

текст  
Людмила Козлова

text  
Lyudmila Kozlova

Города можно назвать большими демографическими магнитами нашего времени, они способствуют работе и являются центрами культурного развития. Это места высоко диверсифицированных действий и функций, выставок и демонстраций, баров и кафедральных соборов, магазинов и опер. И проявление всей этой многогранности города происходит в общественных пространствах, которые определяют его лицо и характер в нашем представлении, и, по сути, являются синонимом города.

Несмотря на это, общественные пространства по-прежнему разрушаются и нарушаются все большим вторжением и господством легковых автомобилей. Общественные пространства становятся опасными и загрязненными, вместо того чтобы быть живыми и дружелюбными. Фрагментация города, разбивание его на приватизированные участки при отсутствии грамотной комплексной организации наносит большой вред образу города.

В современном мире информационные технологии распространяются быстро, и даже в самом захолустном городке практически у каждого есть телефон, телевизор, компьютер, в то время как качественными пространствами обладает далеко не каждый город. Вместо того чтобы, пользуясь доступной информацией со всего мира, улучшать окружающую среду города, люди все больше погружаются в мир виртуальный и улучшают его.

Общественные пространства, испытывающие прогрессирующую дистрофию в последние десятилетия, задают очень любопытный ракурс. Отечественная архитектурная традиция ставила во главу угла проектирование и структурирование жилья, в то время как для современного проектировщика общественное пространство – площади и улицы, или городской каркас, – должны стать точкой отсчета.

в Рис. 1. Индустриальный парк в Барселоне /  
Fig. 1. The Industrial Park in Barcelona

## Возрождение общественных пространств как приоритетная стратегия европейских городов





< Барселона. На схеме представлены старый центр города, часть набережной и соседние районы. Выделены новые общественные пространства, созданные между 1980–2000-ми годами, и знаменитая променада Барселоны – Рамбла (La Rambla). Фрагментарное развитие направленных к прибрежной зоне, общественных пространств внутри городского центра с акцентом на развитие набережной Барселонетты / Barcelona. The map presents the old downtown, a part of the embankment and neighborhoods. New public spaces created between 1980 and 2000 and Barcelona's famous promenade (La Rambla) are marked out. The fragmentary development of coastward-oriented downtown public spaces focused on the development of Barceloneta Beach

Во многих городах России нивелируется основное свойство общественного пространства – беспрепятственный доступ неограниченного круга лиц. Примером чему являются отворачивающиеся от рек города, где вместо престижных жилых кварталов и общественных пространств вдоль берега тянутся железные дороги и свалки, отсутствие пандусов или их абсолютная нефункциональность, как будто городская среда создается не для человека, а для галочки.

В Москве, наиболее обеспеченном городе, на подержание 1 кв. м открытых озелененных территорий отводится всего четыре копейки в год против средневзвешенных десяти евро в западноевропейских странах. Между тем многие зарубежные города уже около сорока лет назад задумались о ценности и ревитализации общественного городского пространства.

В течение достаточно долгого периода – с 1930-го по 1970 год – ничего особенного не происходило в сфере общественного пространства и архитектуры общественного пространства. Первое объяснение этому – модернистское неприятие общественного пространства города. Другое – стремительное развитие автомобильного движения и фокусирование на дорогах и транспорте. И наконец, во всяком случае в Европе, восстановление после Второй мировой войны и последующий стремительный рост городов ознаменовались сменой приоритетов.

Однако в 1970-м поток стал менять направление. Модернизм стал оспариваться, и общественные споры касались качества городских условий для жизни, загрязнения и вторжения автомобилей на городские улицы и площади. Общественное пространство и общественная жизнь были заново представлены как существенные объекты архитектурного вопроса и отношения, среди других. Архитектура общественного пространства с тех пор постоянно развивается, и за последнюю четверть XX столетия было создано большее число новых или восстановленных общественных пространств.

Одним из ярких примеров многообразия общественных пространств является Барселона – источник вдохновения для архитекторов, ландшафтных дизайнеров,

градостроителей и политиков, которые работают с общественными пространствами. Больше нигде в мире невозможно увидеть в одном городе такое разнообразие примеров новых парков и площадей и такого богатства и экспериментальности в их дизайне.

