

33 ПРОЕКТА, МЕНЯЮЩИХ ГОРОД



УПРАВЛЕНИЕ — СТР. 7, ИНФРАСТРУКТУРА — СТР. 15,
ТРАНСПОРТ — СТР. 23, ПРОМЗОНЫ — СТР. 33,
ЖИЛЬЕ — СТР. 41, ОБЩЕСТВЕННЫЕ ПРОСТРАНСТВА — СТР. 49

МОСКОВСКИЙ УРБАНИСТИЧЕСКИЙ ФОРУМ ПРОЙДЕТ 5–7 ДЕКАБРЯ 2013 ГОДА

Московский урбанистический форум — ежегодное международное мероприятие, формирующее мировую повестку в сфере развития городов. Это дискуссионная площадка для признанных в мире экспертов в области градостроительства, урбанистики и смежных дисциплин, а также инвесторов, представителей органов власти и общественных организаций. Здесь обсуждаются возможности и вызовы, актуальные для современных мегаполисов. Перспективы их развития рассматриваются не только в контексте экономики и эффективного управления, но и через призму человека — жителя города.

Московский урбанистический форум проходит под эгидой Правительства Москвы. Форум способствует общению, налаживанию партнерства, просвещению и повышению квалификации всех его участников.

УПРАВЛЕНИЕ

ПОРТУ-АЛЕГРИ — СТР. 7

Жители города участвуют в управлении бюджетом?

ЧИКАГО — СТР. 8

Насилие можно лечить как туберкулез?

БОСТОН — СТР. 10

К небольшому району города можно отнестись как к деревне?

СЕНТ-ПОЛ — СТР. 11

Поддержка малого бизнеса помогает интеграции мигрантов?

МЕДЕЛЬИН — СТР. 12

Как превратить город из нарко-столицы в героя архитектурных блогов?

ИНФРАСТРУКТУРА

ФИЛАДЕЛЬФИЯ — СТР. 15

Экологичная противливневая инфраструктура поможет канализации?

ХЕЛЬСИНКИ — СТР. 16

Электричество, тепло и холод — успехи тригенерации?

ПОРТУГАЛИЯ — СТР. 18

Перестройка школ и перестройка школьной системы?

КАРХУЗ — СТР. 20

Создание системы сбора и утилизации мусора «с нуля»?

ЛОС-АНДЖЕЛЕС — СТР. 21

Как вернуть городу реку — проект на 50 лет?

ТРАНСПОРТ

АХМАДАБАД — СТР. 23

Лучшая в Индии система скоростного автобусного сообщения?

МИННЕАПОЛИС — СТР. 24

Как сделать город удобным для велосипедистов?

ГУАНЧЖОУ — СТР. 26

Могут ли автобусы ходить с интервалом в 10 секунд?

НЬЮ-ЙОРК — СТР. 27

Безопасные улицы хороши для местной экономики?

БРЕМЕН — СТР. 28

Car-sharing избавляет город от лишних автомобилей?

САН-ФРАНЦИСКО — СТР. 30

Парки лучше чем парковки

ПРОМЗОНЫ

МАНЧЕСТЕР — СТР. 33

Город для телевизионщиков появился в бывшем порту?

ОСЛО — СТР. 34

13 районов — и каждый со своей программой?

МАК-АЛЛЕН — СТР. 36

Лучшее место для библиотеки — в бывшем магазине?

НЬЮ-ЙОРК — СТР. 37

Новое дыхание дает району система экономических стимулов?

АМСТЕРДАМ — СТР. 38

Замена промышленной инфраструктуры на парковую?

ЖИЛЬЕ

САН-ФРАНЦИСКО — СТР. 41

Красивое и качественное жилье для малоимущих?

ВЕНА — СТР. 42

Дом у железной дороги: тихо и уютно?

САРАГОСА — СТР. 43

Реновация ветхого жилья с социальными последствиями?

СИНГАПУР — СТР. 44

85% сингапурцев будут жить в экологических домах?

ИКИКЕ — СТР. 46

Два дома в одном — доступное и адаптируемое жилье?

ШТАТ ТОКАНТИНС — СТР. 47

Жилищная программа на 16000 человек?

ОБЩЕСТВЕННЫЕ ПРОСТРАНСТВА

КОПЕНГАГЕН — СТР. 49

Пляжи могут быть и в центре города?

СЕВИЛЬЯ — СТР. 50

Новая площадь помогает оживить район и привлекает туристов?

ТОРОНТО — СТР. 52

Общественные пространства как визитная карточка большого проекта?

СИНГАПУР — СТР. 53

Все парки в одной сети?

НЬЮ-ЙОРК — СТР. 54

Старая железная дорога стала самым популярным парком?

МАДРИД — СТР. 56

Парк вместо главной городской автострады?

УПРАВЛЕНИЕ

ПОРТУ-АЛЕГРИ



Порту-Алегри, столица штата Риу-Гранди-ду-Сул — один из самых богатых городов в Латинской Америке



Главную роль в процедуре обсуждения бюджета играют большие районные собрания

Жители этого города с 1989 года сами решают, на что потратить деньги бюджета — теперь у них учится Нью-Йорк

проблема: адекватное распределение средств бюджета
решение: участие жителей в составлении бюджета
сроки: система была внедрена в 1989 г.

