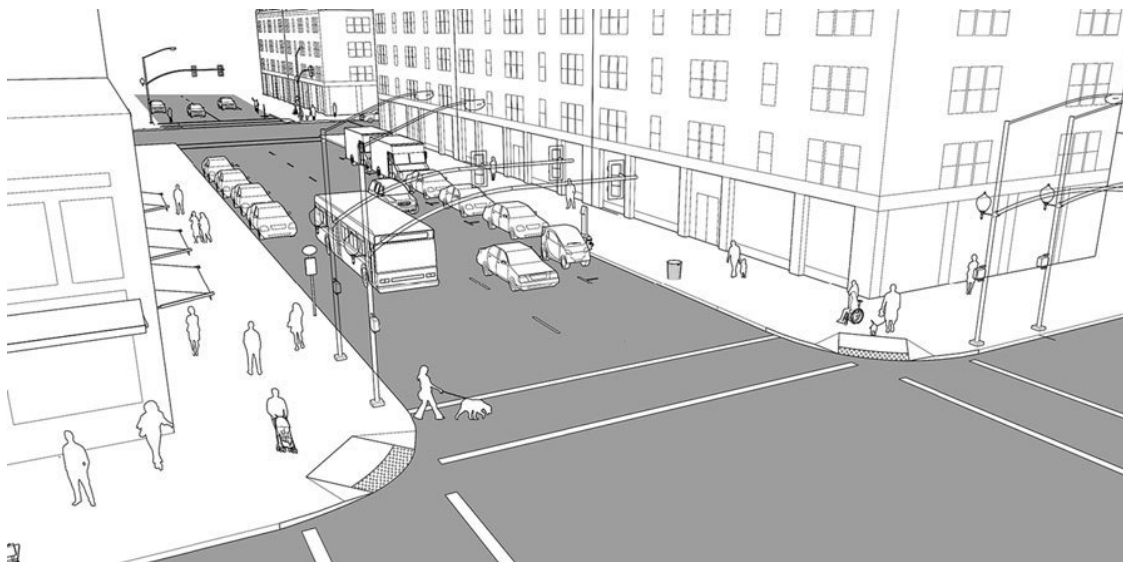
Практически все городские жители проводят на улицах какую-то часть дня. Школьники и рассылные, жители предместий, работающие в городе и идущие на работу, жители городов и приезжие, устремляющиеся в торговые районы, туристы, идущие к местным достопримечательностям, – все они передвигаются по городу пешком, совершают пробежки, ездят по улицам на велосипедах или на автомобилях, микроавтобусах, автобусах или грузовых автофургонах.

Движение организовано по спланированной инженерами-градостроителями сетке улиц, в соответствии с установленными на них стандартными средствами управления: светофорами и уличной разметкой.

Люди пересекают улицы по «зебрам» или руководствуясь указателями, дорожными знаками, а также сигналами светофоров (которыми часто пренебрегают). В сущности, для большинства людей в мире улицы формируют понятный и удобный план устройства города.

На оживленных городских улицах люди обращают мало внимания на пешеходов, автобусы, такси, машины «скорой помощи», на фургоны, занимающиеся доставкой товаров, на припаркованные иногда в два ряда, а иногда вплотную друг к другу автомобили. Мы не замечаем улицу до тех пор, пока на ней не происходит разительных перемен. Но если уйти от очевидного – дорожного движения, то основной, исходный замысел улиц останется скрытым от нашего взгляда. Это своего рода инженерная археология, ибо то, что мы видим, – не просто улица в ее современном виде, но и осуществление замыслов людей, спланировавших эту улицу пятьдесят или более лет назад.

Взглянув на этот рисунок, многие скажут: «Это обычная улица». Но давайте рассмотрим эту типичную улицу внимательнее и прочитаем то, что написано между строк.



Улица мечты: одностороннее движение, четыре просторные полосы, широчайший выбор вариантов использования уличного пространства. (Источник: НАТО с разрешения Island Press)

Мы видим улицу с односторонним движением и с четырьмя рядами движения шириной 3,67 метра каждый. Она подобна тысячам улиц, на которых живут и работают городские жители или по которым они ходят: Спринг-стрит в Лос-Анджелесе, Питт-стрит в Сиднее или Камден-Хай-стрит в Лондоне. По обеим сторонам проезжей части, у обочины, выделено по одному ряду для парковки машин. Два центральных ряда предназначены для движения

автомобилей. Там, где наша типичная улица пересекает другую, пары параллельных линий, перпендикулярных потоку движения, обозначают переходы, по которым пешеходы по сигналу светофора могут пересечь проезжую часть шириной 14,6 метра.

Ширина полосы движения в 3,67 метра неслучайна. Этот стандарт для автомагистралей закреплён в США на федеральном уровне и учитывает возможность безопасного проезда самых широких автомобилей.

Что хорошо для шоссе, должно быть хорошо и для городской улицы, не так ли? Не совсем! Автомобиль Toyota Camry 2015 года выпуска имеет ширину 1,8 метра, а подавляющее большинство грузовиков и машин, используемых для перевозки товаров, – не шире 2,6 метра¹¹². С учетом этих данных получается, что избыток ширины проезжей части на конкретной (и довольно типовой) улице составляет чуть больше шести метров. Она не нужна ни для движения, ни для парковки машин. Умножьте этот избыток на сотни тысяч километров рядов движения в тысячах городских районах по всему миру – и получите миллионы километров тротуаров, полос автобусного движения, велодорожек и общественных территорий. А это площади целых городов, потерянные на наших улицах!

Почему улицы и ряды движения на них оказались такими широкими? Если бы кто-нибудь дал этому теоретическое объяснение, оно могло бы звучать так: широкие улицы дают больше пространства для движения большего количества автомобилей.

Итак, в реальности все это избыточное пространство на тысячах улиц существует только для того, чтобы круглосуточно и круглогодично автомобили имели достаточно места для маневра. При такой щедрой широте проезжей части улицы должны бы быть самыми безопасными местами в мире. Но в действительности улицы перегружены автомобилями и опасны. Инженеры проектируют городские улицы так же, как и платные автомагистрали, – делят их на полосы движения, в соответствии с принципом «чем шире ряд, тем лучше». Кроме того, само собой разумеется, что пространство между тротуарами должно быть отдано исключительно автотранспорту. Каждое из этих предположений лишь усугубляет проблемы, создаваемые другим.

Если отнестись к планированию улицы с должным вниманием, ее можно сделать более безопасной на том же отведенном ей пространстве. В дорогостоящей реконструкции нет необходимости. Два из четырех рядов движения на нашей типичной улице предназначены для парковки, а два других – для движения автомобилей. И никакого места для велосипедов и пешеходов, не так ли? Но присмотревшись, вы обнаружите, что даже без ликвидации полос движения на улице более чем достаточно пространства для строительства велодорожки и сокращения на ширину двух рядов расстояния, которое пешеходы должны преодолевать при переходе через улицу. Под автобусное движение можно выделить ряд, не запрещая при этом парковку и не уменьшая ширину тротуара. Каким-то волшебным образом возникает пространство, которое можно использовать для разных целей. Но как его высвободить?