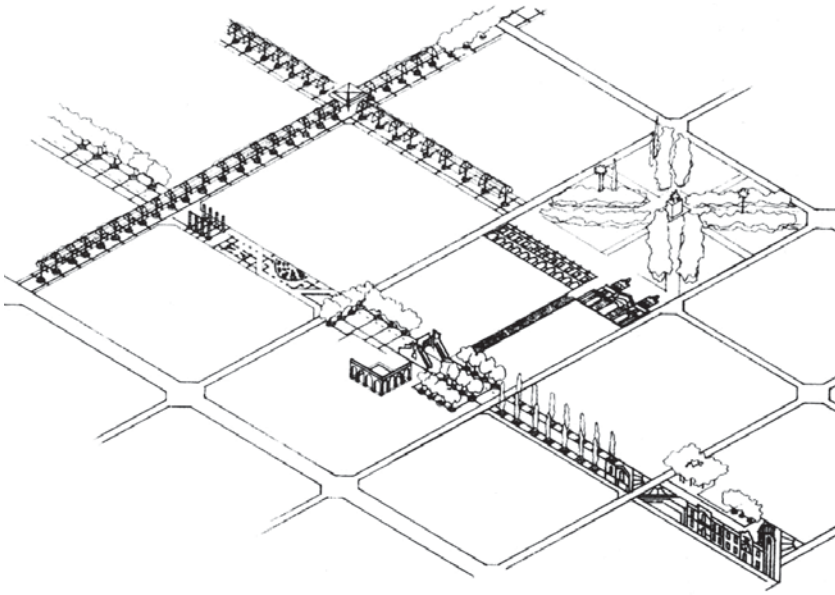
Новое городское правительство, выбранное в 1979 году, на первых свободных выборах со времен окончания Гражданской войны в Испании (1936–1939), назначило одним из ведущих архитекторов региона Ориола Бохигаса, главу архитектурной школы, как нового консультанта по городскому проектированию, что дало ему возможность сформулировать новую политику общественного пространства и увлечь ею других.

Архитектура стала одним из основных инструментов городской политики, и было создано множество новых общественных пространств. У каждого квартала появилось свое общее пространство, у каждого района – свой парк, где люди могли встречаться и общаться, а дети играть.

В старом городском центре, в очень плотном ядре города, несколько новых площадей возникло на месте снесенных зданий. В окрестностях города новые места для общения появлялись под девизом: «Создать лицо близости». Здесь улучшение было продиктовано большими растянутыми площадями, возникшими в 1960-х, недостатком идентичности и общественных пространств. В то же время видимое улучшение оказалось стимулом к проявлению личной инициативы, такой, как, например, городское обновление и реновация многих обветшалых зданий. Паскуаль Марагаль, выбранный мэром в 1982 году, провозгласил следующее: «Мы хотим воссоздать утраченное достоинство городского ландшафта, стимулировать и направить энергию рынков».

Архитектура и скульптура сыграли ключевую роль в формировании общественного лица Барселоны. Новые парки и площади создавались под девизом: Move museums into the streets («Выход музеев на улицы»). Почти все новые общественные пространства могут похвастаться произведениями искусства известных художников. Уникальные характеристики простран-





^ Рис. 2 / Fig. 2

^ Кордоба. Схема центра города. Темные линии представляют современную сеть пешеходных улиц и площадей, которые развивались по оригинальному плану архитектора Мигуэля Ангела Рока для объединенной архитектурной трактовки общественных пространств. Пешеходная сеть расширилась несколько раз с 1980 года, создавая непрерывные пространства внутри города / Cordoba. The city center map. The dark lines indicate the current network of pedestrian streets and squares developed according to the common architectural concept for public spaces created by architect Miguel Angel Roca. Since 1980 the pedestrian network has been enlarged several times with the emergence of continuous spaces within the city.

ства каждой площади были подчеркнуты проектом, а также индивидуальными произведениями искусства, дающими каждому кварталу общественную платформу на все случаи жизни.

