

Пирожное с хреном дискомфортный город – как это делается

Гигантские городские агломерации мира становятся все более крупными и многочисленными. В 2000 году было 16 городов-гигантов с численностью населения от 10 миллионов человек, а к 2015 году их число увеличится до 21. Однако наибольшая доля прироста мирового городского населения приходится на относительно мелкие населенные пункты с численностью населения от 500 000 до 5 миллионов человек. В 2000–2015 годах будут наблюдаться аналогичные тенденции.

Приведенные данные взяты из доклада Организации Объединенных Наций «Обзор и оценка прогресса, достигнутого в реализации целей и задач Программы действий Международной конференции по народонаселению и развитию» за 2004 год.¹

Глобальная урбанизация захватывает все большее число стран и регионов. Человечество продолжает расти неравномерно – прирост населения сосредотачивается в городах. Далеко не всегда эти тенденции выглядят позитивно: «Распределение населения по-прежнему вызывает обеспокоенность у многих стран, особенно в менее развитых регионах. В действительности, только около четверти стран в этих регионах удовлетворены характером географического распределения. К 2005 году около 50 процентов населения мира (3,2 миллиарда человек) будут проживать в городских районах. С 2005 по 2015 год городские районы менее развитых регионов абсорбируют фактически весь прирост населения, ожидаемый на мировом уровне. Этот феномен может вызвать обострение уже существующих проблем, связанных с быстрой урбанизацией».²

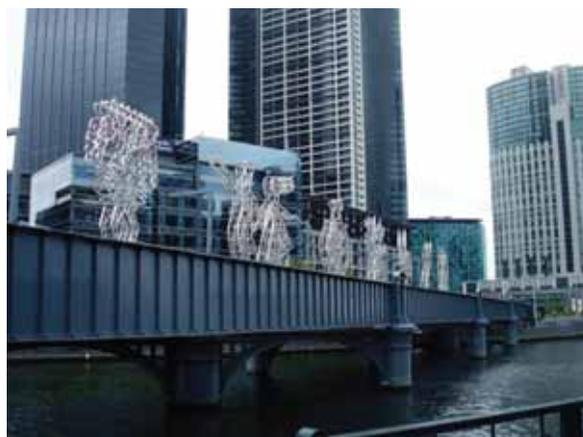
Города не успевают приспособиваться к растущему населению. Поток переселенцев из сельской местности или из менее развитых регионов мира уже сегодня превышает возможности крупных городов по обеспечению жителей самыми элементарными ресурсами – чистой водой, теплом, электроэнергией. Транспортная инфраструктура городов не справляется с ежедневными волнами маятниковых мигрантов, а удаление бытовых отходов превращается в жизненно важную проблему.

Причина, по которой человеческие массы стекаются в крупные города, очевидна: жизнь в таком городе комфортнее, чем в «местности исхода». Разумеется, бедность и унылый «кидиотизм сельской жизни» выглядят куда как менее привлекательно, чем городская квартира и бурный ритм жизни мегаполиса. В конечном счете, иммигрантов привлекает в город именно желание большего комфорта – удобства, динамики и осмысленности жизненного уклада.

Разумеется, приток переселенцев из менее комфортных мест в более комфортные вызывает противодействие. Оно выражается на самом простом, бытовом уровне («Понаехали тут всякие...») и на более высоких административных ступенях (законы об ограничении иммиграции). Эти же тенденции бессознательно руководят градостроительными процессами в растущих мегаполисах. Чтобы уменьшить притягательность города, возникает целая система мер, снижающих комфортность жизни для нежелательных пришельцев. Структура города расслаивается на престижные районы и трущобные «бидонвилли». Стоимость жилья в престижных районах неограниченно растет, не признавая никаких экономических законов. Снабжение жителей ресурсами (водой, энергией, пищей) и услугами (транспортом, вывозом мусора, охраной безопасности) ставится в прямую зависимость от района проживания. И даже эстетическая

ценность архитектурных объектов зависит от престижности района – интересные и яркие проекты не рождаются в трущобах.