Во-первых, следует уменьшить ширину полос. Сокращение ширины двух парковочных рядов по обеим сторонам улицы с 3,6 до 2,7 метра оставляет достаточно места для парковки даже очень широких автомобилей. Границы парковочной зоны можно обозначить разметкой. Такое простое изменение дает сразу целых 1,8 метра уличного пространства, которое можно предназначить для других целей. Например, его вполне хватит для велосипедной дорожки, и при этом не надо даже уменьшать ширину полос автомобильного движения. А теперь решим, где будет пролегать эта велодорожка: между полосой для парковки автомобилей (слева на рисунке) и полосой движения? Или мы придумаем что-то другое? Посмотрите на ряд, выделенный под парковку на правой стороне улицы. Возможно, в каж-

¹¹² U. S. Department of Transportation Federal Highway Administration, “Federal Size Regulations for Commercial Motor Vehicles”, (по состоянию на 7 августа 2015 г.), http://ops.fhwa.dot.gov/FREIGHT/publications/size_regs_final_rpt/index.htm

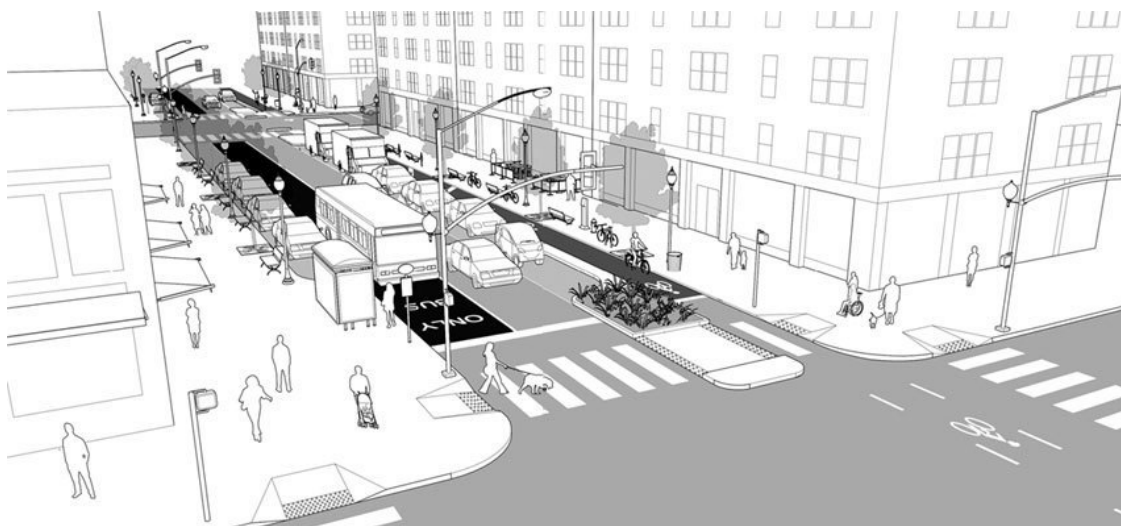
дом городе припаркованные у обочины автомобили – привычное зрелище, однако не существует закона – юридического, нравственного или какого-то иного, – который требовал бы этого. Парковки вдоль улиц – это всего лишь результат общего согласия, результат сделанного людьми выбора. Если проложить велосипедную дорожку там, где обычно находится парковочный ряд, то этот парковочный ряд станет «плавающим», то есть идущим параллельно обочине, но не впритык к бордюру. Устроив велосипедную дорожку на стороне улицы, противоположной той, где находится автобусная остановка, мы сумеем избежать помехи движению автобусов со стороны велосипедистов.

Теперь у нас есть велодорожка, проложенная вдоль тротуара, а рядом с ней – парковка. Если сузить каждую из двух полос движения с 3,67 до трех метров, получим пространство, достаточное для движения, и еще выиграем 1,34 метра ширины улицы. Это пространство можно использовать в качестве буферной зоны между велодорожкой и рядом парковки, для того чтобы люди, открывающие двери машин при выходе из них, не мешали проезжающим мимо велосипедистам, рискующим «врезаться» в открывшиеся двери.

Два остающихся для движения автомобилей ряда, каждый шириной три метра, лучше организованы и более безопасны благодаря уменьшению их ширины. Более четкая разметка усиливает эффект этих изменений и сигнализирует водителям о том, что им не следует увеличивать скорость или менять ряд без необходимости.

Теперь посмотрим, что происходит на перекрестках. Потратившись на бетон, можно легко расширить тротуар на пересечении улиц до полосы движения. Это называется «вынос тротуара» (bulb-out). Такой вынос создает дополнительное пространство для пассажиров, сажающихся в автобусы (или выходящих из них), которые не подъезжают вплотную к тротуару. Сократив проезжую часть с одной стороны улицы и создав островок безопасности для пешеходов на другой ее стороне, мы уменьшаем на два ряда расстояние, которое приходится преодолевать пешеходам при переходе улицы. А именно на этом участке и пересекаются пути пешеходов и автомобилей.

Удивительный факт: автомобильное движение по полосам шириной три метра безопаснее движения по полосам в 3,67 метра¹¹³.



Вариант реорганизации уличного движения при сохранении прежнего числа полос, позволяющий выгадать пространство для защищенной велосипедной полосы вдоль тро-

¹¹³ Jef Speck, “Why 12-Foot Traffic Lanes Are Disastrous for Safety and Must Be Replaced Now”, *The Atlantic Citylab*, October 6, 2014 (по состоянию на 7 августа 2015 г.), <http://www.citylab.com/design/2014/10/why-12-foot-traffic-lanes-are-disastrous-for-safety-and-must-be-replaced-now/381117/>

тутара и островков безопасности на пешеходных переходах. Расстояние перехода по «зебре» сокращается вдвое. (Источник: НАСТО с разрешения Island Press)

Сравнивая с автомагистралями ширина полосы движения побуждает водителей и в городе гнать с той же скоростью, с которой ездят по автомагистралям, и перестраиваться из ряда в ряд так же, как это делают на шоссе. Конечно, широкие полосы дают водителям больший простор для маневра, создавая при этом напряжение на дороге из-за необходимости тщательно соблюдать безопасную дистанцию.

Самым важным фактором, определяющим скорость вождения, являются не предупреждения об ограничении скорости и не интервалы переключения сигналов светофора. Скорость диктуется планировкой улицы.

Инженеры-дорожники исходят из предположения, что по некоторым дорогам люди будут ездить быстро, и создают широкие ряды движения в надежде на то, что водители станут соблюдать достаточный интервал между движущимися автомобилями и безопасность движения повысится. Но более широкие полосы движения не только не обеспечивают соблюдение установленного ограничения скорости, но, наоборот, провоцируют ее увеличение. Отсутствие на дороге препятствий для превышения скорости нивелирует любые преимущества в безопасности, которые могла бы дать дополнительная ширина полос движения.

«В городах, – говорит специалист по городскому планированию Джефф Спек, – мы выбираем скорость движения исходя из ощущения безопасности. Скорость связана с чувством комфорта, которое в свою очередь является функцией взаимодействия с окружающей обстановкой: в частности, есть ли на дороге встречные и припаркованные машины, насколько широки полосы движения, есть ли на улице велосипедисты, какова прямая видимость»¹¹⁴.

Казалось бы, изменение геометрии улиц и сокращение ширины полос движения, а следовательно, и уменьшение расстояния между автомобилями создают скученность и условия для увеличения числа аварий. Но когда водители оказываются в условиях повышенной тесноты на дороге, происходит нечто неожиданное: они обнаруживают склонность проявлять бóльшую осторожность и снижают скорость, а ограничение скорости – средство намного более эффективное для предотвращения аварий и уменьшения их тяжести, чем широкие полосы движения¹¹⁵. Узкие полосы движения и изменения в планировке улиц сигнализируют водителям о необходимости снизить скорость и оставаться в своем ряду. Не зря же водители, обладающие тонким пониманием изменившейся ситуации на городских улицах, сразу же ввели жаргонные названия такого вмешательства в их манеру вождения: «дорожная диета» или «успокоение движения».

Расширение тротуара на переходе исправляет также один из основных недостатков в городском планировании – прямые углы, образуемые улицами на перекрестках. Широкий участок улицы в месте перехода сам по себе не посылает водителям никаких сигналов о необходимости притормозить. В результате они входят в повороты на высокой скорости, а пешеходам не остается никакой защиты от поворачивающих машин. Прямоугольная сетка улиц имеет смысл лишь как проявление человеческого стремления к порядку, но девяностоградусные углы перекрестков провоцируют водителей на «срезание» углов на поворотах.

На огромном количестве городских улиц первый шаг пешеход делает даже не на полосу движения автомобилей, а на полосу их парковки. Эту часть улицы, на которой чаще всего находятся люди, водителям труднее всего видеть. Их поле зрения часто перекрыто припаркованными автомобилями или другими препятствиями. Пешеходов, ступивших на проез-

¹¹⁴ Джефф Спек в беседе с автором, 30 апреля 2015 г.

¹¹⁵ National Association of City Transportation Officials, “Urban Street Design Guide” (New York: Island Press: 2013), 24–27.

жую часть, которая обычно расположена на пятнадцать сантиметров ниже тротуара, еще сложнее заметить. Это дополнительно увеличивает риск пешехода попасть под машину. В большинстве случаев устройство улиц, при котором машины на переходах движутся рядом с пешеходной зоной, плохо служит целям организации дорожного движения, и в будущем улицы следует строить по другим стандартам.