Город Порту-Алегри в южной Бразилии известен всему миру как пионер того, что называется партисипативным бюджетированием. К участию в управлении городским бюджетом местных жителей здесь начали привлекать в 1989 году. Несмотря на высокие для Бразилии средний уровень образования и продолжительность жизни, разрыв между качеством жизни богатых и бедных горожан был очень высок, а около трети из 1 млн жителей фактически обитали в трущобах. Пытаясь справиться с проблемой, администрация города предложила жителям принять участие в управлении бюджетом — той его частью, которая посвящена городскому благоустройству, строительству и т. д. Система, предложенная тогда, работает и сегодня: каждый год проходят консультации в разных формах — от больших районных собраний до заседаний тематических рабочих групп. Каждый район предлагает проекты, в которых нуждается сам, и общегородские программы. На основе этих рекомендаций администрация Порту-Алегри собирает окончательный бюджет, причем чиновники имеют право инициировать обсуждение и пересмотр каких-то идей, но не могут их просто отвергнуть. Всего в процессе задействовано около 40 000 жителей города. В первые же годы городу удалось решить множество ключевых проблем: почти не осталось районов без водоснабжения, выросло количество социального жилья, выросли расходы на образование и здравоохранение. С тех пор систему партисипативного бюджетирования внедрили у себя еще 140 бразильских городов, присматриваются к ней и в других странах — в сентябре этого года пилотный проект запущен в Нью-Йорке.

ЧИКАГО

С преступностью можно бороться как с социальными болезнями — туберкулезом или наркоманией

проблема: высокий уровень преступности
решение: социальная работа с группами риска и просвещение
сроки: проект был запущен в 2000 г

В середине 90-х Чикаго был одним из самых опасных городов США: количество убийств колебалось между 20 и 40 на 100 000 жителей. Ученый-эпидемиолог Гарри Слаткин предположил, что с насилием нужно бороться методами, которыми решаются проблемы из области здравоохранения. Для последних ключевым является изменение поведенческих паттернов среди населения — например, более внимательное отношение к гигиене. Из этой идеи выросла программа CeaseFire — запущенная в 2000 году в самом опасном районе города, Уэст-Гарфилд, она немедленно дала результат — число преступлений с применением огнестрельного оружия снизилось на 67 процентов.

Программа состоит из нескольких ключевых элементов. Социальные работники, многие из которых и сами были членами банд, работают с «группами риска» — молодыми людьми из неблагополучных районов и семей. Одновременно ведется просветительская кампания — плакаты, флаеры, наклейки на бамперы обращают внимание жителей на проблему преступности. К работе были подключены и местные священники — как люди, пользующиеся некоторым авторитетом даже у бандитов. Результатом работы программы стало снижение количества убийств и огнестрельных ранений на 41–73% в разных районах.



Программа стала частью культуры бедного Чикаго — например, в виде граффити



Район Уэст-Гарфилд стал первым для программы — и был самым сложным



В районе много полузаброшенных домов, которые становятся местом встреч банд

БОСТОН



Опыт жителей Дадли-стрит стал для администрации Бостона примером — учиться приезжает и сам мэр



Губернатор Массачусетса Деваль Патрик на субботнике с жителями Дадли-стрит

Район — это «городская деревня», решили жители одной из улиц Бостона и занялись ее развитием сами

проблема: развитие небольших и бедных районов
решение: жители сами формулируют планы развития
сроки: первое собрание прошло в 1985 г.

Район Дадли-стрит в Бостоне с населением около 5000 человек — один из беднейших в городе. В 80-х у города не было средств на строительство новых домов, ремонт школ, развитие общественных пространств. Почувствовав, что положение становится безвыходным, местные жители решили взять развитие района в свои руки и создали в 1985 году совет по управлению районом. Первым шагом в работе совета стала организация обычных субботников. Благодаря им Дадли-стрит избавился от нескольких крупных свалок — и совет стал думать о том, как использовать свободную землю. Через два года совет предложил мэрии Бостона комплексный план ревитализации района: строительство нового доступного жилья, восстановление железнодорожной станции, организация фермерского рынка и многое другое. Теоретической основой для работы совета стала идея «городской деревни», в которой экономические и общественные интересы каждого связаны с интересами остальных, а максимум необходимых услуг, включая среднее образование и медицинское обслуживание, оказывается в пешеходной доступности. Сегодня в Дадли-стрит работают две фабрики, есть театр, небольшой арт-кластер и даже звукозаписывающая студия. Деньги для реализации большинства крупных проектов совет района находил в частных и государственных фондах, и схема, по которой менялся район, теперь становится одним из элементов управления развитием на уровне города.

СЕНТ-ПОЛ



Клиенты центра открывают самые нужные предприятия — например, прачечные



Основателями центра стали бывшие руководители крупного местного банка — Western Bank

Поддержка малого бизнеса — эффективно работающий инструмент в деле интеграции иммигрантов

проблема: интеграция иммигрантов
решение: центр поддержки малого бизнеса
сроки: центр начал работать в 1990-х гг.

Количество иммигрантов в городе Сент-Пол в штате Миннесота всё время растёт. И хотя среди новоприбывших бедные семьи встречаются в три раза чаще, чем среди коренного населения, официальные ведомства не отмечают роста преступности, а за денежной и другой государственной помощью обращаются менее 10% иммигрантов. Заметную роль в интеграции иммигрантов играет проект Neighborhood Development Center, некоммерческая организация, работающая с начала 90-х годов. Ее цель — выявлять бедных районах людей с практической сметкой и помогать им открывать свой бизнес. Работа ведется по нескольким направлениям: поиск предприимчивых жителей; анализ и устранение административных, образовательных, языковых и других барьеров; юридическая помощь и так далее. Центр стремится уловить дух того или иного складывающегося сообщества, рассчитывая на то, что локальные «истории успеха» станут образцом для всех жителей района, вызовут желание им подражать, а удачливые бизнесмены станут признанными лидерами. Чаще всего так и происходит, ведь основанные при поддержке Neighborhood Development Center предприятия успешны в 90% случаев. Независимое исследование, проведенное в 2011 году, показало, что 486 коммерческих предприятий, основанных при содействии Neighborhood Development Center, заплатили налогов на сумму \$21 млн и создали более 2000 рабочих мест.