Почти все новые проекты предусматривают сотрудничество между художниками и архитекторами. В нескольких парках скульптуры спроектированы для игры. Так, например, особенностью Индустриального парка (Parc Espanya Industrial) является гигантский железный дракон, спроектированный как игровая горка для детей (рис.1).

В целом общественные пространства Барселоны отличаются впечатляющим разнообразием дизайна освещения, оборудования и покрытий. Нет такого понятия, как ограниченный стандарт набора материалов и городских идиом. Напротив, при проектировании пространства подчеркивается независимость места со своей собственной идентичностью.

Следующим примером является город, в котором, в отличие от Барселоны, образ общественных пространств задуман и решен как единое целое. Это город Кордоба, расположенный в Аргентине, население которого составляет 1,5 миллиона жителей, что в два раза меньше, чем в Барселоне.

В 1979–1980 годы архитектор Мигуэль Ангель Рока сформулировал единую стратегию для архитектурной, социальной и политической городской политики. Элементы плана – центр города как место встреч, набережная реки как линейный парк и девять местных центров в окрестностях – формируют структуру и архитектуру города сегодня. Политика городского центра основана на архитектурной концепции взаимосвязанных городских пространств. Изображение памятников города белой мраморной лентой на городских мостовых является одной из нескольких тем, которые обеспечивают визуальное единство большинства общественных пространств города.

План городского центра как места встреч интересен и с точки зрения усилий по разработке объединенного архитектурного видения для общественных пространств города. Наиболее важные улицы, площади и отдельные парки города объединены проектом, в кото-

ром с целью усиления архитектурной идентичности города как единого целого продуманы общие принципы проектирования, материалы и детали. Способ изображения общественных пространств на рисунках Мигуэля Ангеля Рока (рис. 2, 3) сформулирован и объяснен его архитектурным мышлением. Хотя улицы и площади не обязательно связаны друг с другом, общественное пространство изображается как связанная система, в которой каждое пространство вносит свою часть в общую картину.

Мигуэль Ангель Рока видел свою работу в проектировании пространства как хорошего обрамления для городской жизни, будучи уверенным, что дизайн также помогает отразить историю города. Воплощением этой двойной цели стало изображение в белом мраморе наиболее важных городских памятников на новом каменном покрытии пешеходной зоны. Мотив отраженных памятников повторен несколько раз в городском центре, добавляя дополнительное измерение площадям и улицам. Вместе поверхность земли и стены города создают новую композицию, и очертания на «полу» города являются характерной особенностью Кордобы.

Такое целостное видение архитектуры общественно-пространства помогло создать сеть пешеходных улиц и площадей города как единый пространственный организм, что подчеркнуло неповторимый образ города.

Следующим примером слаженной работы по возрождению города можно назвать город Лион с населением в 1,3 миллиона жителей. Всего за несколько лет Лион восстановил большое число своих общественных пространств на основе стратегии, сформулированной в 1989 году, согласно которой не только центр города, но и весь город связан как социально, так и архитектурно. Целью было создать лучший город для всех, или «город для людей», как это было заявлено. Меньше чем за десятилетие было осуществлено несколько сотен проектов по улучшению города – от обновления внешней области между большими жилыми кварталами на окраинах до обновления главных улиц и площадей города. Характерной чертой стратегии общественных пространств Лиона является усовершенствование





^ Схема центральной части Лиона, расположенной между реками Саон и Рон. Показана сеть улиц, свободных от автомобилей, улиц с приоритетом движения пешеходов и площадей, установленная с 1990 года. Круги обозначают большие парковки, построенные под городскими площадями /

The map of downtown Lyon between the rivers Saône and Rhône. It presents a network of car-free streets, pedestrian-priority streets and squares founded in 1990. The circles indicate the large parking lots built under the city squares.

транспортной системы, включающее создание большого числа парковочных пространств под многими недавно обновленными площадями и использование определенного набора уличного оборудования и материалов.