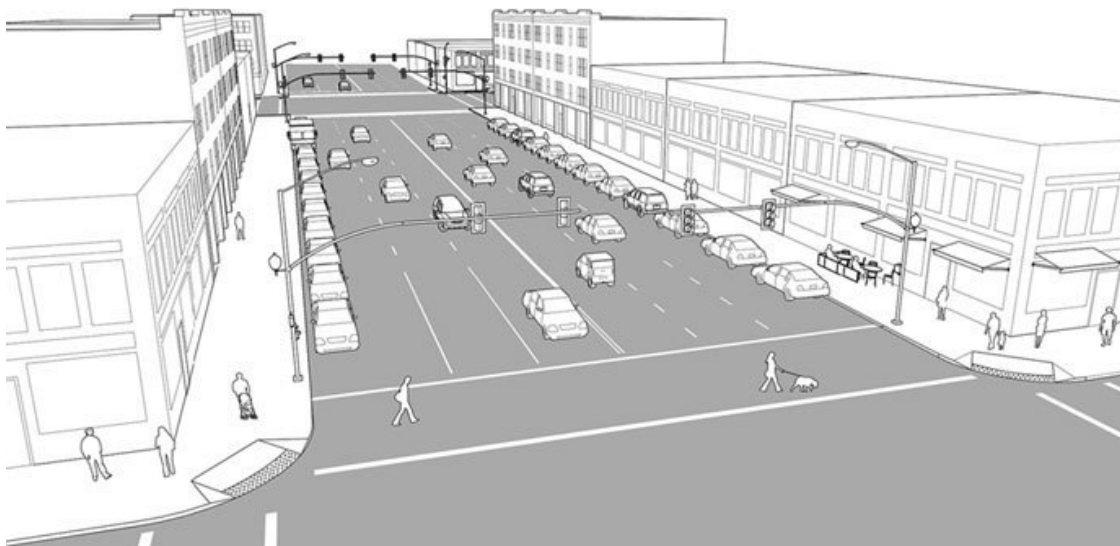


Расширительные выносы тротуаров (выделены бледно-серым цветом в тон «зебре») максимально сокращают дистанцию перехода и высвобождают для пешеходов пространство по ширине парковочных полос, где стоянка транспортных средств так или иначе запрещена ПДД. Кроме того, пешеходы, собирающиеся переходить проезжую часть, становятся заметнее водителям, и те инстинктивно сбрасывают скорость. (Источник: НАСТО с разрешения Island Press)

Расширение тротуара должно стать стандартом пешеходных переходов там, где идущая рядом с тротуаром полоса не используется для движения машин и велосипедов или для подъезда автобусов. Выносы тротуаров по обеим сторонам улицы могут почти на шесть метров сократить пространство, по которому движутся машины и которое надо преодолевать пешеходам при переходе улицы. Выносы тротуаров позволяют водителям, подъезжающим к перекрестку, заранее увидеть пешеходов. Сужение дороги в области переходов не приводит к автоматическому сокращению полос движения, но дает водителям весьма сильный сигнал о необходимости сбросить скорость.

Похожие проблемы и возможности имеют и улицы с двусторонним движением. Вот улица с двусторонним движением, тремя полосами движения в каждую сторону и полосами парковки по обеим сторонам. На широких улицах вроде этой, со многими рядами движения, проявляется принцип, понятый уже во многих городах: лучше меньше, да лучше. Иными словами, меньшее количество хорошо спланированных полос движения обеспечивает прохождение большего транспортного потока, чем большее количество неудачно спроектированных полос¹¹⁶.

¹¹⁶ New York City Department of Transportation, "Making Safer Streets", November 2013, 20–23, <http://www.nyc.gov/html/dot/downloads/pdf/dot-making-safer-streets.pdf>



Для сравнения: типичная широкая улица с двусторонним движением – как ее перейти без проблем? (Источник: NACTO с разрешения Island Press)

Конечно, при отсутствии полос, выделенных для поворачивающих машин, улица с тремя полосами движения в каждом направлении будет, пожалуй, чуть лучше улицы с одной полосой в каждом из направлений. Ведь в этом случае автомобиль может остановиться в крайнем левом ряду и ждать перерыва в движении в противоположном направлении для того, чтобы сделать поворот налево. Эта единственная остановившаяся машина может заблокировать движение всего ряда на полный цикл переключения светофора и вынудить водителей, оказавшихся позади, медленно вклиниваться в средний ряд, что затормозит движение в нем. То же самое может случиться и в крайнем правом ряду, если в нем окажется автомобиль, водитель которого пережидает переход перекрестка пешеходами для того, чтобы свернуть направо. Если прибавить к этому вполне реальную вероятность того, что в этом правом ряду где-то уже припаркован автомобиль, получаем намного больше машин, водители которых пытаются перестроиться в средний ряд движения.

Мы слишком многого хотим в каждой полосе движения: и поворотов, и сквозного движения, и парковки. Но ничто из этого не работает эффективно. Улица разваливается на части.

Сокращение полос движения с трех до двух не уменьшает количество машин, которое может пропустить улица. При движении в две полосы улица может пропускать тот же объем машин или даже увеличить свою пропускную способность. На пересечении улиц полосы, из которых машины поворачивают налево, освобождают основной поток, который беспрепятственно проезжает перекресток. Два крайних правых ряда с каждой стороны улицы, исключенные из потока сквозного движения, можно перераспределить в пользу защищенных велосипедистов. К тому же можно предусмотреть разделительную полосу посередине улицы, что сделает ее более привлекательной. Для безопасной остановки пешеходов во время пересечения широкой улицы должны быть предусмотрены надежные островки безопасности. Такие же островки должны предназначаться для пассажиров, которые садятся в автобусы или выходят из них.



Лучше меньше, да лучше: по две эффективно движущиеся полосы движения по прямой в каждую сторону плюс дополнительные поворотные полосы перед перекрестками, – лучше, чем по три полосы хаотичного движения для всех в каждом направлении. (Источник: NACTO с разрешения Island Press)

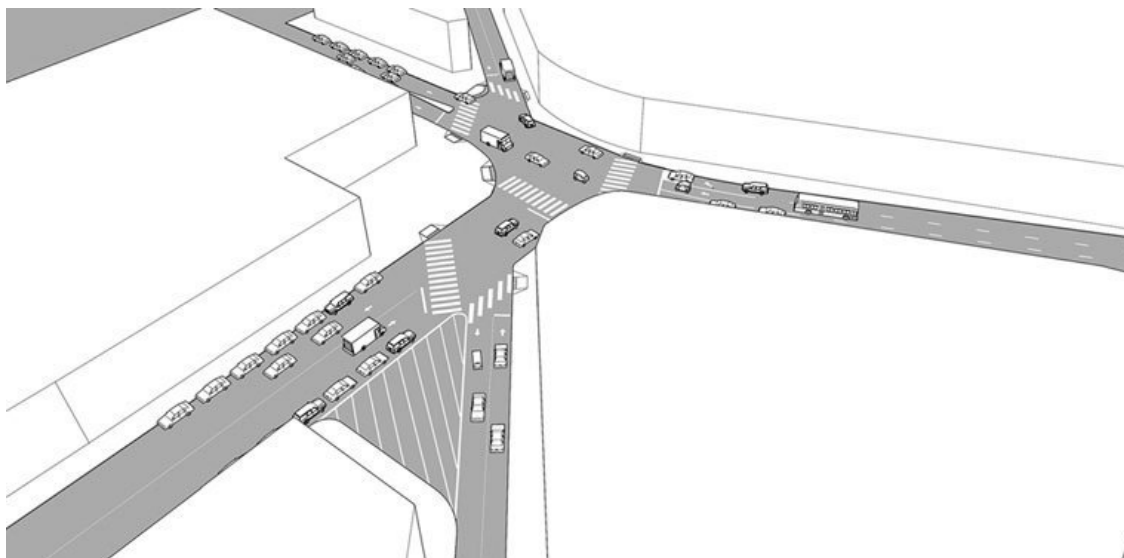
Схема, подобная описанной выше, введена в действие на Четвертой авеню в Бруклине. Это улица с интенсивным движением, которая к тому же несет огромный поток людей, выходящих со станции экспресс-линии Гованус. Время в пути и объем движения на улице мало изменились, но число пешеходов, пострадавших в ДТП, сократилось на 30–60 %¹¹⁷.