МЕДЕЛЬИН

Красивые библиотеки могут изменить даже город преступников, если станут частью новой идеи

проблема: новый вектор развития для депрессивного города

решение: комплексная программа изменений

сроки: мэр с новой программой пришел в 2004 г.

Второй по размеру город Колумбии, трехмиллионный Медельин когда-то считался самым опасным городом на планете: в столице наркокартеля Пабло Эскобара в начале 90-х совершалось в год более 300 убийств на 100 тысяч жителей. Серхио Фахардо, ставший мэром города в 2004 году, был выбран горожанами, уже потерявшими надежду на изменения. Системным политикам они предпочли сына архитектора, математика по образованию и журналиста, и группу его соратников, среди которых также было много архитекторов. Фахардо и его команда предложили комплексную программу обновления города: доходы от главного местного налогоплательщика, государственной компании Empresas Públicas de Medellín, были направлены на реформу системы образования, в том числе на ремонт школ (на образование уходило до четверти годового бюджета города в \$900 млн), а также на обустройство площадей и парков, развитие транспорта и на строительство зданий, ставших новыми символами города, в первую очередь библиотек. Назвать Медельин образцовым городом нельзя и сейчас, но многого удалось добиться: сообщения о Медельине стали появляться не только на страницах криминальной хроники. Количество туристов выросло с 95 тысяч в 2006 году до 151 тысячи в 2011-м, а число убийств снизилось до 29 на 100 000 жителей в 2006 году.



Коллизей, построенный по проекту Джанкарло Мазанти и Фелипе Меза



Библиотеки работают и как местные «дома культуры» и обучающие центры



Силуэт библиотеки Медельина стал хорошо известен всему миру благодаря архитектурным блогам

ИНФРАСТРУКТУРА

ФИЛАДЕЛЬФИЯ



Удар стихии смогут принимать на себя и озелененные крыши домов



Частью инфраструктуры станут небольшие клумбы

Справиться с ливнями и штормами помогут газоны, кадки с цветами и озелененные крыши

проблема: ливни выводят из строя систему канализации
решение: создание экологичной противоливневой инфраструктуры
сроки: проект начат в 2012 г.

Непроницаемые для воды плоскости — асфальтированные дороги, крыши зданий и так далее — составляют большую часть поверхности городов, что превращает сильные осадки в серьезную проблему. Одним из ответов на этот вызов может стать программа Green Stormwater Infrastructure, запущенная Департаментом водоснабжения Филадельфии. Цель программы — сделать все зеленые пространства в городе своего рода губками, готовыми впитать излишки воды. Под деревьями должны появиться специальные газоны-каналы, у водосточных труб — кадки с цветами, крыши озеленят, обустроят парки. К этому добавят и инновационные решения — например, дорожное покрытие, которое впитывает воду. Затраты на программу оценивают в \$1 млрд, однако обсуждающийся альтернативный проект — гигантская подземная цистерна — обойдется в восемь раз дороже, причем на строительство может уйти два десятка лет. Дополнительным достоинством программы Green Stormwater Infrastructure является и то, что она позволит заметно улучшить экологию в городе и сделать его просто приятнее.

ХЕЛЬСИНКИ

Кроме центрального отопления может быть и центральное охлаждение, что и экономнее, и экологичнее

проблема: высокие расходы на отопление и охлаждение зданий

решение: комбинированное производство тепла и холода

сроки: технология внедряется с 2001 г.

Как и в Москве, в столице Финляндии развита система центрального отопления, и лидером на этом рынке является компания Helsinki Energy, принадлежащая государству. Еще с 50-х годов прошлого века в компании начали работать по схеме когенерации — производства электричества и тепла на одной станции, что позволяет существенно снижать затраты на оба процесса.

А с 2001 года здесь успешно внедряется технология центрального охлаждения — альтернатива квартирным кондиционерам и вентиляторам, потребляющим много электричества. Охлаждаются дома водой, которую до нужной температуры доводят абсорбционные холодильные установки, перерабатывающие в холод лишнюю энергию теплоэлектростанций. Как результат — выбросы CO² от производства тепла и энергии в столице Финляндии уменьшились почти на 3 млн тонн в год. В 2008 году они были на 5% ниже, чем в 1990-м (год, который взят за точку отсчета в Киотском протоколе) — это при том, что количество производимой энергии с 1990 года увеличилось на 50%.



Здание теплоцентрали компании Helsinki Energy



Схема «тригенерации» позволяет теплоэлектростанциям заметно экономить энергию

ПОРТУГАЛИЯ

В Португалии перестраивают старые школы: они получают не только новые здания, но и новые программы

проблема: старые здания и устаревшие программы обучения

решение: комплексная программа обновления школ

сроки: проект начался в 2007 г.

