

> Рис. 1. 2. Музейная
дорога, Лондон
Фото Артёма Ольшевича



Shared Space: революционные изменения улиц британских городов

текст
Артём Ольшевич

В то время как в России повсеместно происходит реконструкция улично-дорожных сетей в пользу личного автомобильного транспорта, в западных странах создаются благоприятные условия для появления целого ряда новейших концепций проектирования городских улиц, а понятие личного транспорта отступает на задний план. Наиболее яркий, по мнению автора, пример новой концепции дорожного движения – это Shared Space (общее пространство).

С момента публикации в 1963 году отчета британского градостроителя Колина Бьюкина «Движение в городе» инженеры работали над максимальным изолированием автомобильного движения от общественных пространств. Подземные переходы, мосты, предупреждающие знаки стали сопутствующими элементами проектирования улиц с доминированием автомобильного движения. К счастью, ситуация постепенно менялась, и появлялось все больше доказательств того, что подобное разделение только повышает риск для пешеходов и велосипедистов, а объединение всех участников движения в едином пространстве улицы не только более эстетично и комфортно, но и значительно повышает безопасность.

Уникальное явление общественного пространства улицы, зародившись в Голландии благодаря случайному эксперименту, распространилось в Дании, Швеции, Северной Испании и далее повсеместно в Европе и Северной Америке. Некоторые ключевые принципы концепции также были заимствованы французской программой Ville Plus Sure применяемой повсеместно в крупных городах и деревнях Франции. В Великобритании подобное преобразование улиц происходит только сейчас, и можно привести всего несколько примеров таких пространств, но в достаточной степени революционных.

Впервые термин Shared Space (общее пространство) был введен Беном Хамилтоном-Байли в 2003 году после проведения ряда исследований. Но сама концепция была изобретена гораздо раньше, более

30 лет назад Хансом Мондерманом, транспортным инженером из Нидерландов, который помог привнести идею объединения в традиционные методы проектирования улично-дорожных сетей.

Все началось с того, что задачей Мондермана было снизить скорость движения в небольшой деревне на севере Нидерландов. Недостаточное финансирование вынудило его отказаться от таких традиционных средств, как шиканы и красно-белые барьеры. За неимением других вариантов ему оставалось положиться только на интуицию. На тот момент Мондерман уже провел несколько анализов аварийности, особо уделяя внимание человеческому фактору в системе движения. В итоге он решил убрать почти все традиционные элементы уличного дизайна, оставив только то, что могло бы подойти для обычной деревни. Вернувшись через месяц, к большому удивлению он обнаружил, что скорость движения снизилась почти на 50%. Мондерман в одном из своих интервью сказал: «Это был такой странный эксперимент. До сих пор удавалось снизить интенсивность движения только на 10–20%, и я не ожидал, что это могло сработать, но это сработало».

Этот «странный эксперимент» положил начало «взаимоотношениям» автомобильного движения и городской среды. По мнению Мондермана, «окружающий контекст имеет более сильное влияние на поведение, чем законы и формальные правила. Наше поведение в театре или в церкви сильно отличается от того, что в пабе или, например, на футбольном стадионе, все это благодаря сложившейся за долгие годы культуре. Аналогичным образом, если мы видим, как дети играют на улице, мы скорее снизим скорость движения, чем если бы мы увидели просто надпись гласящую: "Осторожно: дети!"».

Водитель в «общем пространстве» становится составной частью социального и культурного контекста. В результате его поведение контролируется бытовыми нормами поведения: он снижает скорость,



начинает проявлять больше заботы и полагаться на визуальный контакт и взаимодействия между людьми. В своей работе Мандерман опирался на исследования Джона Адамса, профессора географии из университетского колледжа Лондона, изучающего проблемы риска и безопасности. Изменение поведения в контексте Shared Space связано с тем, что Адамс описывает как «эффект компенсации рисков». Если люди защищены от опасности, утверждает Адамс, они способны регулировать пороговое значение риска. Аналогично инструменты, управляющие движением, фактически могут только увеличить риск несчастных случаев, освобождая водителей от необходимости использовать собственный интеллект и взаимодействовать с окружающей средой.

«Традиционно проектирование автомагистралей было основано на теории, что мы совершенно не обращаем внимания на опасность в окружающей среде, но это не так. Как только появляется некоторая неопределенность в плане того, что кто имеет право проезда, водители или пешеходы, все участники движения становятся более внимательными, и водителям приходится снижать скорость. Таким образом, перераспределилось бремя риска, и, как результат, пешеходы получили больше контроля над ситуацией», – утверждает Джон Адамс.