В старых городах северо-востока и даже тихоокеанского побережья не все улицы спроектированы так, чтобы образовывать идеальную прямоугольную сетку. И все же те перекрестки, где улицы пересекаются под острым углом или где сходятся несколько улиц, могут тоже предоставлять возможности для реорганизации движения по ним.

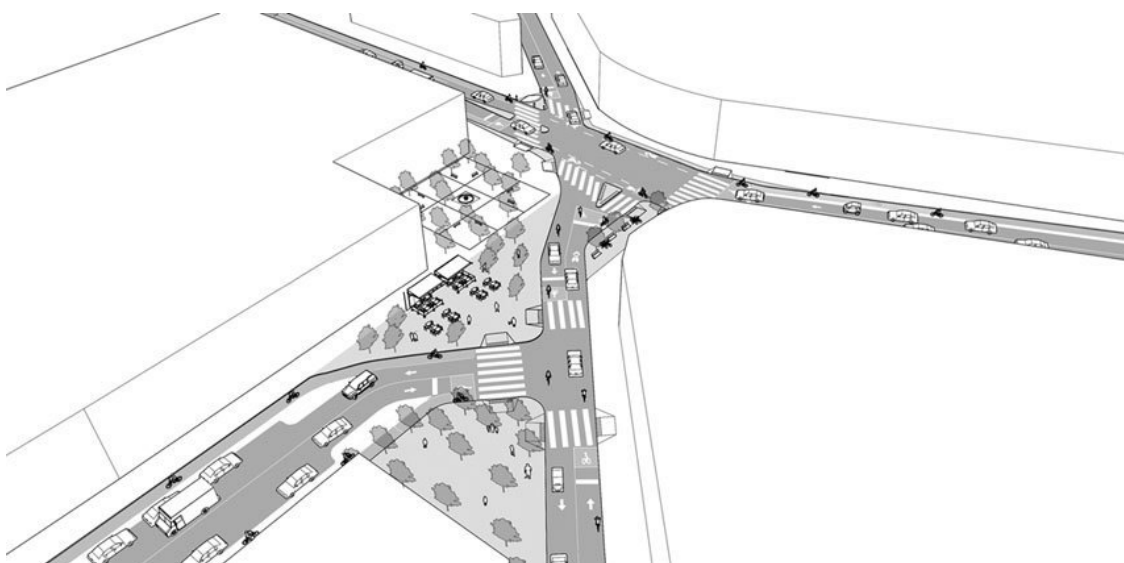
На рисунке (см. нижний рисунок на следующей странице) сходятся три улицы, одна из которых немного не доходит до перекрестка, оставляя большой треугольник пустого пространства, свободного от движения машин. Это, в сущности, и приводит к пересечению трех улиц, движение по которым трудно организовать, создает путаницу и небезопасные условия на дороге.

Способов реорганизации движения на таких перекрестках бесчисленное множество, но основной принцип реорганизации – упрощение улицы и облегчение ее использования.

¹¹⁷ New York City Department of Transportation, “4th Ave: Atlantic Av-15th St Project Evaluation and Next Phases”, April 16, 2015 (по состоянию на 7 августа 2015 г.), http://a841-tfpweb.nyc.gov/4thave/files/2015/05/4th-Ave_Park-Slope_CB6-project-evaluation-and-next-phases-April-2015_final.pdf



Перекресток сложной конфигурации: на пересечении трех и более дорог, сходящихся и расходящихся под разными углами, движение оптимизировать крайне трудно, при том что имеются многочисленные «мертвые зоны», не задействованные попросту никак. (Источник: NACTO с разрешения Island Press)



Перепланировка сложного перекрестка и реорганизация движения по нему позволяют еще и задействовать недоиспользованное пространство бывших «мертвых зон», преобразовав их в «живые уголки» зон отдыха (как в нижней части рисунка), а также высвободить под такие же зоны отдыха и часть нерационально использовавшейся ранее площади проезжей части (как в верхней части рисунка), одновременно улучшив пропускную способность перекрестка по транспорту и высвободив место для пешеходов и велосипедистов. (Источник: NACTO с разрешения Island Press)

Например, можно перестроить две улицы и сделать явными перекрестки улиц с двусторонним движением. Эта упрощенная схема создает пространство для пешеходов на двух разных сторонах перекрестка. Пространство в верхнем левом углу особенно интересно: оно расширяет существующую пешеходную зону там, где уже есть открытое примыкающее к зданию пространство; в результате появляется место и для продавцов еды, и для уличных

столиков, и для пешеходных прогулок. Проект планировки остальных улиц завершают пешеходные зоны с выносами тротуаров и сужением проезжей части.

Это всего лишь немногие из безграничных возможностей, которые скрывают городские улицы, разбросанные ныне по всему миру. Не все улицы одинаковы, и существуют тысячи способов планировки под конкретную геометрию и потребности, ведущие к превращению того, что сегодня выглядит как обеспечение транспортного потока, в заворающую улицу здорового образа жизни. Самое важное – уметь наблюдать за жизнью улицы и использовать полученные наблюдения.

Знание того, как изменить улицу, – лишь часть проблемы. Понимание же всей проблемы часто может поставить в тупик. Для большинства городских жителей главный раздражитель – это уличные пробки. Они снижают качество городской жизни. Загруженные улицы и автомагистрали отвратительны, шумны и неудобны. Никому не хочется застрять в уличной пробке или жить слишком близко от городских магистралей, ведь во многих городах жизнь тяжела и независимо от этого.

Дороги строят для машин. И значимость комбинации «дорога + машина» постепенно возрастает по сравнению с другими жизненно важными аспектами человеческого существования вроде общения, физической активности и неопределенности поведения окружающих. Поскольку расстояния между домом, работой и местами развлечения увеличиваются, наши города превращаются из соседских кварталов в коридоры сквозного движения.

Но спросите любого застрявшего в уличной пробке водителя, что надо сделать для того, чтобы «исправить» положение, – и полу-чите четкий ответ: надо строить больше широких дорог! По сравнению с большинством спорных общественных вопросов решение проблемы уличного движения в понимании любого мнящего себя экспертом по городскому движению человека представляется самым простым делом. Сидящие за рулем люди считают уличные пробки доказательством того, что предложение инфраструктуры не поспевает за спросом, который предъявляет движение. Просто машин слишком много, а дороги недостаточно велики. Всего-то и надо построить еще один ряд, который вместит все лишние автомашины, – и я попаду на работу вовремя. Разве это не решение проблемы?

Помните, что случилось на автомагистрали № 405, пример которой приведен в начале этой главы? Как мы видели, пробки на дорогах – это не вопрос недостаточного предложения дорог. Пробки на дорогах – это следствие чрезмерного спроса: у слишком многих людей нет других реальных, надежных вариантов передвижения. Увеличение количества дорог не облегчит положения на них. Почти всегда такое увеличение дает большему числу людей возможность ездить больше. Если бы дорожное строительство действительно приводило к уменьшению дорожного движения, то уже через шестьдесят лет после появления федеральных автомагистралей все мы ездили бы по шоссе с максимально разрешенной скоростью.

Вместо этого осуществление тысяч проектов строительства и расширения дорог привело к появлению большего количества полос движения, большего количества дорог, но не снизило объемы дорожного движения. Множатся свидетельства того, что расходование миллиардов долларов на дорожные проекты, осуществляемые ради ликвидации заторов на дорогах, эффективны не более, чем *полное отсутствие* дорожного строительства! Это реальный вывод. Города, которые не строили новые автомагистрали, страдают от пробок на дорогах не больше (и не меньше), чем города, потратившие миллиарды долларов на расширение дорог вроде того, которое было проведено на магистрали № 405 в Лос-Анджелесе.

В исследовании, выполненном в 2009 году Жилем Дюранто-ном и Мэтью Тернером, двумя учеными-экономистами из Торонтского университета, изучены данные о дорожном движении в городах, инвестировавших средства в строительство новых дорог в период с 1980 по 2000 год, и такие же данные о городах, в которых дорожное строительство не велось. Полученные результаты дают основания для установления фундаментального закона обра-

зования пробок на дорогах¹¹⁸: «расширение большинства крупных дорог сопровождается пропорциональным возрастанием интенсивности дорожного движения». Наблюдается не просто тесная корреляция дорожного строительства с ростом интенсивности дорожного движения: оказывается, что каждый километр построенных дорог на километр увеличивает и пробег автомобилей.