Программа реновации школьных зданий Parque Escolar была начата португальским правительством в 2007 году. Перед программой было поставлено несколько задач: во-первых, просто обновить и перестроить старые школьные здания, многим из которых от 40 до 100 лет; во-вторых, предложить новые стандарты для школьной архитектуры, которые бы соответствовали современным подходам в образовании; в-третьих, опробовать новые модели управления школами с участием местных сообществ. Непосредственно к перестройке школ предъявляется немало требований: нужно уложиться в 18 месяцев, стоимость строительных работ не должна превышать 840 евро на кв. м, стоимость проектирования — не больше 71 евро на кв. м. Типичная школа при этом рассчитана на 1 200 учеников, ее площадь — 15 000 кв. м. Все проекты были выставлены на открытые тендеры, а участников снабжали подробными руководствами, не регламентирующими при этом собственно архитектурные решения. По 2 млн евро в каждом проекте тратится на переподготовку учителей, новое оборудование для школ, разработку обучающих программ. К 2010 году было перестроено уже 52 школы, всего проект должен затронуть 332 школы, а завершение программы запланировано на 2015 год.



Эта пристройка доказывает, что интересной архитектуре есть место и в школах



адекватное распределение средств бюджета



Здание школы в Паредеш-де-Коура (Португалия)



Средняя школа имени Хосе Сарамаго

КАРХУЗ



Победить антисанитарию в Кархузе было важно — через город в Анды поднимаются туристы



Главная площадь в Кархузе (Перу)

В небольшом перуанском городе полностью изменили систему утилизации мусора — и спасли местную реку

проблема: отсутствие системы сбора и утилизации мусора

решение: разработка системы, обучение жителей

сроки: проект длился с 2004 по 2007 гг.

Небольшой городок на берегу Рио-Санта в Перу столкнулся с проблемой утилизации отходов. Местные мусорщики почти 60% отходов сбрасывали в реку, и только 35% населения города платили деньги за уборку и утилизацию мусора. Перуанский экологический фонд Ciudad Saludable, заручившись поддержкой, в том числе и финансовой, международных организаций, предложил муниципалитету решение этой проблемы. Программа включала в себя работу по нескольким направлениям: просвещение населения, работа с учителями и школьниками, создание обучающего центра, изменения в работе муниципальных служб, связанных со сбором и утилизацией мусора. За три года удалось объяснить местным жителям разницу между органическим и неорганическим мусором, научить их выбрасывать мусор отдельно — сейчас отходы сортируют 90% жителей, 85% платят сборы за утилизацию мусора — это опровергает расхожее мнение о том, что бедных людей проблемы экологии волнуют мало. Были созданы центры по переработке органического мусора в компост и относительно экологичные свалки для неорганического мусора. Соответственным образом изменили и правила, регулирующие сбор и утилизацию отходов. В городе заработал также специальный обучающий центр.

ЛОС-АНДЖЕЛЕС



Проложить вдоль реки велодорожки довольно просто, но ездить по ним еще не скоро станет интересно

Даже не всем жителям города было известно, что в нем есть река — теперь на ее ревитализацию может уйти до 50 лет

проблема: заброшенная и грязная река

решение: общий мастер-план для всех территорий вдоль реки

сроки: работа над мастер-планом началась в 2005 г.

Река в Лос-Анджелесе давно стала головной болью экологов и властей, и с 2005 года специальный комитет занимался разработкой мастер-плана ревитализации реки. В 2007 году этот мастер-план был принят и начал воплощаться в жизнь. Главная задача — дать максимальному количеству горожан доступ к реке, которая сейчас окружена в основном территориями промышленного назначения. Мастер-план предусматривает целый ряд программ: контроль за уровнем воды в реке, очистку русла, улучшение качества воды, развитие общественных пространств вдоль реки — парков, велодорожек, пляжей. Всего предусмотрено 240 различных проектов, все они собраны в одну программу. За ее реализацией следит некоммерческая организация Los Angeles River Revitalization Corporation, которая обсуждает с владельцами всех выходящих к реке участков земли их будущее. Оценить стоимость всех проектов, вошедших в программу, трудно, и сроки реализации называются тоже с большим разбросом — от 25 до 50 лет.

ТРАНСПОРТ

АХМАДАБАД

Система скоростного автобусного сообщения в Ахмадабаде была признана лучшей в Индии

проблема: транспорт для крупной агломерации
решение: система скоростного автобусного сообщения
сроки: работа над системой началась в 2005 г.



Появление BRT уже позволило сильно разгрузить дороги



Как в любой классической BRT-системе, оплата проезда здесь — на остановке

Системы скоростного автобусного сообщения (Bus Rapid Transit, BRT) по примеру бразильской Куритибы вводят всё новые и новые города. В 2009 году такая система заработала и в индийском Ахмадабаде, городе с 6-миллионным населением. К 2035 году в ахмадабадской агломерации будут проживать уже 11 млн человек, а ее площадь составит более 1000 квадратных километров — к этому времени система должна заработать в полную силу. Работа над проектом началась в 2005 году с исследования потребностей жителей в транспорте, а также социальноэкономических и технических аспектов внедрения BRT в городе. Затем был подготовлен детально проработанный план — маршруты, количество автобусов, сопутствующая инфраструктура. В этом плане были также учтены ошибки и успехи проектировщиков BRT в Дели, что повлекло за собой более сотни корректировок первоначального проекта. Было определено несколько десятков маршрутов, а также выделены технические маршруты для муниципальных служб, поддерживающих работу BRT. При строительстве линий особо учитывались потребности пешеходов, велосипедистов и рикш. Компания Tata спроектировала специальный автобус для использования на ахмадабадских улицах — их производство вполнину дешевле аналогичных машин Volvo и Mercedes-Benz. Сейчас запущено в работу пять линий с 75 остановками.