В некоторых случаях количество иммигрантов настолько велико, что население города увеличивается в несколько раз на протяжении жизни одного поколения. Иначе говоря, приезжих становится больше, чем урожденных жителей данного города. Тогда тенденция к «дискомфортизации» охватывает мегаполис целиком. В теории градостроительства подобный эффект получил название «деградация городской среды». Примером могут служить Токио или Лондон семидесятых-девяностых годов прошлого века. Всеволод Овчинников так описывает «Восточную столицу»: «Токио – это гипертрофированное воплощение проблем, присущих мегаполисам вообще и перенаселенной островной стране в особенности. Это парадоксальное сочетание тесноты и хаотичности, скученности и разбросанности... Токийцы шутят, что у них даже собаки вынуждены вилять хвостом не из стороны в сторону, а вверх и вниз».³ К проблемам чистого воздуха и воды, транспорта и шума добавляется потрясающее безобразие городской застройки. Обилие отдельных замечательных строений не спасает общего впечатления: «Попробуйте найти точку для панорамного снимка, чтобы каждый увидевший его сказал: какой красивый город! Даже совершенство японской фотоаппаратуры бессильно здесь помочь. Чтобы сделать удачный снимок одного из первых в городе высотных зданий – небоскреба концертна «Мицуй», нужен не штатив, а не более и не менее как вертолет... Сотни монументальных зданий затерялись, подобно рассыпавшейся мозаике, из которой можно было



текст
Константин Лидин

1. Обзор и оценка прогресса, достигнутого в реализации целей и задач Программы действий Международной конференции по народонаселению и развитию. Доклад за 2004 год. Организация Объединенных Наций, Нью-Йорк. – ST/ESA/SER.A/235. – С. 19
2. Там же, С. 68
3. Овчинников В. Сакура и дуб. М.: Транзиткнига, 2005. – С. 247
4. Там же, С. 248

Шанхай, площадь в центре города. Интересный пример совмещения в общественном пространстве разных масштабов восприятия. Огромные силуэты высотных зданий образуют что-то вроде горной гряды, замыкающая горизонт вокруг уютной «долины». Легкий беспорядок зеленых насаждений, почти в английском стиле. Уличная скульптура, каждая на своем постаменте, населяет «долину» своеобразной «живностью». В такой обстановке люди выглядят и чувствуют себя, как в естественной природной среде

Мост через реку Ярра, город Мельбурн, Австралия. По данным Economist Intelligence Unit (раздел лондонского журнала «Экономист»), Мельбурн признан одним из самых комфортных городов мира по следующим показателям: инфраструктура города, здравоохранение, безопасность, стабильность, культура, образование, доступ к товарам и услугам, жилье, окружающая среда и др. Уличная скульптура визуально «сращивает» вертикали небоскребов и горизонталь моста, смягчая их жесткие линии

Уличная скульптура в Амстердаме. Металлические вараны не несут никакой прагматической нагрузки. Но их присутствие делает газон обитаемым, а городское пространство - осмысленным. Уют, доброжелательность среды обитания по отношению к жителю являются сегодня дорогостоящим невещественным активом города



Уличная скульптура в Мальме (Швеция). При населении в 270 тыс. жителей (в три раза меньше Иркутска) Мальме прославился как традиционной, так и современной уличной скульптурой. В 2005 году в этом же городе начато сооружение здания Сантьяго Калатравы «Вращающийся торс» – самого высокого жилого дома в Скандинавии. Интересно заметить, что 26% населения Мальме составляют иммигранты, причем половина из них - мусульмане. Однако этнических конфликтов город не знает...



Входная группа Музея современного искусства в Вашингтоне. Автомобильная парковка, абстрактная скульптура и рекламный баннер ничуть не мешают друг другу. Все согласовано по цвету, масштабу и формам. Очевидно, архитектор, скульптор и дизайнер-рекламист не пытались перекричать друг друга, а как-то нашли общий язык для сотрудничества



Вестибюль Музея современного искусства в Нью-Йорке (МоМА). Плотная застройка, казалось бы, не позволяет организовать сколько-нибудь заметное общественное пространство. Однако сплошное остекление первого этажа визуальнo раскрывает внутреннее пространство вовне - масштаб интерьера, привязанный к размерам человеческой фигуры, переносится в экстерьер. В результате крошечный дворик с несколькими деревьями выглядит как полноценная рекреационная зона



бы составить великолепное панно, если бы архитекторы работали в содружестве с градостроителями».⁴

Нельзя сказать, что решение о придании городу неудобных для жизни свойств было принято какими-то определенными людьми, осознанно и целенаправленно. Скорее, ситуация похожа на бессознательную, рефлексивную реакцию примитивного живого организма – отторжение раздражающего фактора. Город, как живое, но неразумное существо, пытается вытолкнуть «лишних» людей из себя. Если стоящие у власти люди не берут на себя функции разума – планирование и управление, то городская среда быстро деградирует. Вместо ожидаемых благ горожане получают этокое пирожное с хреном – быт, приправленный множеством проблем и угнетающих неудобств.