Существует специальный термин для обозначения этого каскадного нарастания объема дорожного движения – «стимулированный спрос». Людям, видевшим, как города по всему миру один за другим игнорируют сформулированный выше фундаментальный принцип и какое пагубное воздействие оказывает на города пренебрежение этим принципом, обсуждать эту тему скучно.

Разрабатывая проекты, увеличивающие пропускную способность дорог, инженеры, занимающиеся дорожным строительством, в планировании исходят из предположения о том, что после строительства новой дороги или новой полосы движения этими новыми путями будет пользоваться столько же людей, сколько пользуется старыми. Специалист по городскому планированию Джефф Спек, по мнению которого неправомерность этой исходной посылки проявляется на улицах тысяч больших и малых городов, считает приверженность ей признаком «глубокой интеллектуальной несостоятельности инженеров-специалистов по дорожному строительству как профессиональной группы и нежелания этих специалистов признавать влияние среды на поведение человека»¹¹⁹.

«Это сказывается и на интенсивности дорожного движения, и на безопасности, – говорит Джефф Спек. – У участников дорожного движения возникает убеждение, что добавленный ряд движения автомашин поглотит часть транспортного потока, без признания того, что новый ряд станет причиной увеличения движения»¹²⁰.

Когда ведомства, занимающиеся строительством инфраструктуры, строят в крупном городском районе шоссе с восемью рядами движения, город почти всегда получает восемь рядов медленно движущегося транспорта. Когда те же самые ведомства в попытке облегчить уличное движение расширяют восемь рядов движения и доводят количество полос до десяти, город в конце концов получает десять рядов медленного движения машин. Результатом становится не снижение объема движения почти на 25 %, а увеличение этого объема на 25 %. Самое страшное в указанном принципе дорожного движения то, что на протяжении последних пятидесяти лет им почти всегда и везде пренебрегали.

Градостроитель Льюис Мамфорд в 1955 году, на заре эпохи строительства федеральных автомагистралей, сделал не потерявшее актуальности наблюдение: «попытки решить проблему заторов на дорогах путем расширения дорог подобны борьбе с тучностью путем распускания ремня и застегивания его на дырочки ближе к концу»¹²¹.

Как мы уже видели, дорога сама говорит, как ею надо пользоваться, а стандартные исследования дорожного движения не учитывают того, что неизбежно происходит, когда водители (а это не математические постоянные величины, а люди!) встречаются с более широкой дорогой.

¹¹⁸ Gilles Duranton and Matthew A. Turner, “The Fundamental Law of Road Congestion: Evidence from US cities”, *University of Toronto Department of Economics*, 42, September 8, 2009 (по состоянию на 7 августа 2015 г.), <https://www.economics.utoronto.ca/public/workingPapers/tecipa-370.pdf>

¹¹⁹ Там же.

¹²⁰ Там же.

¹²¹ Carlton Reid, “Roads Were Not Built for Cars: How cyclists were the first to push for good roads & became the pioneers of motoring” (New York: Island Press, 2015), 109, Google Books edition (по состоянию на 7 августа 2015 г.), https://books.google.com/books?id=tHGeBwAAQBAJ&dq=Building+more+roads+to+prevent+congestion+is+like+a+fat+man+loosening+his+belt+to+prevent+obesity+mumford&source=gbs_navlinks_s

Водители начинают ездить больше. Увидев, что дорога расширена, все больше водителей испытывают склонность ездить чаще. У водителей возрастает уверенность в том, что они не попадут в пробку. В сочетании с естественным ростом городского населения это приводит к тому, что по новой дороге будет ездить больше людей. Возможно, это люди, которым следовало бы переехать ближе к своей работе, но после открытия дороги увеличивается и расстояние, которое они готовы проезжать. Количество миль пробега машин возрастает, и вскоре после открытия новой дороги количество автомобилей увеличивается до ее пропускной способности. Города, которые строят больше широких автострад, не решают проблему заторов. Эти города строят полосы движения, которое встанет в пробках.

Итак, если *пропускная способность* дороги не является фундаментальной причиной дорожных заторов, то что можно сделать с *объемом движения*? Видимо, ответом может стать управление находящимися в автомобилях людьми, а не регулирование потоков! Точно так, как происходит регулирование напора воды водопроводными кранами. Объемы дорожного движения – результат выбора, который делают люди между предлагаемыми им вариантами передвижения, а во многих городах сеть городского общественного транспорта предлагает слишком малое число таких вариантов, или эти варианты плохи, а то их и вовсе нет! Нынешние города спланированы для личного автотранспорта не потому, что они – самый эффективный вид перемещения, а потому, что большинство других вариантов проезда стали невозможными вследствие решений, принятых десятки лет назад.

Вместо строительства новых дорог градостроителям надо начать с создания новых вариантов общественного транспорта на улицах, – вариантов, которые предоставят жителям городов возможности практического выбора. Если города действительно хотят, чтобы у них было будущее, в котором больше людей станут выбирать передвижение на автобусах или поездах, поездки на велосипедах или пешие прогулки, то городам следует делать инвестиции в развитие сети поездов и автобусов, в развитие велосипедного транспорта и в улучшение улиц.

И все же, как показал опыт Нью-Йорка, эта, казалось бы, совершенно очевидная концепция противоречит практике и духу развития большинства современных городов. В сущности, мы предлагаем осуществить революцию Коперника на транспорте. Как и в эпоху Возрождения, битва идет не только в научной сфере и не ограничивается кругом спорящих инженеров-градостроителей. Битва идет в сфере культуры и касается идеи о том, кому, собственно говоря, служат улицы.

У градостроителей есть вековой опыт внедрения «автоцентрично-го» взгляда на города, в которых основным транспортным средством является автомобиль, а пешеходы, велосипедисты и пассажиры общественного транспорта – все те, кто и составляет уличную жизнь, – оказываются врагами установленного порядка.

Как пишет историк Питер Нортон, ситуация не всегда была такой, но она сформировалась в результате объединенных усилий¹²². Испуганные в начале XX века появлением на городских улицах быстрых автомобилей, повергнутые в шок жертвами ДТП и автомобильными пробками, горожане, школы и гражданские ассоциации стремились ограничить скорость движения автотранспорта.

Но заинтересованные представители автомобильного сообщества предложили альтернативную версию происходившего: пешеходы, ставшие жертвами автомобилей, не были безвинными жертвами, и в ДТП следует винить пострадавших пешеходов. Защитники личных автомобилей изобрели концепцию «перехода улицы в неустановленном месте», организовали кампании пропаганды безопасности и издание образовательных материалов для школ.

¹²² Peter D. Norton, "Fighting Traffic: The Dawn of the Motor Age in the American City" (MIT Press, 2011) Kindle Edition, locations 2019–2021.

Все это усиливало мысль о том, что улицы существуют для автомобилей, а ответственность за собственную безопасность должны нести пешеходы, которым следует бояться улиц и избегать пребывания на них.

Водители усвоили, что улицы существуют для них и что останавливаться надо не для того, чтобы не сбить человека, а на красный сигнал светофора. И это стало принципом поведения на улицах, который действует и поныне.

Но что случится, если прекратить строительство новых дорог? Не станут ли машины скапливаться посреди улиц так, как скапливаются носки в корзинах для грязного белья?

Посмотрим на это иначе: стало бы машин меньше, если бы отвечающие за транспорт калифорнийские чиновники не расширили на одну полосу автомагистраль № 405? А что случилось бы с дорожным движением, если бы города ликвидировали старые дороги вместо того, чтобы ремонтировать их или заменять их новыми? Трасса Эмбаркадеро в Сан-Франциско сегодня – это великолепный бульвар с пальмами, привлекательными зданиями на берегу залива, портом, трамваями и велосипедными дорожками с хорошей видимостью. От ста тысяч автомобилей, в прошлом ежедневно проезжавших по скоростной бесплатной автостраде Эмбаркадеро, которая проходила мимо разрушенного в 1989 году землетрясением Лома-Приета¹²³ Паромного терминала, сегодня не осталось и следа. Эмбарка-деро была одной из многих дорог в области залива Сан-Франциско, разрушенных без возможности восстановления. Мать-природа сделала то, о чем жители Сан-Франциско мечтали, но слишком боялись осуществить: природа разрушила автомобильную эстакаду, которая резала глаз, пролегая вдоль живописного берега залива, и облегчила доступ людей к их великолепному побережью.