МИННЕА-ПОЛИС



В прокате используются самые популярные среди таких систем канадские велосипеды



Велосипедистам строго запрещено ездить по тротуарам, но и дорожки для них готовы

Город с совсем не самым теплым климатом удалось сделать удобным для велосипедистов

проблема: развитие альтернативных видов транспорта

решение: программа велосипедизации города

сроки: подготовка и запуск проката — 2009-2010 гг

В 2010 году журнал *Bicycling* назвал Миннеаполис лучшим городом для велосипедистов в США, несмотря на то что минусовые температуры здесь держатся четыре месяца в году. Однако в городе более 5% населения регулярно пользуются двухколесным транспортом для поездок на работу, и каждый год количество велосипедистов растет. Происходит это благодаря комплексной программе, которую осуществляет администрация города. Уже проложено около 300 километров велодорожек, а к 2020 году, рассчитывают в местном департаменте транспорта, любой житель города будет добираться до ближайшей велодорожки не дольше пяти минут. Среди специально построенных велосипедных дорог — переделанная заброшенная железнодорожная ветка, которая идет через южную часть города; в теплое время года ей пользуются почти 3500 велосипедистов в день. Наконец, Миннеаполис запустил и одну из самых больших в стране систем велопроката — Nice Ride, с 145 станциями проката и почти полутора тысячами велосипедов. Работает она с апреля по ноябрь, велосипед можно арендовать на день, а можно купить месячный или годовой абонемент (последний обойдется в \$65). В 2012 году услугами сервиса воспользовались 274 045 раз — то есть больше 1000 раз в день.



В этом году станции велопроката убрали с улиц только 4 ноября

ГУАНЧЖОУ



Автобусы местной BRT — одни из самых вместительных в мире, их длина — 18 метров

В китайском Гуанчжоу заработала одна из самых больших систем автобусного сообщения в мире

проблема: транспорт для третьего по размеру города в Китае

решение: система скоростного автобусного сообщения

сроки: система запущена с 2010 г.

В 2010 году скоростная система автобусного сообщения начала работать в китайском Гуанчжоу. Здесь пока всего три линии, зато пользуются ими 1 млн человек в день, что делает BRT Гуанчжоу второй по загруженности в мире после TransMilenio в Боготе. На этом рекорды не заканчиваются — в Гуанчжоу встречаются самые длинные остановки (до 260 метров) и самые короткие интервалы между автобусами — до 10 секунд. На трех остановках есть пересадки на местное метро, а параллельно с автобусным сообщением в Гуанчжоу развивают и велосипедный сервис — рядом с остановками расположены велопарковки и велопрокаты. Управляют автобусами семь компаний, работу которых контролирует специальное агентство, еще одно отвечает за планирование и развитие системы. На линиях Гуанчжоу работают специальные 18-метровые автобусы, а выделенные линии для них сделаны в большинстве случаев в центре магистралей и отделены от остальных полос не только разметкой, но и невысокими заборчиками.

НЬЮ-ЙОРК



Прокладка велосипедных дорожек повлекла за собой и другие изменения на улицах



Частью программы была работа с городской навигацией, перед которой встали новые задачи

Есть ли польза от безопасных улиц — гораздо больше, чем можно было бы подумать, обнаружили в Нью-Йорке

проблема: создание комфортной городской среды

решение: программа работы с улицами Sustainable Streets

сроки: программа запущена в 2008 г.

Департамент транспорта Нью-Йорка в 2008 году принял новую стратегию развития, названную Sustainable Streets. Тогда приоритетами программы были названы безопасность, удобство, скорость передвижения и экология, а главной целью — рост качества жизни. Подробные отчеты о проделанной работе и исследования по отдельным видам транспорта и дорогам департамент делает регулярно. А в октябре этого года он выпустил исследование, наглядно показывающее, как нововведения влияют на жизнь в городе. Например, первая в США выделенная велодорожка (она отделена от автомобильной дороги полосой платной парковки) снизила количество всех травм на этой улице почти на 60%, а торговля здесь стала эффективнее на 49% (если сравнить ее со средними показателями по району). Расширение пешеходной зоны на Юнион-сквер привело к тому, что машины стали реже ускоряться на светофорах (что угрожало жизни пешеходов), а вот средняя скорость при этом выросла на 14%. На другой улице выделенные полосы и специальные светофоры для автобусов увеличили среднюю скорость общественного транспорта на 20%, количество его пассажиров — на 10%, а оборот магазинов, работающих на этой улице, вырос почти на 80%. Представленные просто и наглядно, такие промежуточные итоги помогут департаменту убедить жителей в том, что выбранные направления работы — правильны и городу нужны.

БРЕМЕН

Всего 170 машин избавили город от нескольких тысяч — car-sharing в Бремене доказывает свою эффективность

проблема: освобождение центра города от автомобилей

решение: сервис проката автомобилей

сроки: система работает с 2010 г.