Реновация общественного пространства началась в конце 1980-х годов, когда член городского совета Генри Чабберт в сотрудничестве с архитектором Жаном Пьером Шарбонно сформулировал новую городскую политику для решения многих насущных вопросов, таких, как увеличение движения в городском центре, социальные проблемы в расширяющихся жилых зонах пригородов в 1960–1970 годы. Результатом стратегии развития общественного пространства стало не только большое количество хорошо спроектированных площадей в центральной части города, но и развитие окрестностей.

Для Лиона был разработан «зеленый план», который включал общественные пространства, и «синий план», учитывающий линии берегов рек Роны и Саоны, протекающие через центральные районы города. И наконец, был разработан план освещения, который установил руководящие принципы для всего художественного и функционального освещения улиц, площадей, зданий и специальных городских элементов, таких, как мосты, берега рек, а также определенные исторические памятники. План по освещению главной улицы города, улицы Республики (Rue de la République), реализовывался постепенно, пока владельцы зданий платили за размещение светового оборудования, после чего оно управлялось и сохранялось муниципалитетом (рис. 4).

Актуальное внедрение стратегии общественных пространств обеспечивается особой проектной группой (Group de Pilotage Espaces Public) и политическим комитетом во главе с членом совета Генри Чаббертом. В комитет входят представители различных торговых объединений, общественных организаций, департамента связи, департамента парковок и др. Политический комитет встречается один-два раза в месяц, но имеет соответствующий междисциплинарный технический отдел, который отвечает за техническую координацию и проектную подготовку.



Реализация проектов начинается нетрадиционно, на встречу с местными жителями приглашаются авторы или поэты для описания места, его особых характеристик. Это интерпретация является важной частью всего проекта. Горожане активно включаются в процесс, особенно посредством городских собраний и проектных выставок. Для наиболее сложных проектов, таких, как реновация центральной торговой улицы, улицы Республики, было проведено более сотни встреч всех участвующих сторон – местных жителей, владельцев зданий, магазинов и т. д.

Важным аспектом стратегии общественного пространства является вытеснение автомобилей из центра

^ Рис. 3 / Fig. 3



> Рис. 4. Особая подсветка городских памятников. Театр оперы в Лионе / Fig. 4. Special lighting for city monuments. The Opera House in Lyon



^ Схема городского центра Страсбурга и прилегающих областей. Показаны маршруты и остановки новых трамвайных линий, которые послужили отправной точкой для обновления городского пространства. Сплошная линия обозначает маршрут линии А (открыт в 1994 году), которая проходит под железнодорожной станцией (эта часть маршрута показана точками). Пунктирной линией отмечен маршрут линии В (открыт в ноябре 2000 года). Расположение обновленных площадей на схеме: 1 – Place Kleber, 2 – Placedel’Hommede Fer , 3 – Placede la Gare / The map of downtown Strasburg and its surrounding area. It presents the routes and stops of new tram lines that served as a starting point for urban space renovation. The solid line shows the A line (the route was opened in 1994) passing under the railway station (this part of the route is indicated by dots). The dashed line shows the B line (the route was opened in November 2000). The renovated squares are as follows: 1 – Place Kleber, 2 – Place de l’Homme de Fer , 3 – Place de la Gare

города. Реновацией предусматривалось создание многочисленных многоэтажных подземных парковок под недавно обновленными площадями, чтобы город вновь смог стать городом для людей, а не для машин.

Транспортный аспект в решении проблем общественного пространства был основополагающим и для Страсбурга. За последнее десятилетие XX века Страсбург осуществил глобальный проект городского обновления. Условия для городской жизни, велосипедистов и общественного транспорта разительно улучшились, в то время как автомобильное движение в городском центре заметно сократилось. Согласно линейному развитию общественного пространства, была создана новая трамвайная линия, которая способствовала реновации площадей, улиц и дорог вдоль этого маршрута. Линия протяженностью 12,6 километров полностью вымощена для улучшения общественного пространства как в центре города, так и на окраинах (рис. 5). Изменения в общественном пространстве и движении оказались положительными, и в 2000 году была введена в действие новая трамвайная линия, дублирующая ленту проложенного маршрута.