Экстремальным примером этого можно считать проект, реализованный в одной из голландских деревень, где водители постоянно превышали скорость возле средней школы. Вместо того что бы построить большую стену или как-либо отгородить проезжую часть для безопасности школьников, проектировщики решили просто расширить игровую площадку таким образом, чтобы она пересекала проезжую часть. Это создало сильнейшую взаимосвязь между улицей и окружающей ее средой. Благодаря этим действиям удалось решить ситуацию с превышением скорости и заставить водителей быть максимально бдительными. Сокращение светофоров в первом экспериментальном

проекте Мандермана позволило автомобилям двигаться более свободно. Из 15 светофоров было убрано 12, сейчас автомобилям необходимо всего 10 минут, чтобы пересечь центр города в часы пик. Со светофорами это время составляло бы 20 минут. «Светофоры не решение, – утверждает Мандерман. – Они заставляют людей нестись, круша все на своем пути. Вот свидетелями чего мы являемся сейчас, когда могли бы создать единый органичный поток движения, скажем, 20 километров в час вместо 6–12 километров, как происходит сейчас. Более того, города без знаков, барьеров и светофоров также становятся более приятными местами для жизни и работы. Благодаря синтезу трафика с «общественностью» мы могли бы построить уникальные пространства».

Сильные и слабые стороны концепции

Shared Space довольно положительный пример концепции, основанной на создании пространства улицы как среды, учитывающей интересы всех участников движения, в отличие от изолированных скоростных магистралей и пешеходных зон, где акцент явно смещен в пользу тех или иных участников движения. К плюсам таких пространств можно также отнести низкую стоимость затрат на реализацию по сравнению с другими вариантами нормализации движения. Из явных минусов – сложность применения идеи для улиц с большой интенсивностью автомобильного движения, особенно центров крупных городов. Также стоит учитывать некоторые психологические аспекты. Далеко не все пешеходы чувствуют себя в безопасности, не имея специально выделенного тротуара, в особенности это касается детей. Ян Гел, датский архитектор, чья профессиональная деятельность была сосредоточена на улучшении качества жизни в городах путем переориентации дизайнера на пешеходов и велосипедистов, в своей книге «Жизнь между зданиями» упоминает, что родители не разрешают детям играть вблизи дороги, за исключением тротуара.

> Рис. 3–5. Музейная дорога. Фото Артёма Ольшевича





Джейн Якобс, канадско-американская писательница, активистка, теоретик городского планирования и одна из основоположников движения нового урбанизма, в своей шумевшей книге «Смерть и жизнь больших американских городов» также упоминает, что тротуары необходимы прежде всего для безопасности.

Большие сложности для реализации данной схемы создает также изменение правил и руководств по проектированию улиц, так как в эти руководства не включены аспекты по проектированию городской среды. Также необходимо обратить внимание на то, что для успешной реализации концепции требуется совместная работа всех специалистов, вовлеченных в процесс проектирования. Чтобы совместное пространство заработало, необходимо прежде всего создать максимальную взаимосвязь между транспортными инженерами и градостроителями. Нам нужно единое видение того, как общественное пространство может работать», – рассуждает Ханс Мондерман.

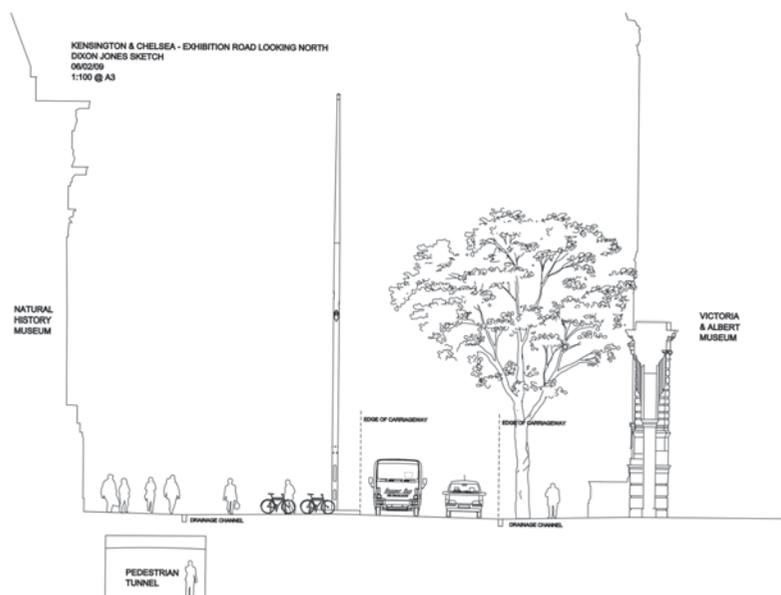
Революционные изменения улиц британских городов
Влияние идей Мондермана заметно прослеживается в Великобритании. Рассмотрим более детально такие примеры, как Музейная дорога (Exhibition Road) в Лондоне и Новая дорога (New Road) в Брайтоне.