Немецкий Бремен претендует на звание первого европейского города, в котором заработает полноценная система car-sharing. В городе живут полмиллиона человек, и 40% поездок совершается на автомобилях (14% — на общественном транспорте, почти 25% — на велосипедах) — это не так много, но для старого города с узкими улицами всё равно представляет большую проблему. Система уже начала работать — в городе около 50 пунктов проката, в обороте — 170 машин разных моделей, от маленьких VW Polo до каблучков VW Caddy и даже фургонов Ford Transit. Для клиентов сервиса разработана гибкая тарифная сетка с возможностью покупки абонемента, оплаты по времени или по километражу. Для активных водителей, например, предусмотрена разовая плата — 30 евро, затем ежемесячная — 10 евро. По предварительным подсчетам, в 2011 году системой воспользовались 6 000 клиентов (на каждый автомобиль пришлось по 35–40 водителей), что позволило убрать с улиц примерно 1500 автомобилей. Большинство клиентов (91%) при этом не имеют своего автомобиля в принципе. Опрос, проведенный в 2010 году, показал, что каждый третий клиент отказался от покупки автомобиля или продал его после того, как в городе появилась система car-sharing.



Обязательный элемент системы — тарифная сетка, делающая car-sharing выгодным



Оператор системы — компания carbio, работающая и в других городах



Большая часть парка — компактные машины

САН-ФРАНЦИСКО

Художники и активисты показывают, что общественные пространства приятнее и нужнее парковок

проблема: парковки «съедают» городское пространство
решение: фестиваль городских инициатив на парковках
сроки: первые акции — 2005 г.

Идею «Дня ПАРК(овок)» — превращения парковочных мест в подобие парка на один день — предложили художники-активисты из Сан-Франциско в 2005 году. Они арендовали на несколько часов место под автомобиль, настлали на нем газон, поставили лавочку и дерево в горшке. Прошло семь лет, и в последней акции, которая состоялась 21 сентября, приняли участие активисты уже из 162 городов и 35 стран. Парковки превращаются во временные кафе и магазины, огороды, художественные инсталляции, детские бассейны, танцплощадки, бесплатные клиники, мастерские по ремонту велосипедов, на них проводят демонстрации, политические семинары и даже свадьбы. Стоимость акции — аренда самой парковки плюс всё, на что хватит кошелька и фантазии участников. Цель акции — продемонстрировать преимущества общественных пространств перед парковками. Причем эта демонстрация должна убедить не столько городскую администрацию, сколько автолюбителей, которые, занимая место своим автомобилем, теперь могут задуматься, не отнимают ли они таким образом место у чего-то более интересного и полезного для города.



Можно играть в веселые молодежные игры типа твистера



Акции оживляют даже очень унылые большие паркинги



Заняв несколько парковок, можно превратить в бульвар целую улицу



Самый популярный ход — устроить мини-парк с музыкой

ПРОМЗОНЫ

МАНЧЕСТЕР

Деловой центр для телекомпаний развивает новое направление в структуре экономики всего города

проблема: освоение бывшей портовой территории
решение: MediaCityUK — деловой центр для телекомпаний
сроки: строительство первой очереди — с 2007 по 2011 гг.

Доки Манчестера уже давно живут новой жизнью — здесь с середины 80-х годов велось активное строительство, главным образом жилья. Однако появились и Северный музей войн Империи, построенный Даниэлем Либескиндом, и Центр театральных искусств. В 2010 году к ним добавился деловой центр MediaCityUK, ориентированный на бизнес в сфере информационных технологий и СМИ. Девелопером выступила частная компания Peel Media, которая получила под проект 81 гектар. Уже до начала строительства было известно, что одним из ключевых арендаторов станет ВВС, которая стремилась перевести почти 2 000 рабочих мест из Лондона в Манчестер. Первая очередь (чуть меньше половины выделенного участка) уже введена в эксплуатацию: три здания отдано ВВС, построено отдельное здание для павильонных съемок, здание для офисов небольших компаний и студий, а также отель и две жилые башни. Есть тут и комфортные общественные пространства — парк и городская площадь. Творческой природе компаний-арендаторов подыграли и в малом — вместо традиционных названий улиц здесь использована цветовая нотация: главные проезды окрашены в желтый, розовый, голубой и другие цвета.



MediaCityUK теперь задает тон всем местным проектам



Частью проекта стало и благоустроенное общественное пространство



Скульптура Джеффа Кунса «Майкл Джексон и пузыри» (1988)



Новый музей сразу стал местом проведения крупных выставок, привлекающих и туристов