Завершая череду успешных примеров по возрождению городов, хотелось бы обратить особое внимание на Копенгаген, площади и улицы которого в течение последних 40 лет постоянно совершенствовались, являя собой впечатляющие и вдохновляющие общественные пространства.

До 1962 года все улицы и площади в центре города использовались для движения автомобилей и парковок из-за быстро растущего парка частных автомобилей. В последующие годы как движение, так и парковки были сокращены. Большое количество улиц и площадей было преобразовано в пешеходные зоны, которые сегодня дают жителям города возможность для прогулок и предлагают все виды рекреационной активности. «Пешеходизация» началась с главной улицы города, Строгет (Strøget), которая была преобразована в 1962 году в качестве эксперимента (рис. 6). Во время восстановления городов Германии после Второй мировой войны было установлено количество пешеходных улиц, и именно эти, ориентированные на

торговлю улицы, служили вдохновением для Копенгагена. Несмотря на прецедент превращения главной улицы Копенгагена длиной в 1,1 километра в пешеходную, это рассматривалось как эксперимент. «Пешеходные улицы никогда не будут работать в Скандинавии» – таким было общее мнение. «Нет автомобилей – нет клиентов, нет клиентов – нет бизнеса», – говорили торговцы. Другие утверждали: «Нет традиций городской общественной жизни в Скандинавии», что действительно было правдой: никогда раньше датчане не имели общественных пространств и возможностей для развития общественной жизни.

В самое короткое время Строгет стала привлекательной пешеходной улицей и для горожан и для предпринимателей, обнаруживших, что свободное от движения транспорта пространство является ценным стимулом к увеличению оборота.

В последнее время число преобразованных улиц и площадей растет. Постепенно была разработана сеть пешеходных улиц, представляющая собой эффективную систему передвижения для пешеходов. В Копенгагене не составит труда прогуляться из одного конца города в другой, и пешеходное движение сегодня составляет около 80% от всех видов движения в центре города.

Уже в 1962 году парковка на площадях вдоль новой пешеходной улицы был сокращена, и начали развиваться развлекательные мероприятия города. В течение следующих 30 лет парковки были удалены в общей сложности с 18 площадей, и все эти новые свободные пространства стали частью городской социальной жизни. В 1962 году пешеходная зона города составила 15 800 квадратных метров. В 2000 году площадь улиц и площадей, свободных от автомобилей, достигла почти 100 тыс. квадратных метров, т. е. в шесть раз больше квадратных метров зарезервировано для общественной жизни.

Постепенное расширение сети пространств без автомобилей (или почти без автомобилей) имело три очевидных преимущества. Жители города уже успели освоить совершенно новую городскую культуру, чтобы открывать и развивать новые возможности. Соответственно, владельцы автомобилей успели при-





выкнуты к мысли, что им стало труднее добраться до центра города и припарковаться там, но гораздо легче воспользоваться велосипедом или общественным транспортом. Таким образом, у людей было время, чтобы изменить свои привычки и модели передвижения. Городским властям стало проще внедрять в жизнь небольшие поэтапные решения на основе уже принятых ранее. Эти поэтапные решения привели к созданию необычайно привлекательного центра города, с относительно небольшим числом автомобилей и активной общественной жизнью, довольно необычной по скандинавским понятиям.

В целом развитие общественных пространств можно отнести к стратегии малых дел. Так, для того чтобы освободить место для новой общественной жизни города, парковочные места в центре уменьшались на 2–3 % ежегодно на протяжении многих лет. Автомобилисты постепенно привыкли платить больше за парковку или оставлять свои машины возле дома, идти пешком, ехать на общественном транспорте или на велосипеде по все более обширной сети велосипедных дорожек.

Сеть велосипедных дорожек расширялась год за годом, и сегодня условия для велосипедистов в Копенгагене настолько хороши, что многие оставляют свои машины возле дома и предпочитают ездить на работу на велосипеде.

За последние 25 лет велосипедное движение в Копенгагене возросло на 65 %. Автомобильный трафик по всему муниципалитету был сохранен постоянным с 1970 по 1996 год, хотя в этот же период количество автомобилей в столице в целом резко возросло. Измененный уровень трафика в черте города за более чем четверть века является крайне необычным по европейским стандартам (рис. 7).

