

**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

**Сет Соломонов**  
**Джанет Садик-Хан**  
**Битва за города. Как изменить**  
**наши улицы. Революционные**  
**идеи в градостроении**

*Текст предоставлен правообладателем*

*[http://www.litres.ru/pages/biblio\\_book/?art=23954336](http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=23954336)*

*Битва за города. Как изменить наши улицы. Революционные идеи в градостроении: Олимп-Бизнес; Москва; 2017*

*ISBN 978-5-9909050-4-7*

### **Аннотация**

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.

# Содержание

Предисловие Фонда имени Фридриха Эберта в России	6
Предисловие	9
Введение. Новые принципы проектирования городских улиц	21
1. Легенды городского строительства	32
2. Густонаселенность городов	62
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 дополни-

тельную 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 город-

ской 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-Йорк<sup>1</sup>. 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 испы-

---

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

тывать.

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 ос-

нове 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.

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 Динкинсе<sup>2</sup>, затем – в Федеральной администрации по пассажирским перевозкам при президенте Билле Клинтоне, а после возглавила направление перевозок в крупной международной компании Parsons Brinckerhof.

На той встрече с Блумбергом и его заместителями мне

---

<sup>2</sup> 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.

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, разработанном 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 %<sup>3</sup>, 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 человек<sup>4</sup>. 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

---

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

<sup>4</sup> City of New York, “PlaNYC”, 4.

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 правительства 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»<sup>5</sup>, «Транспортная кампания трех штатов»<sup>6</sup> и «Кампания стоячих пассажиров NYPIRG»<sup>7</sup>, начали вносить кон-

---

<sup>5</sup> «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».

<sup>6</sup> «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.

<sup>7</sup> «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.*

структивные 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 города<sup>8</sup>. На улицы при-

---

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.

<sup>8</sup> “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>

ходится примерно 25 % площади Нью-Йорка<sup>9</sup>, 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 человек<sup>10</sup> – 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.

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

---

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

<sup>10</sup> “About DOT”.

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 город-

ским 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 удается 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 единодушны 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 профессора градостроительства Джеролда Кайдена: «Планы создает человек, но их реализация невозможна без божьей помощи!»<sup>11</sup>

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.

---

<sup>11</sup> 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>

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!»

# 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 протяженностью в 35 миллионов километров<sup>12</sup> в дорожных авариях гибнет 1,24 миллиона человек<sup>13</sup>. До сравнительно недавнего времени не существовало единого языка, который позволил бы описать всю несостоятельность городских улиц, давно оста-

---

<sup>12</sup> 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>

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

новившихся 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 – журналист-

ки и активистки Джейн Джекобс<sup>14</sup>. В результате этих перемен сегодня на месте многополосной проезжей части Таймсквер организованы уютные площади для прогулок, по которым ежедневно проходит почти полмиллиона человек<sup>15</sup>. 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 человек<sup>16</sup>.

В процессе возрождения дорожно-транспортной сети не было снесено или потревожено ни одного квартала, не бы-

---

<sup>14</sup> 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.

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

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

ло 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, оставшегося 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 городах<sup>17</sup>. Согласно прогнозам, к 2050 году доля городского населения достигнет 66 %<sup>18</sup>. Граждане мира – это граждане городов. Но сами города не готовы к этой реальности. Пра-

---

<sup>17</sup> 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>

<sup>18</sup> United Nations, “World Urbanization Prospects”, 1.

вительства, 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 славились. 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 пробуж-

дает 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 нравятся 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 устарев-

шим 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 былых 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»<sup>19</sup> 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 реакция, нередко весьма жесткая. А хорошая потасовка всегда привлекает внимание – особенно интересно, если это битва за город, ведь тут нико-

---

<sup>19</sup> 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>

гда 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 распоряжаются 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 митинга<sup>20</sup>.

---

<sup>20</sup> J. David Goodman, “Duelling 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/>

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»<sup>21</sup>.

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 концеп-

---

<sup>21</sup> 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](http://www.brooklynpaper.com/stories/34/52/all_year_bikelane_2011_12_30_bk.html)

ция 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.

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 амери-

канских городов»<sup>22</sup> 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»<sup>23</sup> – 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 ули-

---

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

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

це 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 безопасность<sup>24</sup>, 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 Джекобс<sup>25</sup>.

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

---

<sup>24</sup> Там же, 35.

<sup>25</sup> Там же, 72.

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 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 приспособливаться именно к ним, а не к зданиям»<sup>26</sup>.

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»<sup>27</sup> инвестиции в города резко сократились, а миллионы горожан устремились

---

<sup>26</sup> 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/>

<sup>27</sup> «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.

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!», NIMBY<sup>28</sup>). 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.

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 чув-

---

<sup>28</sup> 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»).

ство, 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 Дэрроу<sup>29</sup>, 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 Коч<sup>30</sup> готовился пойти на четвертый срок. За двенадцать лет его ра-

---

<sup>29</sup> 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.

<sup>30</sup> 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.

боты 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.