ОСЛО

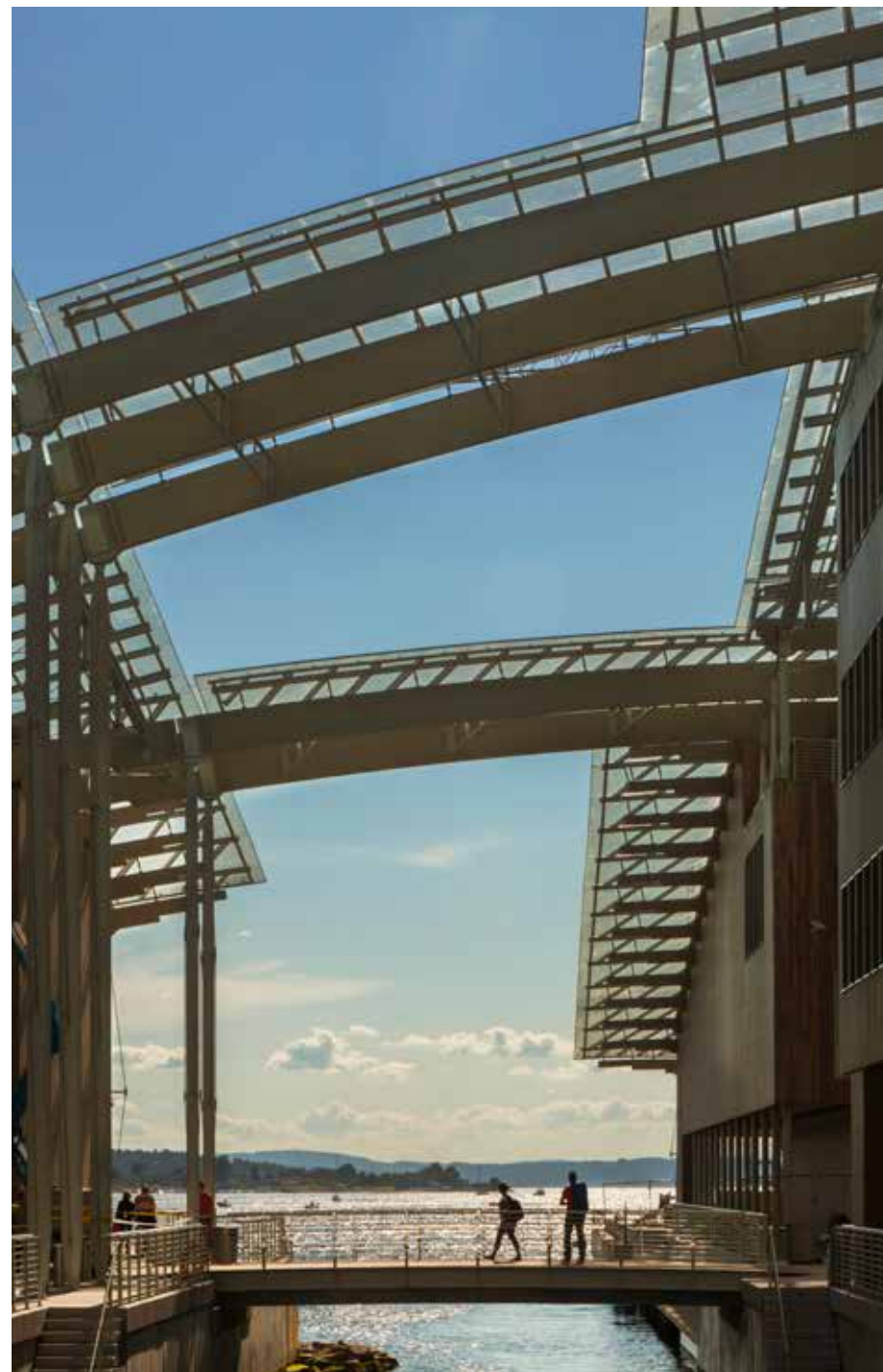
Портовые территории в Осло осваивались постепенно, но в конце концов все проекты свели в одну программу

проблема: освоение бывшего порта

решение: общий мастер-план на 13 районов — Fjord City

сроки: мастер-план появился в 2008 г.

За освоение бухты в Осло взялись еще в 80-х годах — тогда порт и сопутствующие производства стали уступать место современным офисам, жилью, культурным учреждениям. В 2008 году все проекты реновации были сведены в единый план, названный Fjord City: 13 отдельных районов, которые вместе занимают площадь в 225 гектаров. После анализа ситуации в каждом районе им присвоили новые основные функции — транспортный хаб, деловой центр, большой парк и так далее. Некоторые здания, которые сформируют новое лицо района, уже построены — например, здание Национальной оперы и балета по проекту одного из самых известных норвежских бюро — Snohetta. Для района Tjuvholmen, в котором раньше находились доки, план развития был отобран на конкурсе девелоперских концепций: в победившей концепции предусмотрен музей современного искусства по проекту Ренцо Пиано, большой парк, прогулочная набережная, офисный центр, отель — всего должны построить 140 тысяч квадратных метров. Окончание строительства большинства объектов запланировано на 2014 год, но район уже известен в Осло как «маленький Челси»: еще до открытия музея современного искусства, которое состоялось в конце сентября, здесь прописалось несколько важных галерей и выставочных залов.



Новое здание музея Аstrup-Фернли в Осло, спроектированное архитектором Ренцо Пиано

МАК-АЛЛЕН



Библиотека рассчитана и на взрослых, и на студентов, и на детей

Оставшийся после магазина Walmart ангар можно было отдать другому магазину или складу, но отдали библиотеке

проблема: брошенный ангар площадью в 11 000 кв. м.
решение: переезд главной городской библиотеки
сроки: перестройка шла с 2006 по 2012 гг.

Славу самой красивой в США заработала в 2012 году библиотека в тexasском городе Мак-Аллен — она заняла ангар, оставшийся от магазина Walmart. Помещение площадью 11 тысяч квадратных метров перешло в ведение городских властей в 2006 году, и если бы не библиотека, то его заняли бы склады, которых вокруг предостаточно. Появление библиотеки придало иной смысл всему району. Перегородками гигантское помещение разделили на основные зоны — детский зал, взрослый зал, медиатеку, конференц-зал, кафе и книгохранилище. Каждой зоне сообщили уникальный характер самыми простыми средствами — цветные полы, стены и потолки, недорогая, но разнообразная мебель, яркая навигация на двух языках — английском и испанском. Новое здание привлекло и новых посетителей — в первый год работы библиотеку посещали в два раза больше людей, чем приходили в старое здание, — почти 500 000 человек за восемь месяцев. На адаптацию здания было потрачено около \$30 млн.

НЬЮ-ЙОРК

Превратить депрессивный район в процветающий можно и без больших вложений



Старые склады и доки стали местом для фестивалей и фермерских рынков



Район Ред-Хук в Южном Бруклине

проблема: депрессивный припортовый район
решение: экономическое стимулирование изменений
сроки: заметные перемены — с 2000 г.