Около 600 парковочных мест были устранены в центре Копенгагена в течение последнего десятилетия, и сегодня город имеет около 3 тыс. парковочных мест, две трети из них на границе тротуара. Для сравнения: в Стокгольме 8 тыс. парковочных мест в центре города и в Осло – 4 800.

Почти во всех городах систематически ведется сбор



информации об автомобильном движении, но крайне редко учитываются данные о развитии движения пешеходов и общественной жизни. Копенгаген занимает особое положение в этой области. С 1968 года исследователи из Центра изучения общественного пространства в Школе архитектуры Копенгагена регулярно записывают, как используется общественное пространство и какие изменения произошли в общественных местах. Ряд комплексных исследований городской жизни всей центральной части Копенгагена в 1968, 1986 и 1995 годах дал возможность следить за развитием городской жизни и улучшать ее.

Первые исследования (с 1968 года), показывают, что новые пешеходные улицы использовались для прогулок и в качестве торговых. В 1986 году исследования показали рост новых, более активных способов общения, когда многие люди демонстрировали свои таланты, обменивались товарами. Последнее из крупных исследований города 1995 года показывает, что развитие продолжается, особенно это проявляется в рекреационных мероприятиях города.

За 27 лет, в течение которых происходило развитие общественной жизни, количество людей, которые участвуют в развлекательных мероприятиях на улицах и площадях центра города в летний день, увеличилось в

^ Рис. 5. Place Kleber, Страсбург / Fig. 5. Place Kleber, Strasbourg

^ Копенгаген. На схеме ядро средневекового города, часть гавани и прилегающих окрестностей. Темными линиями обозначена пространственная сеть свободных или почти свободных от автомобилей улиц и площадей, учрежденных постепенно между 1962–2000-ми годами. / Copenhagen. The map presents the core of a medieval city, a part of the harbor and the surrounding area. The dark lines indicate a special network of car-free or almost car-free streets and squares gradually founded between 1962 and 2000

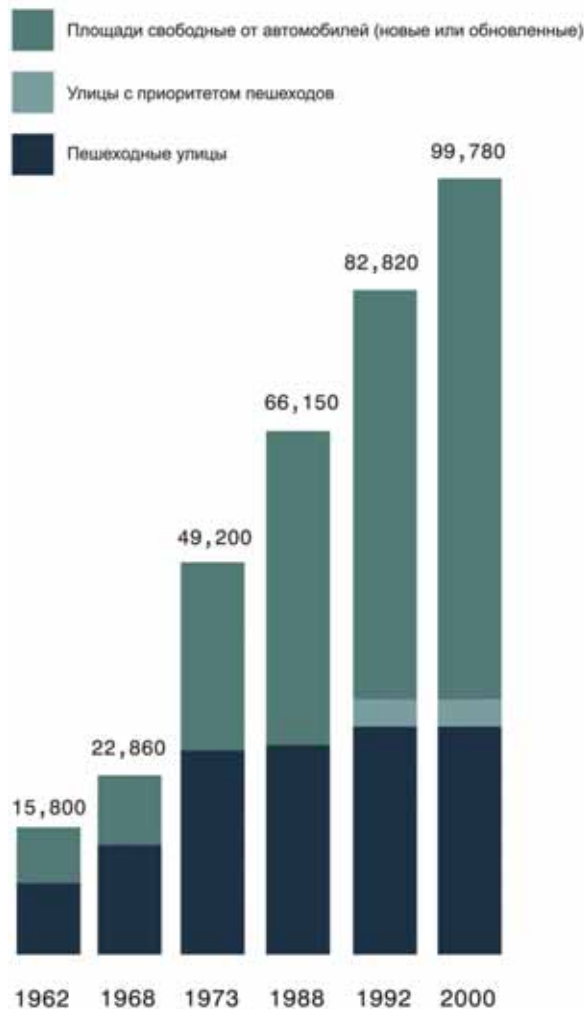


1880



1960

^ Рис. 6. Улица Строгет, Копенгаген / Fig. 6. Stroget Street, Copenhagen



> Рис. 7. Развитие пешеходных зон в центре Копенгагена с 1962 по 2000 годы в кв.м. Из всей площади свободной от автомобилей, улицы составляют 33% и площади 67% / Fig. 7. Development of pedestrian zones in downtown Copenhagen from 1962 to 2000, in square meters. Streets compose 33% and squares compose 67% of the total car-free area

3,5 раза. В связи с этим интересно отметить, что, согласно исследованиям, в 1995 году площадь территории города, свободной от автомобилей, также увеличилась в 3,5 раза по сравнению с 1968 годом.