Если четверть века назад для разрушения транспортной сети понадобилось стихийное бедствие, то сегодня все больше городов предпочитают не тратить миллиарды долларов на восстановление обрушившихся или устаревших автострад. В Мадриде демонтировали скоростную автостраду, а на ее месте построили подземный комплекс скоростных шоссе, в результате чего шесть миль пространства превратились в парк под названием Мадрид-Рио. Городские власти Сеула снесли автомагистраль на эстакаде для того, чтобы открыть взору скрытый под эстакадой скромный ручей Чхонгечхон, ставший теперь центром парка, где ставят арт-инсталляции и проводят общественные мероприятия. То, что когда-то было спрятано во мраке, теперь стало местом паломничества, где тысячи людей делают селфи.

Но демонтаж автомагистралей – дело дорогое и довольно рискованное. К тому же такой демонтаж может создать эффект «заметания» транспортных проблем под ковер. Даже несмотря на то, что города переходят к стратегиям долгосрочного устойчивого, благоприятствующего окружающей среде развития, сохраняется и противоположная тенденция. Многие мегаполисы вкладывают миллиарды долларов в проекты развития транспорта, которые лишь приводят к разрастанию пригородов.

После более чем десятилетия политических баталий Сиэтл в 2011 году начал демонтаж штатной автомагистрали № 99 и путепровода Аляска, по которому ежедневно проезжало более 110 тысяч автомобилей¹²⁴. Путепровод был построен в начале 1950-х годов, когда многие города охватила горячка автодорожного строительства. Подобно автостраде Эмбаркадеро в Сан-Франциско, путепровод был поврежден землетрясением 2001 года. Как и в Сан-Франциско, вместо эстакады был разбит бульвар, находящийся на уровне земли и удобный пешеходам. В Сиэтле сделали выбор в пользу создания прибрежного парка на территории, которую прежде занимал путепровод. Все было хорошо! Но в Сиэтле вдруг решили заменить

¹²³ 100,000 vehicles... Embarcadero Freeway: San Francisco Embarcadero Freeway, Congress for New Urbanism (по состоянию на 19 августа 2015 г.), <http://cnu.org/highways-boulevards/model-cities/embarcadero>

¹²⁴ Washington State Department of Transportation, “Viaduct History” (по состоянию на 7 августа 2015 г.), <http://www.wsdot.wa.gov/Projects/Viaduct/About/History>

путепровод дорогой, проложенной в туннеле под центром города. Сметные расходы на это строительство составляли 3,1 миллиарда долларов.

Орудием строительства туннеля был такой огромный проходческий щит (его диаметр составлял 75,5 метра, а вес 6300 тонн¹²⁵), что жители Сиэтла дали ему имя выдающейся женщины-мэра Сиэтла – «Берта». Но едва «Берта» начала проходку, как у нее сломался бур, и в декабре 2013 года прокладка туннеля была остановлена. За это время из требуемых 2825 метров было пройдено только около трехсот¹²⁶. Из-за технологии проходки туннель, проложенный «Бертой», оказался уже проходческого щита. Поэтому поднять щит на поверхность для починки было невозможно. Вместо этого рабочим пришлось прокладывать 36-метровый аварийный ствол и через него вытаскивать головную часть проходческого щита весом 2000 тонн¹²⁷. Прежде чем «Берта» заработала снова, прошло почти два года.

В то время как в Лос-Анджелесе продолжаются споры о тенденции предместий разползаться, а в Сиэтле – сколько жители готовы потратить для сохранения прежнего объема дорожного движения, в других городах отыскивают свои подходы. Одним наиболее часто упоминаемых примеров города с правильным, продуманным развитием является Ванкувер. Власти этого прекрасного портового города на тихоокеанском побережье Северной Америки в 60-х годах прошлого века приняли решение запретить строить автострады в центре. Тем самым поощрялись прогрессивные методы застройки в комплексе с развитием общественного транспорта, и было положено начало долгосрочной политике расширения уличного пространства для пешеходов и велосипедистов.

Сегодня центр Ванкувера расцвел: на крышах малоэтажных домов возведены элегантные жилые башни-надстройки, а расположенные на уровне земли и удаленные от улиц розничные магазины позволяют солнечному свету освещать улицы. По Дансмьюр-стрит, городской су-первелотрассе, разъезжают тысячи велосипедистов. Осуществляются планы ликвидации следов автомобильного прошлого города, вроде просуществовавших столетие путепроводов Джорджия и Дансмьюр¹²⁸.

«Наш город пользуется прекрасной репутацией, но тяготеет к эволюции, а не к революции», – говорит один из самых прогрессивных общественных деятелей города Brent Toderjian, в прошлом – инженер-градостроитель Ванкувера¹²⁹. Сегодня это эволюционное развитие сделало город примером для всего мира, однако поднять проблемы городского транспорта над политическими страстями, не способствующими делу, когда речь заходила о решении вопросов оплаты нужд городского транспорта, не удалось. Как правило, городские жители выражают острое недовольство тем, что систему общественного транспорта обычно резервируют для приезжих спортивных команд. Но если вы попросите людей платить больше за проезд или платить более высокие налоги, чтобы поддерживать городской общественный транспорт, который, как они, возможно, думают, не так уж хорошо работает, то часто ответ такой: «Нет, черт побери!»

Весной 2015 года городские власти Ванкувера вынесли перед избирателями на референдум вопрос о том, надо ли увеличивать налог на 0,5 % для финансирования инвести-

¹²⁵ Tim Newcomb, “America’s Biggest Tunnel-Boring Machine Is Stuck Beneath Seattle”, *Popular Mechanics*, February 20, 2014 (по состоянию на 7 августа 2015 г.), <http://www.popularmechanics.com/technology/infrastructure/a10044/americas-biggest-tunnel-boring-machine-is-stuck-beneath-seattle-16514815/>

¹²⁶ Mike Lindblom, “Bertha repair will take longer – there are lots of broken parts”, May 18, 2015 (по состоянию на 7 августа 2015 г.), <http://www.seattletimes.com/seattle-news/transportation/bertha-repair-will-take-longer-theres-more-damage/>

¹²⁷ Mike Lindblom, “Giant crane to lift 4 million pounds of tunnel drill Bertha”, *Seattle Times*, January 16, 2015 (по состоянию на 7 августа 2015 г.), <http://www.seattletimes.com/seattle-news/giant-crane-to-lift-4-million-pounds-of-tunnel-drill-bertha/>

¹²⁸ Frances Bula, “City engineers to recommend removal of Vancouver’s two viaducts”, *The Globe and Mail*, July 22, 2015 (по состоянию на 7 августа 2015 г.), <http://www.theglobeandmail.com/news/british-columbia/city-engineers-to-recommend-removal-of-vancouvers-two-viaducts/article25620997/>

¹²⁹ Brent Toderjian в беседе с автором, 5 мая 2015 г.

ций в размере 7,5 миллиарда долларов¹³⁰. В течение следующих десяти лет эти средства должны были пойти на обновление метрополитена и сети городского рельсового транспорта, на закупку новых городских автобусов, расширение паромных услуг и строительство нового моста. Если чиновники видели в голосовании политическое прикрытие для того, чтобы провести непопулярное повышение налога, то они просчитались. Критики утверждали, что транспортной системой Ванкувера, TransLink, плохо управляют и что эта система оказывает услуги низкого качества. Критики предложения о повышении налогов заявляли, что, пока не будут решены другие проблемы транспортной системы города – вроде непомерно высокого заработка ее директора, – избиратели должны отказать в выделении новых средств.

«Это стало референдумом о чем угодно, только не о транспортной инфраструктуре, – говорил мне Тодерьян за несколько недель до окончания голосования. – Споры об увеличении финансирования городского общественного транспорта касаются скорее гнева, который вызывает у людей мэр города, или того, что директор TransLink заколачивает слишком большие деньги... И вместо разумной беседы мы получили раскол среди населения города»¹³¹.