На примере Токио «эпохи деградации» можно выделить набор приемов создания дискомфортной городской среды. В первую очередь, это неравномерная, хаотическая планировка (вернее, отсутствие таковой), которая играет сразу несколько ролей.

Неравномерная плотность застройки неизбежно создает эффект скученности, тесноты и давки – при одновременном появлении множества пустырей, которые сами собой превращаются в импровизированные свалки мусора. Как следствие, меняется социально-психологическое восприятие городского пространства. Скученность запускает механизмы, открытые великим биологом Конрадом Лоренцем: рост плотности популяции вызывает рост агрессивности. Люди, вынужденные жить «друг у друга на голове», становятся раздражительными, злобными и гневливыми. Растет уровень насилия, особенно немотивированного: преступления против личности совершаются «просто так», без видимых внешних причин. Особенно сильно влиянию «закона Лоренца» подвержены подростки и молодежь.

Хаотическая застройка «работает» еще в одном плане. Отсутствие сквозных пустот в ткани города мешает движению воздушных масс, тем более – при росте этажности. Плотные массивы высотных зданий, построенных без учета розы ветров, создают внутри себя застойные объемы, в которых смог и гарь накапливаются, как в газовой камере. К тому же, искусственно спровоцированная давка неизбежно вызывает бурный рост цен на землю – отсюда острое нежелание девелоперов занимать драгоценные квадратные метры под скверы, парки и прочие зеленые насаждения. Недостаток зелени заставляет город задыхаться еще сильнее.

Еще одна роль хаотической застройки в создании дискомфорта заключается в торможении развитии транспортной инфраструктуры города. Для прокладки транспортных магистралей в ткани города необходима четко выраженная воля властных органов – желания отдельных частных застройщиков совершенно недостаточно. Отсутствие общего градостроительного плана автоматически приводит к деградации дорожной сети. Прокладывать дороги через неравномерную и неупорядоченную массу строений во многих случаях просто невозможно. Рост нагрузки на дорожную сеть опережает ее развитие. Увеличивается количество автомобилей, растет динамика населения – все больше людей добираются до места работы и обратно на общественном или личном транспорте. А дороги остаются узкими, прерываются «внезапными» постройками, не хватает мостов и автостоянок... Житель дискомфортного мегаполиса тратит на перемещения по городу два, три, четыре часа. При малейшем поводе образуются чудовищные пробки на много километров и много часов. Уличное движение превращается в «уличное стояние».

В деле нагнетания дискомфорта успешно участвует недостаток рекреативных зон. Парки и скверы, детские площадки и бульвары – все эти элементы городской среды

снижают стресс горожан, позволяют отдохнуть и расслабиться. Именно этого и нельзя допускать, если поставлена цель сделать город дискомфортным. Дети, играющие посреди улицы, собаки, которых негде выгуливать, автомобиль, который негде парковать, – отличные способы сделать жизнь в городе невыносимой.

Итак, рецепт противодействия желанию людей жить в городе таков: к неравномерной хаотической застройке добавить транспортные проблемы, а рекреативные пространства и зеленые насаждения, напротив, исключить. Можно поступить еще проще: убрать государственное и муниципальное регулирование и отпустить застройку города на волю рынка, а все остальное частные девелоперы сделают сами. Выждать двадцать-тридцать лет – и город становится безобразным и дискомфортным. Горький парадокс заключается в том, что люди, непосредственно влияющие на развитие городской среды: застройщики, архитекторы, чиновники – точно так же страдают от ее деградации, как и все остальные горожане. Застройщик, который роет котлован на месте зеленого сквера, чиновник, за взятку разрешивший это безобразие, архитектор, который взялся проектировать жилой массив на месте будущей магистрали, – все эти люди живут здесь же, в этом же вырождающемся городе. Отказ от разумного и дальновидного отношения к городу ради сегодняшней рыночной выгоды заставляет их питаться пирожными с тем же самым хреном.

Последствия бесконтрольного рыночного развития городов в первую очередь проявились в крупнейших мегаполисах, но не ограничились ими. К концу прошлого тысячелетия стало очевидно, что подобные тенденции – пусть позже и слабее, но так же неизбежно – поражают и небольшие города. Мегалополисы лишь первыми вошли в «эпоху деградации», но они же первыми нашли пути выхода из нее.

