

Современные города: люди или машины?

Я заметила, что почему-то жутко люблю гулять по улочкам старой Европы, Академгородка или центра Новосибирска, а пейзажи из сверхсовременных небоскрёбов, так же как местная площадь Карла Маркса, вызывают у меня желание покрепче завернуться в одеяло и никуда из него не вылезать. Оказывается, этому «почему-то» есть вполне научное объяснение.

«Сначала мы строим города, потом города строят нас», — говорится в начале фильма «Человеческий масштаб» (2012), показанного на фестивале популяризации науки «Мастерские инноваций». Речь здесь идёт об особенностях жизни в современных мегаполисах. Датский архитектор и профессор Ян Гейл изучал их на протяжении 40 лет и предложил способ обустраивать пространство таким образом, чтобы оно способствовало удовлетворению потребности людей в общении.

Около 50% мирового населения обитает в городах (по прогнозам, к 2050 году эта цифра вырастет до 80%). Однако они бывают разные: одни комфортные, дружелюбные — там приятно много времени проводить на улицах, туда хочется возвращаться. Другие (среди мегаполисов таких — большинство) подавляют, вызывают депрессии и различные психозы. Почему это происходит? По мнению Яна Гейла, во всём виноваты автомобили. Точнее, не сами вполне себе полезные в быту механизмы, а то, что при планировании организации пространства власти ориентируются, прежде всего, на них.

По сравнению со старым, доиндустриальным способом организации жизни, когда почти всё необходимое человеку находилось в шаговой доступности от дома, люди часто ходили пешком, встречали знакомых, общались, сейчас у нас зачастую на дорогу до работы и обратно уходит слишком много времени. Мы возвращаемся вечером настолько уставшие, что после, если пользоваться лексиконом мамы Дяди Фёдора, «еле-еле хватает сил телевизор смотреть», не говоря уже о том, чтобы после ужина ещё встретиться с друзьями. Власти стараются любыми способами сократить время нахождения автомобилистов в пути, в результате чего главным элементом города становятся дороги — они занимают все свободные пространства, а для пешеходов места на улицах почти не остаётся.

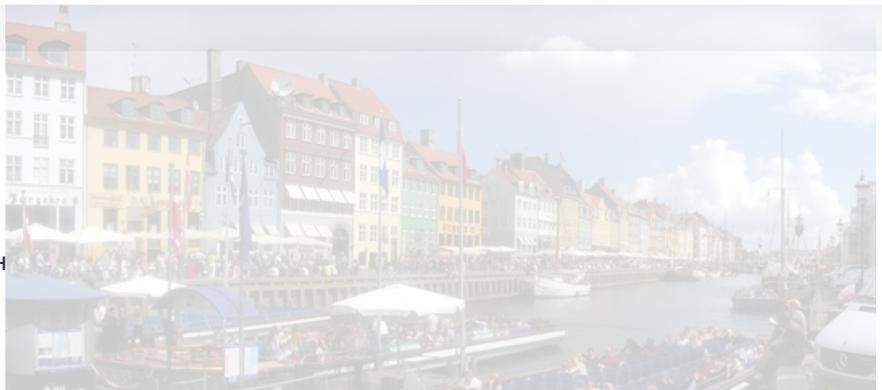
По подсчётам учёных, чем выше человек живёт от земли, тем реже он выходит из дома. У жителя небоскрёба меньше шансов отправиться на спонтанную прогулку и получить там необходимую для психологического здоровья порцию общения с братьями по разуму, чем у тех, кто обитает в малоэтажных строениях.

Копенгаген

Именно таким идеально приспособленным для одиночества мегаполисом в 60-х годах прошлого века был Копенгаген и, возможно, оставался бы и сейчас, если бы не Ян Гейл, разработавший проект по его переустройству. Архитектор подошёл к делу оригинальным образом:

участники его рабочей группы

проводили весь день на какой-нибудь улице, площади, в том или ином квартале и фиксировали, чем люди там занимаются. По результатам наблюдений некоторые автодороги в центре было решено превратить в пешеходные улицы, что существенно оживило городскую жизнь. С главной площади убрали парковки — и она



также стала местом для гуляния. Сегодня в Копенгагене существует 350 км велодорожек, 35% людей выбирают в качестве транспортного средства велосипед. Этот мегаполис по праву считается одной из самых уютных европейских столиц.