Увеличению пешеходной активности заметно способствовало развитие культуры кафе в городе. Когда в 1960-х годах были созданы первые пешеходные улицы, кафе под открытым небом в Копенгагене были редкостью. Сегодня Копенгаген предлагает более 5 тыс. мест для посетителей кафе на открытом воздухе, и в хороший день, почти все они заняты. Таким образом, абсолютно новый вид городской активности для Скандинавии – культура кафе – развился в течение относительно короткого периода одновременно с изменениями в обществе и качественными улучшениями в центре города. Новая культура города выросла из новых пространств как опровержение доводов скептиков, считающих, что датчане никогда не будут использовать общественное пространство.

Умеренный датский климат был еще одним фактором, который серьезно ограничивал любые попытки развивать общественную жизнь в Дании. Обслуживание на открытом воздухе начинается ранней весной и продолжается до поздней осени. Как только жители Копенгагена почувствовали всю прелесть общественных пространств, сезон был расширен и теперь продолжается семь месяцев – с апреля по ноябрь. Говорят даже о его продлении вплоть до Рождества.

Огромный вклад в процветание Копенгагена внес Ян Гейл, признанный специалист в области общественных пространств, профессор, руководитель бюро «Гейл Архитектс» (Gehl Architects). В своей работе «Гейл Архитектс» использует эмпирические исследования и методы картографирования, разработанные Яном Гейлом.

Методика проектирования общественных пространств «Гейл Архитектс» базируется на следующей иерархии (рис. 8). Во-первых, жизнь. Шансов создать живое городское пространство больше, если





1968

2000

представление о жизни в качестве отправной точки можно определить в изображениях. Кто пользователь? Как он представляет городскую жизнь в данном месте? Во-вторых, городское пространство. Его образ базируется на представлении о городской жизни и желаемой деятельности. Имеющиеся качества мест закрепляются и создаются новые. В-третьих, застройка. Синергетический эффект проявляется в качественном взаимодействии застройки и общественного пространства. Пространственный контур застройки – неотъемлемая часть образа жизни, представления о месте пребывания. «Гейл Архитектс» стремится создавать многогранные, безопасные города, повышающие качество жизни населения.

Города, подобно птице Феникс, воскресают в процессе преобразования общественных пространств. Примеры успешных городов, богатство разнообразных решений служат стимулом к созданию городского каркаса как места общения. Сеть общественных городских пространств должна быть конкурентоспособна растущей силе притяжения виртуальных сетей.

Каждый из вышеописанных городов, несомненно, имеет свой характер и свои особенности организации общественных пространств. В Барселоне это фрагментарное развитие направленных к прибрежной зоне общественных пространств внутри городского центра; единая архитектурная трактовка общественных пространств Кордобы основана на регулярной решетке улиц городского плана; для Лиона характерна линейно-узловая сеть общественных пространств, параллельных реке; а для Страсбурга – совмещенная с трамвайными путями сеть общественных пространств; и, наконец, развитая внутригородская сеть общественных пространств Копенгагена.

Для всех этих городов общим является стремление создать комфортную среду для человека, наличие сильного лидера, сумевшего довести эту идею до реализации, и последовательные действия, ведущие к намеченной цели – созданию города для людей.

**Во-первых, жизнь**



**Во-вторых, городское пространство**



**В-третьих, застройка**



**Литература**

New City Spaces. Jan Gehl and Lars Gemzø e. Copenhagen, 2006.

Partitur des öffentlichen Raums. Gehl Architects ApS. Wien, Oktober 2009.