Катастрофа 11 сентября подтолкнула власти Нью-Йорка к разработке масштабной программы реконструкции Нижнего Манхэттена. Уже 30 ноября губернатор Патаки объявил о создании Генерального плана реконструкции. Его реализацией занимается корпорация крупных девелоперов (LMDC), созданная властями штата. В середине декабря 2001 года был демонтирован последний крупный фрагмент разрушенных зданий, а уже через год мэр Блумберг опубликовал тезисы о реконструкции City Vision (Видение города). Символом и формулой нового подхода к организации городского пространства стал мемориал «Отражающее присутствие» Майкла Арада и Питера Уолкера. На месте погибших «близнецов» Всемирного торгового центра строится их «антиобраз»: вместо небоскребов – два бассейна с водопадами, окруженные зелеными насаждениями. Вокруг мемориала вырастет комплекс зданий, к проектированию которых привлечены на конкурсной основе ярчайшие «звезды» мировой архитектуры. В проектировании и строительстве активно участвует государственный капитал.

Похожие процессы развиваются вокруг новой застройки района доков (Docklands) в Лондоне. Район доков и верфей, начинающийся у Тауэрского моста и тянущийся до Вулвича (Барьер Темзы), пришел в полный упадок по мере того как Британия теряла позиции в мировом судостроении. В восьмидесятых годах прошлого столетия правительство страны приняло стратегическое решение о развитии территории, и в 1981 году была создана специализированная корпорация по развитию Доклендса. Инициатором выступил лично принц Чарльз. Строительством самого высокого здания Великобритании – 237-метровой башни One Canada Square – началось превращение Собачьего острова, а за ним – и всего района в престижную и фешенебельную зону. Цены на двухспальную квартиру здесь составляют от



Тесная путаница улочек и дворов старого Иркутска прерывалась обширными, плоскими пространствами площадей. Памятник Александру III, не особенно высокий и величественный, производит вполне солидное впечатление за счет пустоты вокруг него. Зима ему не мешает. Задумчиво смотрит на восток император, призывно указывает на запад Ленин (памятник двумя кварталами дальше по улице Маркса), посередине иркутский драматург Вампилов задумчиво смотрит себе под ноги... Куда повернет Иркутск, в какую сторону будет развиваться?



Рекреация между улицей Маркса и стадионом «Труд». Голые деревья, неработающие фонтаны и резкие контрасты освещения превращают один из самых уютных уголков центральной части города в мрачноватый пустырь. Подобная ориентация исключительно на летний вариант восприятия выглядит довольно странно – все-таки, несмотря на потепление, зима в Иркутске ничуть не короче лета



Иркутск, уличная скульптура на перекрестке улиц Свердлова и Горького. Китайский дракон через дорогу от японского ресторана нельзя назвать образцом утонченного вкуса, но туристов он активно привлекает. С трудом удалось улучшить момент, когда на фоне дракона не фотографировались бы гости города. К сожалению, авторам скульптуры не хватило воображения, чтобы представить себе зимний вариант своего творения. Заваленный грязноватым снегом, почти никогда не освещенный низким зимним солнцем – дракон потерялся...



Иркутск, уличная скульптура в сквере между улицами Ленина и Марата. Несмотря на то, что коровушка изрядно отдает китчем, свою роль она успешно исполняет – придает общественному пространству комфортную, милую атмосферу легкого ироничного юмора

5. В Западной Европе, как и в США, принято измерять величину квартиры не квадратными метрами, а числом спален. По материалам сайта «Индикаторы рынка недвижимости» <http://www.inn.ru/articles/4710.html>

6. Даян Суджик. Окупающиеся берега // Проект international, № 6. - С. 64

Типичный пример городского пространства, не рассчитанного на массовую автомобилизацию. Узкие, запутанные промежутки между строениями достаточны для пешехода или для гужевого транспорта - но не для автомобиля. Зато структура пустот между строениями хорошо предохраняет от вторжения чужого: разобраться в этом лабиринте может только свой, местный, знакомый с тропинками привычного околота. Такое пространство имеет смысл сохранять только в качестве музейного экспоната

2 до 2,5 миллионов долларов.⁵ Реконструкция Доклендса вызывает неоднозначную реакцию культурной общественности, в том числе и острую критику некоторых, наиболее смелых, проектов: «Облик Лондона – это его богатство, и оно принадлежит всем, – сказал недавно председатель «Инглиш Херитидж» («Английское наследие») сэр Нил Коссонс, отстаивая решение своей организации выступить против строительства «лондонской иглы» по проекту Ренцо Пиано. – Это богатство в большой опасности, оно неуклонно истощается из-за накопления недальновидных и несогласованных решений, что в конечном счете может привести к культурному обнищанию и экономическому банкротству».⁶ Но никто не спорит с тем, что вмешательство правительства и муниципалитета в планирование и застройку правомерно и полезно.