После изнурительной кампании, продолжавшейся пять месяцев, жители Ванкувера в 2015 году отвергли предложенный городскими властями план. Противникам этого плана удалось убедительно представить транспортную сеть Ванкувера неэффективной, а управляющих ею людей – некомпетентными. Сделав это, противники повышения налога перекрыли новый источник финансирования, что сделало невозможной продуктивную работу транспортного ведомства.

«Добро пожаловать к критикам нашей жизни», – говорит Гордон Прайс, градостроитель и бывший член городского совета Ванкувера. Прайс заявил, что итоги референдума стали не только поражением в вопросе финансирования, но и спланированной дискредитацией политики городских властей в области общественных интересов, ударом по репутации города как «зеленого дракона» со сбалансированной окружающей средой. Если можно побудить жителей Ванкувера проголосовать против общественного транспорта, если можно «убить зеленого дракона в его логове», то, посмотрев на случившееся в Ванкувере, все политики в Канаде, США и Австралии впадут в отчаянье¹³².

Те же самые процессы разворачиваются в сотнях других городов и муниципалитетов. Здесь идут страстные споры о том, стоит ли вкладывать средства в общественный транспорт. Города тщетно пытаются найти свой способ преодоления пробок на улицах и автомагистралях, строя все более дорогие дороги. Но сегодня это приводит к самым скверным результатам – к заторам и медленному движению транспорта.

В Лос-Анджелесе уличное движение в будущем может стать менее похожим на движение по автомагистрали № 405 и скорее походить на движение по Бродвею в центре города. Руководимый Селестой Рейнольдс Департамент транспорта в администрации мэра Гарсетти оживляет центр Лос-Анджелеса, расширяя пространство для пешеходов вдоль Бродвея, прокладывая велосипедные дорожки и, при поддержке городских властей, расширяя тротуары за счет прежнего пар-ковочного пространства на Спринг-стрит.

Обретает законченный вид и генеральный план прокладки велодорожек. Это происходит параллельно с осуществлением программы Great Streets, которая предусматривает перепланировку транспортных потоков в пятнадцати кварталах и создание более безопасных и более приспособленных для пешеходов зон в национальной столице автомобилей.

¹³⁰ Lisa Johnson and Tamara Baluja, “Transit referendum: Voters say No to new Metro Vancouver tax, transit improvements”, *CBC News*, July 2, 2015 (по состоянию на 7 августа 2015 г.), <http://www.cbc.ca/news/canada/british-co-lumbia/transit-referendum-voters-say-no-to-new-metro-vancouver-tax-transit-improvements-1.3134857>

¹³¹ Там же.

¹³² Гордон Прайс в беседе с автором, 17 апреля 2015 г.

Транспортное агентство Лос-Анджелеса, Metro, запустило сеть скоростного транспорта, которая увеличила протяженность линий метрополитена и легкорельсового транспорта от нуля в 1990 году до 140 километров метрополитена и легкорельсового транспорта в 2015-м¹³³.

Администрация Обамы предложила 330 миллионов долларов на финансирование задуманного отделом общественного транспорта Лос-Анджелеса продления «красной» ветки метрополитена и создания пересадочного узла в центре города¹³⁴. Сейчас в городе работают над проектом строительства линии легкорельсового сообщения с аэро портом Лос-Анджелеса. Протяженность линии – 13,6 километра, стоимость проекта – 2 миллиарда долларов¹³⁵.

Сегодня Лос-Анджелес – один из лидеров инвестиций в городской общественный транспорт. И все же жители Беверли-Хиллз протестуют против запланированного продления западной ветки метрополитена, которая должна пройти под школой в Беверли-Хиллз. Местные жители говорят, что прокладка метрополитена будет проходить так близко к существующему тектоническому разлому, что может создать угрозу обвала. Но в 2014 году судья отказался рассматривать иск жителей¹³⁶.

Вероятно, центр Лос-Анджелеса первым реализует у себя программу велопроката. Успех центрального района вполне мог бы стать образцом для проектов благоприятного для пешеходов переустройства городской территории в Голливуде, который находится в семи милях от центра Лос-Анджелеса.

В 2012 году Эрик Гарсетти, бывший тогда членом городского совета, работал с Антонио Вилларайгосой, своим предшественником на посту мэра, над изменением планировки Голливуда. Это изменение предусматривало строительство высотных жилых и коммерческих зданий. Увеличение плотности застройки предоставило бы необходимое жилье и увеличило популярность метрополитена, уменьшив численность машин, перевозящих только одного человека.

Несмотря на все эти, казалось бы, благородные цели, жители Голливуда выступили против плана с такой яростью, которой не было даже в протестах против решения о строительстве дополнительной полосы на автомагистрали № 405: «Многочисленнее – это не лучше, крупнее – это не лучше», – сказал на публичных слушаниях президент ассоциации местных домовладельцев. – Голливуд нуждается в сохранении и защите, а не в уничтожении старого и повышении плотности застройки. Спасите Голливуд! Перепланировка означает его полное исчезновение»¹³⁷.

Несмотря на то что увеличить высоту застройки все же удалось, Голливуд уцелел. Возможно, у Лос-Анджелеса еще остается шанс на развитие в большей мере за счет модернизации городской инфраструктуры, чем за счет расползания его предместий. Но этот шанс пока теряется в спорах и в ожесточенной борьбе с людьми, выступающими за то, чтобы улицы оставались в их нынешнем виде, даже если они разбиты, опасны, запружены машинами, а их пропускная способность используется не в полной мере.

¹³³ Metro, “Facts at a Glance” (по состоянию на 7 августа 2015 г.), <http://www.metro.net/news/facts-glance/>

¹³⁴ Noah Bierman and W. J. Hennigan, “Obama’s budget includes windfall for L. A. transportation”, *Los Angeles Times*, February 2, 2015 (по состоянию на 7 августа 2015 г.), <http://www.latimes.com/local/california/la-me-obama-budget-california-20150203-story.html>

¹³⁵ Los Angeles Metro, press release, “Crenshaw/LAX Transit Project”, January 21, 2014 (по состоянию на 12 августа 2015 г.), http://www.metro.net/projects/crenshaw_corridor/

¹³⁶ Laura J. Nelson, “Judge backs subway route”, *Los Angeles Times*, April 3, 2014 (по состоянию на 13 августа 2015 г.), <http://articles.latimes.com/2014/apr/03/local/la-me-subway-lawsuit-ruling-20140403>

¹³⁷ Adam Nagourney, “Facelift Project for Hollywood Stirs Divisions”, *New York Times*, March 28, 2012 (по состоянию на 7 августа 2015 г.), <http://www.ny-times.com/2012/03/29/us/far-reaching-rezoning-plan-for-hollywood-gains-key-support.html>

Хотя многие города колеблются в выборе между стратегией строительства автодорог для автомобилей и стратегией развития общественного городского транспорта, все больше городов по всему миру берут пример с Ванкувера и многих европейских городов, которые вкладывают средства в создание зон, свободных от автотранспорта, в расширение находящихся в центре городов пешеходных и велосипедных дорожек и дорог, обслуживаемых общественным транспортом.

В столице Ирландии Дублине в 2015 году был объявлен план реконструкции центральных улиц в интересах пешеходов, велосипедистов и людей, пользующихся общественным транспортом¹³⁸.

Борис Джонсон, будучи мэром Лондона, начал строительство скоростной велотрассы через центр города, вдвое увеличив расходы на строительство велодорожек за десять лет – до 913 миллионов фунтов (1,4 миллиарда долларов США)¹³⁹.

Мэр Парижа Анн Идальго захватила первенство среди городов, выдвинув план резкого сокращения количества личных автомобилей в центре Парижа к 2020 году и запустив свой собственный план расширения вдвое городской сети велосипедных дорожек, а увеличения количества поездок на велосипедах – вдвое, до 15 % всех поездок по центру города¹⁴⁰.

Испанская Севилья быстро превратилась в велосипедную столицу южной Европы – за последнее десятилетие количество велосипедных поездок в городе возросло в 11 раз, и построено 120 километров защищенных велодорожек¹⁴¹.