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 Джулиани<sup>31</sup>,

---

<sup>31</sup> 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 респекта-

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 усовер-

шенствована со времен дефолта 1975 года, когда президент Джеральд Форд якобы пожелал городу «провалиться»<sup>32</sup> (по крайней мере, согласно заголовку газеты *Daily News*, которая так трактовала отказ президента оказывать финансовую поддержку Нью-Йорку<sup>33</sup>). Но наземная транспортная инфраструктура не была цельной – не существовало единой системы дорог и мостов. При мэре Эде Коче его заместитель по транспорту Сэмюэл Шварц («Гридлок 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 чи-

---

<sup>32</sup> 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 прощанье 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.

<sup>33</sup> 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>

новником 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 се-ребристый 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 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 велосипедистов<sup>34</sup>.

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

---

<sup>34</sup> New York City Department of Transportation, “New York City Traffic Fatalities by Mode”.

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 строительства<sup>35</sup> – от Адми-

---

<sup>35</sup> 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/>

нистрации 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 автомагистралей<sup>36</sup>, а также такие образцы инженерной и архитектурной мысли, как мосты Веррацано-Нарроус и Бронкс-Уайтстоун. В результате его деятельности общая площадь городских парков увеличилась более чем в два раза<sup>37</sup>. 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 бассейнов и пляжей, на которых в жаркие летние дни могли отдыхать горожане, не

---

[general/onthisday/bday/1218.html](http://general/onthisday/bday/1218.html)

<sup>36</sup> Kenneth T. Jackson, editor, "The Encyclopedia of New York City" (New York: Yale University Press, 1995), 1131.

<sup>37</sup> Flint, "Wrestling with Moses", Kindle Location 1738.

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 автострад<sup>38</sup>, достаточно широких для проезда самых больших грузовиков. Новые дороги протянулись между центрами многих американских городов, и при их строительстве множество жилых районов было раз-

---

<sup>38</sup> 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>

рушено, 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.



*На Всемирной выставке 1939–1940 годов в Нью-Йорке под открытым небом парка Флашинг-Медоус – Корона был представлен макет города будущего под названием*

*ем 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 разрушителем исторических кварталов, чье высокомерие было подробно описано в книге «Торговец властью: Роберт Мозес и падение Нью-Йорка»<sup>39</sup>.

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»<sup>40</sup>.

---

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

<sup>40</sup> Jackson, "Robert Moses and the Rise of New York", 68.

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

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<sup>42</sup> ни за что не хватило бы ресурсов для того, чтобы соответствовать запросам современного мира»<sup>43</sup>.

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

---

<sup>41</sup> Там же.

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

<sup>43</sup> Там же.

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, подготовить 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*<sup>44</sup> и *Promenade Plantée*, нью-йоркский парк

---

<sup>44</sup> 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.

Хай-Лайн<sup>45</sup> – 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 по-

---

<sup>45</sup> 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.

мощи скрытых в них возможностей. 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 вело-

сипедную 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, до-

стопримечательностях, 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 показателя<sup>46</sup>. А все потому, что там меньше ездят на автомобилях, живут в высотных зданиях и экономят за счет

---

<sup>46</sup> 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/](http://e360.yale.edu/feature/greenest_place_in_the_us_its_not_where_you_think/2203/)

централизации коммунального обслуживания<sup>47</sup>.

Около 59 % людей, работающих на Манхэттене, добираться туда общественным транспортом – это почти в двенадцать раз больше, чем в среднем по стране<sup>48</sup>. Житель Нью-Йорка потребляет меньше энергии<sup>49</sup>, 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 экономики<sup>50</sup>. 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 од-

---

<sup>47</sup> City of New York, “PlaNYC”, 9.

<sup>48</sup> 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>

<sup>49</sup> Owen, “Greenest place in the U.S.?”

<sup>50</sup> 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.

ном 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 се-

годняшний 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.

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»<sup>51</sup>. Та-

---

<sup>51</sup> Edward Glaeser, “Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier” (New York: Penguin Group, 2011),

кими дорогими, 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 назад<sup>52</sup>: 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 к 2010 году – уже лишь у 70 %<sup>53</sup>. 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 %<sup>54</sup>.

---

<sup>52</sup> 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>

<sup>53</sup> Michael Sivaka 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](http://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/15389588.2012.696755#.VcKR6_ljtBE)

<sup>54</sup> Clif 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>

Что касается общественного транспорта, то к 2014 году уровень его использования достиг своего максимума, если вести отсчет с 50-х годов, когда начался автомобильный бум<sup>55</sup>. Интересно, что федеральные власти все эти годы продолжали предрекать постоянный и значительный рост автомобильной активности, игнорируя тот факт, что за последние десятилетия количество пройденных автомобильных миль в пересчете на человека заметно снизилось<sup>56</sup>.

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 фак-

---

<sup>55</sup> 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](http://www.apta.com/mediacenter/pressreleases/2015/Pages/150309_Ridership.aspx)

<sup>56</sup> 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>

тическая величина снизилась до 11 центов<sup>57</sup>, и это без учета снижения водительской активности. В итоге Правительственному фонду строительства шоссежных 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) про-

---

<sup>57</sup> 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/>

вела 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 сетью<sup>58</sup>

---

<sup>58</sup> 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>

# 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.