Историческая улица Музейная дорога была трансформирована в одно из самых больших общественных пространств Лондона, где подчеркнута все богатство музейного квартала. Проект стоимостью 28 миллионов фунтов стерлингов выполнен командой проектировщиков из архитектурной мастерской «Диксон Джонс». Задачей проекта было трансформировать не соответствующие нормам тротуары и некомфортные перекрестки в образцовую улицу со скоростью автомобильного движения до 20 миль в час, с максимальным доминированием пешеходов. Что же изменилось в итоге преобразования? Единая поверхность свободна от нагромождений и бордюров, количество барьеров

и фурнитуры минимально. Отсутствие дорожной разметки и привычного разграничения пешеходной зоны от проезжей части вынудило водителей проявлять максимальную осторожность и снижать скорость движения. Для обозначения пешеходных пространств используются визуальные и тактильные линии, а также высококачественное освещение с использованием новейших технологий.

Стоит отметить, что для покрытия поверхности улицы потребовалось 22 тыс. квадратных метров брусчатки из натурального гранита. Для визуального объединения пространства проектом предусматривалось применение камня двух цветов: черный – для основного покрытия и розовый – для диагональных полос, создающих единое «ковровое» покрытие. Элегантность и пропорциональность улице придают двадцатиметровые мачты наружного освещения, расположенные по центру улицы. Каждая мачта осна-

в Рис. 6. Поперечный разрез



> Рис. 7. Новая дорога, Брайтон. Фото Артёма Ольшевича



щена тремя фонарями белого свечения для равномерного освещения поверхности улицы. В дополнение к этому для декоративных целей вдоль мачт было установлено множество светодиодов, создающих особо яркий акцент на наконечнике. Гай Хардин, менеджер по дизайну освещения компании «Вудхаус», занимающийся созданием мачт, комментирует: «Это совсем новый уровень наружного освещения. Для нас было огромной проблемой разместить современные источники света почти без выступающих частей в такой гладкой мачте и в то же время достичь требуемой интенсивности освещения».

Новый проект общественного пространства пришел на смену традиционной транспортно-доминирующей улицы. Новая дорога в Брайтоне – один из немногих примеров мультимодальной нежилкой улицы в Великобритании. Она расположена в сердце города в так называемом культурном квартале. Улица обес-

печивает доступ к огромному количеству магазинов и ресторанов, офисам, жилым домам, а также к ряду известнейших мест, таких как Павильон, Юбилейная библиотека, Королевский театр. Создание единой поверхности без тротуаров и преград позволило обеспечить свободный доступ пешеходов ко всем участкам улицы. Включение в проект уникальных мест для сидения и специального освещения добавило привлекательности пространству. Благодаря такому преобразованию удалось также привнести культуру уличных кафе, создающую позитивную и доброжелательную атмосферу днем и вечером.

Из достижений проектной команды следует отметить создание зон для общения. Скамейки были поставлены параллельно в два ряда на таком расстоянии, чтобы даже незнакомые люди могли спокойно разговаривать друг с другом. О таких «зонах стимуляции» неоднократно упоминает один из авторов про-



> Рис. 8. Новая дорога до реконструкции (слева), после реконструкции (справа). Фото с сайта www.gehlar-chitects.com



екта Ян Гел. Кроме того, согласно сайту проектировщиков, на 62 % увеличилось движения пешеходов, на 93 % снизилось движение автотранспорта, на 600 % увеличилась различная уличная активность, и на 22 % выросла интенсивность велосипедного движения.

Беседы с лондонцами, гостями города и личные наблюдения позволили автору данной статьи сделать вывод о том, что пока не все участники движения ведут себя уверенно и еще не все понимают, как правильно пользоваться таким типом улиц. Особо следует отметить, что в Брайтоне горожане были вовлечены в процесс проектирования благодаря серии воркшопов, объясняющих, как правильно пользоваться нестандартной улицей. Многие пожелания людей были учтены еще на стадии проектирования, однако до сих пор остались открытыми вопросы безопасности маломобильных групп населения, в особенности слабовидящих людей.

www.hamilton-baillie.co.uk
www.gehlarchitects.com
<http://www.woodhouse.co.uk>
<http://www.rbkc.gov.uk>
www.dixonjones.co.uk

в Рис. 9. Новая дорога.
Фото Артёма Ольшевича