Хотя на развитие велосипедного транспорта в Сиэтле потрачены существенные суммы, они составляют всего лишь толику от тех 3,1 миллиарда долларов, которые тратят в городе на транспортные проекты. В момент написания этой книги Департамент транспорта штата Калифорния носит с планом строительства туннеля, который обойдется в 5,6 миллиарда долларов и станет продлением бесплатной автомагистрали № 750 в Лос-Анджелесе¹⁴². Осуществление этого плана может потребовать шести лет адского труда.

Планируя инфраструктуру и строительство объектов недвижимости в интересах пешеходов, велосипедистов и пассажиров общественного транспорта, города не просто удовлетворяют существующий спрос, но и создают спрос на ту среду, которая необходима для выживания. Планирование города создает условия для его будущего, и те города, которые вкладывают средства в строительство с учетом всей совокупности социально-экономических и экологических факторов, создают устойчивое будущее для своих жителей.

¹³⁸ Tim O'Brien, "Radical plan seeks to take cars out of Dublin city centre", *The Irish Times*, June 10, 2015 (по состоянию на 7 августа 2015 г.), <http://www.irishtimes.com/news/ireland/irish-news/radical-plan-seeks-to-take-cars-out-of-dublin-city-centre-1.2244222>

¹³⁹ London.gov.uk, "Mayor's Vision for Cycling" (по состоянию на 7 августа 2015 г.), <https://www.london.gov.uk/priorities/transport/cycling-revolution>

¹⁴⁰ Feargus O'Sullivan, "Now Paris Wants to Become the 'World Capital of Cycling'", *The Atlantic CityLab*, April 6, 2015 (по состоянию на 10 августа 2015 г.), http://www.citylab.com/commute/2015/04/now-paris-wants-to-become-the-world-capital-of-cycling/389724/?utm_content=bufer92443&utm_medium=social&utm_source=twitter.com&utm_campaign=bufer

¹⁴¹ Peter Walker, "How Seville transformed itself into the cycling capital of southern Europe", *The Guardian*, January 28, 2015 (по состоянию на 7 августа 2015 г.), <http://www.theguardian.com/cities/2015/jan/28/seville-cycling-capital-southern-europe-bike-lanes>

¹⁴² Laura J. Nelson, "Report: Closing the 710 Freeway gap would take years and cost billions", *Los Angeles Times*, March 6, 2015 (по состоянию на 7 августа 2015 г.), <http://www.latimes.com/local/lanow/la-me-ln-710-freeway-report-20150306-story.html>

5. По народным тропам



Бродвей существовал задолго до появления Нью-Йорка. *Breedeweg*¹⁴³ – так окрестили его первые голландские поселенцы, основавшие еще в доколониальную эпоху на Манхэттене Новый Амстердам. Бродвей превратился в одну из главных дорог острова еще в те годы, когда Уолл-стрит была обычной улицей у крепостной стены, защищавшей город от набегов индейцев, а на месте «Пяти углов» находилось болото¹⁴⁴.

Новый Амстердам строился с учетом уже существующих, протоптанных людьми троп. В результате получилось поселение, похожее на средневековый европейский город с невысокими домами и узкими кривыми улочками. Улицы разбегались во все стороны, упираясь в крошечные деревушки, в которых и сосредотачивалась основная ремесленная и торговая деятельность на протяжении всего XVIII века.

Нынешний Бродвей в точности повторяет маршрут тропы Уик-васгек, протоптанной еще аборигенами-индейцами, не знавшими иных способов передвижения по Манхэттену, кроме пешего.

¹⁴³ Широкий путь (голл.).

¹⁴⁴ Теперь нет и знаменитого криминального квартала «Пять углов» как такового: он поглощен новой административной застройкой и разросшимся Колам-бус-парком.



Вытоптанный тысячами прохожих газон – верная примета, что по этому маршруту нужно проложить тротуар или пешеходную дорожку к автобусной остановке на Мошолу-Паркуэй в Бронксе. (Фото: NYC DOT)

Похоже, что у индейцев имелись некие практические причины проложить будущий Бродвей именно по такому маршруту, а у поселенцев – сохранить его: вероятно, это был кратчайший путь между доколониальными поселениями на Манхэттене в обход холмов, рек и болот. Бродвей можно назвать первой «народной тропой» города Нью-Йорка.

Народными тропами принято считать естественные маршруты пешего передвижения людей, которыми они интуитивно следуют при отсутствии искусственных ограничений.

В условиях современной городской планировки народными тропами являются маршруты массового передвижения пешеходов в общественных местах, нередко с нарушением правил уличного движения или с использованием объектов городской инфраструктуры не по назначению. Часто они носят характер реальных следов, оставляемых гражданами. Типичный пример – протоптанные пешеходами тропинки по газонам на углах улиц или у автобусных остановок. Или дорожки, оставляемые велосипедистами, которые один за другим срезают дорогу к мосту через парк, вместо того чтобы объезжать его по периметру трех кварталов, по улицам с односторонним движением.

Следование естественным народным тропам – это новый подход к организации городского планирования. Вместо того чтобы спрашивать с пешеходов, почему они нарушают правила уличного движения и не придерживаются дорожной планировки, нам следует задуматься, почему эта планировка противоречит потребностям людей.

Если пешеходам нужно делать стометровый крюк, чтобы перейти улицу по «зебре», то многие предпочтут перейти ее в неполюженном месте, даже рискуя нарваться на штраф или попасть под машину.

Следование народным тропам при проектировании улиц открывает возможности организации уличного движения таким образом, чтобы максимально развести потоки транспорта и пешеходов, обезопасив и тех и других.

Подход к тротуарам как к полезному пространству и понимание того, как именно прохожие хотели бы их использовать, позволяет оптимальным образом распланировать улицы на всем их протяжении и преобразить за счет этого весь облик города.

Ведь тротуары – это же не просто приподнятые над уровнем проезжей части улицы пешеходные дорожки. Они являются свободными площадками перед городскими домами и в этой роли не менее важны, чем лужайки под окнами домов в загородной местности.

Дорожки между домами, тротуары торговых улиц, типа Форд-хэм-роуд в Бронксе, Ностранд-авеню в Бруклине, бульвара Виктории на Статен-Айленде или Флэтбуш-авеню в Бруклине, или лабиринт узких улочек в манхэттенских Чайна-тауне и Маленькой Италии¹⁴⁵, – это пространства, на которых протекает повседневная жизнь ньюйоркцев, где они ощущают энергетику города и объединяются с ней.

В городах, спланированных с учетом нужд пешеходов, тротуарная сеть организована таким образом, чтобы у людей появлялось стремление к активным прогулкам, было чем заняться и на что взглянуть по дороге. Магазины, кафе и рестораны, пункты всевозможных услуг, компактно сосредоточенные в каждом отдельном квартале, улучшают структуру городского пространства и устраняют необходимость лишних поездок на машине по мелким надобностям.

Но пешеходные зоны – это не только прогулки. Своеобразный *коан*¹⁴⁶ улиц Нью-Йорка, молча и наглядно доносимый людьми, во множестве сидящими на пожарных гидрантах, прислонившимися к фонарным столбам, стенам, оградкам и перилам, звучит как: *Нет на наших улицах и тротуарах места таким бездельникам, как мы*. Но именно подобное ничегонеделание парадоксальным образом является одной из движущих сил жизни в Нью-Йорке.

Ходьба пешком – это своеобразный сложный язык, который понимают жители каждого города. В отличие от автомобилей люди на тротуарах вольны двигаться в любом направлении. Однако на миллиарды километров суммарного пешего перемещения в сутки в масштабах планеты приходится считанные единицы столкновений между пешеходами. Люди каким-то образом ухитряются двигаться в общем потоке с разными скоростями, лавировать, маневрировать, совершать обгоны, повороты и развороты без всякой нужды в дорожной разметке и в регулирующих дорожных знаках. При этом не образуется никаких пробок или заторов, не говоря уже о массовых столкновениях с впереди идущими людьми, да еще и с жертвами.

¹⁴⁵ Чайна-таун и Маленькая Италия – районы Нью-Йорка.

¹⁴⁶ Коан (яп. 公案, произв. от кит. 公案, пиньинь gōng'àn, палладий гунь-ань) – в дзэн-буддизме: короткий метафорический рассказ, диалог или вопрос – как правило, алогичный и/или парадоксальный и призванный придать ученику импульс к медитативному осмыслению.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.