В 2007 году методы изучения городской жизни Яна Гейла применили к Нью-Йорку (до этого его власти тоже обращали внимание преимущественно на дороги — стояла цель избавиться от пробок). Аналогично с Копенгагеном там стали фиксировать поведение людей на улицах, и выяснилось, что 90% Таймс-сквер отдано автомобилям, на Бродвее было негде присесть. В целях эксперимента нагруженную машинами улицу перекрыли, расставили на ней стулья и столы. Транспортного коллапса не случилось, зато у людей появилось пространство для жизни — горожане с удовольствием отдыхали и общались в этих местах. В результате подобных мер Нью-Йорк становится городом-музеем новых представлений о том, как должна выглядеть улица. Тысячи проезжающих через него туристов потом возвращаются в свои города, возможно, с идеей там что-то поменять.

Нью-Йорк

В Мельбурне — втором по величине мегаполисе Австралии — к решению вопроса подошли с другой стороны. В его центре много узеньких переулков, которые раньше совершенно никак не использовались и были заставлены мусорными баками. Эти проходы открыли, отмыли, оборудовали для отдыха, разместили там разнообразные кофейни — так в Мельбурне появились места, где людям нравится проводить свободное время.



Идеальная скорость пешехода для перемещения по городу — 5 км/ч. За это время человек успевает не просто идти куда-то, а наслаждаться жизнью — рассматривать прохожих, любоваться пейзажами, вдыхать запахи.

Однако если в западных городах постепенно приходят к пониманию, что при благоустройстве пространства необходимо учитывать социальные нужды человека, то во многих восточных (в Китае, Индии и других странах), где только начала набирать темпы индустриализация, дело обстоит иначе. Так, например, Дакка в 50-х годах прошлого века своей красотой напоминала Венецию. Но потом в неё хлынул большой поток мигрантов. Если раньше основным транспортным средством в городе были вело- и моторикиши, сейчас возрастает количество автомобилей. Правительство города в огромных количествах строит дороги, деньги на которые берутся в кредит у Всемирного банка. Всё это выгодно бизнесу, но совершенно не учитывает потребности бедного населения (которого всё же там большинство). Пространства для людей становится всё меньше, в результате чего возникает хаос, когда, например, дети устраиваются играть прямо на железнодорожных рельсах. К тому же, ожидается, что к 2050 году численность населения в Бангладеш перевалит за 300 миллионов жителей. Представляете, что начнётся, если каждый из них обзаведётся автомобилем? Восточные города сейчас стоят перед выбором — идти путём Запада, повторяя его ошибки, или всё же искать свой.

Крайстчерч (Новая Зеландия) в 2011 году пережил сильнейшее землетрясение. Многие дома и улицы оказались разрушены, и власти стали размышлять, что лучше построить на их месте. Приглашённый эксперт решил узнать мнение горожан и предложил им высказать своё мнение на этот счёт в специальном видеообращении. В результате акции было собрано около 106 тысяч предложений. Когда их проанализировали, выяснилось, что обычные люди, не имеющие специального архитектурного образования, хотят именно того, необходимость чего доказывает миру Ян Гейл. Они желают видеть Крайстчерч похожим на старую Европу, с её невысокими зданиями, уютными пешеходными улочками, обилием пространства для отдыха — им нужен город для людей, а не для машин и корпораций. Это противоречило интересам бизнеса и властей, но жителям удалось настоять на своём и добиться высотности зданий не более 7 этажей.

«Город — сложный организм. Мы не в силах полностью спроектировать будущее, но можем создать гибкие рамки, чтобы люди могли проявить себя. Ведь в скором времени 80% населения будет находиться в

мегаполисах, и наша задача — сделать их пригодными для жизни», — отмечают создатели фильма.

Автор: Диана Хомякова © Babr24.com Источник: Наука в Сибири ОБЩЕСТВО, МИР 👁 4781 19.01.2015, 13:18
👍 886

URL: <https://babr24.com/?ADE=132204> Bytes: 7318 / 6984 Версия для печати Скачать PDF

 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot_bot](#)

эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)