Деревянный домик, лишенный своей «родной» структуры пространства, выглядит ностальгически. Однако его присутствие придает жилому массиву человечность, историческую глубину и своеобразие. Снесут домик - и получится безликая, стандартная «спальная коробка»

Новостройка на улице Свердлова, в историческом центре города. Между старым и новым зданиями оставлена безобразная щель, не сомасштабная ни самим зданиям, ни человеку. Интересно, что чувствуют люди, которые могут из своего окна дотянуться рукой до соседнего здания?



Аналогичные процессы в последние десятилетия идут во многих регионах мира – в Японии и Китае, в Европе и Африке. Везде срабатывает похожий сценарий: частные девелоперы, бесконтрольно застраивающие город, уничтожают общественные пространства и инфраструктуру города. Это выглядит так, как будто больше всего застройщикам мешают горожане: путаются под ногами, предъявляют какие-то требования и вообще мешают делать деньги на недвижимости. Базовый принцип свободного рынка выражается в слогане «Not like you like your money» (не люблю тебя, люблю твои деньги), и вот как раз он-то и проявляется в «дискомфортности» городов. Когда процесс хаотической застройки приобретает совсем уже невыносимые формы, властные структуры наконец-то берут свои меры и заставляют девелоперов вспомнить о людях.

И вот когда разрушение общественных пространств города оказывается под законодательным запретом, рынок находит новые и весьма эффективные способы делать деньги на этих самых «пустотах». Принцип несложен: общественные пространства перестанут быть убыточными, если рассматривать их в качестве зон потребления. Один из парадоксов современного консюмеризма заключается в следующем: богатеет не то место, где зарабатываются деньги, а то, где они тратятся. Если построить в городе фабрику или завод – это вовсе не гарантирует рост уровня жизни горожан. А вот привлекательный для туристов музей или еще какие-нибудь достопримечательности при должной «раскрутке» обязательно приведут в город денежные потоки. Промышленный Манчестер пришел в упадок и превратился в депрессивную, убывающую территорию – и вот для его реабилитации правительство сегодня предлагает большую программу по разворачиванию в городе игорного бизнеса по примеру Монте-Карло. Хрестоматийным примером уже стало строительство музея Гуггенхайма в Бильбао: шедевр Фрэнка Гери, построенный в 1997 году, за десять лет помог превратить убывающий город в процветающий центр туристического бизнеса.

В современном маркетинге очень популярно выражение «нематериальные активы». Под этим термином обычно имеется в виду такое имущество корпорации, которое нельзя потрогать руками: имидж (бренд), структура коллектива, репутация, связи и прочие информационные сущности (точнее было бы назвать их не вещественными – информация вполне материальна). Для большинства известных компаний и корпораций стоимость нематериальных активов превышает стоимость всей вещественной собственности. Бренд «Мерседес» стоит больше, чем все заводы и фабрики, производящие автомобили этой марки потому, что в стоимость каждого проданного автомобиля заложена немалая наценка за фирменную марку. Если бы какому-то безумному риэлтору захотелось оценить, сколько стоит вся недвижимость Лондона, то, вероятно, полученная сумма оказалась бы сравнимой с ценами, которые платят туристы за приобщение к «фирменной марке» знаменитого города. Скверы и площади, бульвары и архитектурные ансамбли, уличная скульптура и уличная мебель – все это делает город своеобразным, уютным, комфортным. Все это – не вещественные активы города.

Сохранение общественных пространств города вовсе не означает их консервацию. Развивающаяся, растущая живая ткань города требует перемен и реконструкций: дороги должны становиться шире и прямее, коммунальные услуги – разнообразнее и эффективнее, скверы и площади – удобнее и современнее. Однако в любом случае следует помнить, что бесконтрольный рост и разумное развитие – не одно и то же. Чтобы не пришлось жить в недружелюбной, отвратительной и опасной среде деградировавшего города.