Ред-Хук в Южном Бруклине — один из самых старых районов Нью-Йорка, осваивать который начали еще первые голландские поселенцы. Со временем район стал портовым, однако в нем строились не только склады и доки, но и дешевое жилье. Постепенно Ред-Хук пришел в упадок — журналисты даже наделили его прозвищем «крэковая столица США». О том, что в районе возможна и другая жизнь, заговорили в 2008 году, когда здесь на месте старого дока открылся магазин IKEA. Тем временем стали заметны результаты работы Корпорации промышленного развития Юго-Западного Бруклина — организации, поддерживающей несколько программ развития района. Среди них, например, программа Avenue NYC, помогающая магазинам на ключевых улицах района обрести новое лицо. Владельцы магазинов подают заявки на гранты в пределах \$5 000, а город обещает увеличить сумму втрое — деньги должны быть потрачены на новые вывески, знаки и витрины. Кроме того, Корпорация помогает местным бизнесменам или желающим переехать в район принять участие в других общегородских и специализированных программах грантов, консультирует по вопросам получения налоговых льгот. За последние десять лет район из одного из самых неприятных в городе превратился в «подающий надежды», хотя работа здесь продолжается.

АМСТЕРДАМ

Газовые фабрики когда-то были важной частью инфраструктуры города, да и теперь ею остаются — в виде парков

проблема: промзона с серьезными экологическими проблемами

решение: строительство нового парка

сроки: парк открыли в 2003 г.

В XIX веке в Амстердаме было построено четыре крупных фабрики по добыче газа из каменного угля — «Северная», «Южная», «Восточная» и «Западная». Газ использовался для освещения улиц, и к 50-м годам фабрики перестали работать, а большинство зданий начали использовать под склады. Только в начале 90-х годов «Западная» фабрика, Westergasfabriek, была передана городу: 14 гектаров земли, 13 зданий, замечательных образцов промышленной европейской архитектуры, участок канала и железной дороги. Новый план развития этой территории собирались подготовить за год, а на это время помещения сдали в аренду разным культурным проектам. Однако на подготовку плана ушло больше десяти лет, в течение которых на бывшей фабрике проходили показы модных коллекций, дискотеки, выставки, фестивали. В 1997 году был проведен заказной конкурс на концепцию парка и выбран проект. Самой сложной и затратной оказалась экологическая часть проекта: за десятилетия работы газовой фабрики почва оказалась заражена тяжелыми металлами и другими отходами. Окончательно эту проблему решить не удалось — часть зараженной земли пришлось перекрыть изолирующим материалом, а поверх него насыпать новый слой грунта. На работу ушло больше шести лет — парк открылся для посетителей в 2003 году, а полностью был закончен только в 2005-м.



Пасифик-парк в Амстердаме



Старые промышленные здания стали идеальным антуражем для вечеринок



Большая удача парка — аккуратная работа со старой архитектурой

ЖИЛЬЕ

САН-ФРАНЦИСКО



Хотя дом дешевый, это не помешало устроить в нем уютный двор



Все ограничения, делающие жилье доступным, были изначально заложены в проект

Доступное жилье может быть и экономически эффективным и привлекательным — если это заложить в проект

проблема: бездомные и социально дезадаптированные жители

решение: проект, ориентированный на эту категорию горожан

сроки: дом сдан в 2011 г.

В построенном в центре Сан-Франциско пятиэтажном доме — 120 квартир-студий, специально спланированных для жильцов не только с низким уровнем дохода (и чаще всего бездомных), но и с ограниченными умственными или физическими возможностями. На первом уровне находится офис управдома, медицинская клиника и кабинет социальных работников и юристов, а также общая гостиная, кухня и прачечная. Есть и небольшой двор, а на крыше дома разбит открытый сад. В каждой квартире есть небольшое количество мебели, ванная комната и кухня, а также внутренний телефон, по которому можно связаться с другими квартирами в доме. Проект рассчитан на жильцов с доходом меньше 50% от местного среднего уровня, что означает максимальный доход около \$34 800 в год, а 42 квартиры зарезервированы для жителей с доходом меньше \$18825. Предполагается, что жильцы смогут тратить на аренду около трети своего дохода — это считается максимумом, при котором можно вести достойный образ жизни.

ВЕНА



Дом расположен непосредственно у линии легкого метро, но при этом вполне привлекателен



На участке места для сада не хватило бы — пришлось сделать его внутри дома

Жить с комфортом можно и в паре метров от дороги, считают австрийские архитекторы

проблема: построить комфортное жилье у эстакады

решение: дом с вертикальным садом внутри

сроки: дом сдан в 2012 г.

Строительство домов у крупных трасс — вынужденная мера во многих городах, но чаще всего жильцы не рады такому соседству. Австрийские архитекторы Artec Architekten постарались найти решение этой проблемы. Они построили семиэтажный дом у линии скоростного легкого метро, а чтобы жильцам не казалось, что они живут на станции, между основным зданием и навесным ломаным металлическим фасадом с утеплением, отвечающим стандарту «пассивного дома» (что обеспечивает и неплохую звукоизоляцию), находится не только лестница, но 11 больших, длиной в семь метров, кадок с цветами. Всего в них поместилось около 1 000 растений. Кадки развешаны вдоль коридоров, куда выходят двери квартир. Изнутри это небольшое общественное пространство выкрашено разными оттенками зеленого, а окна фасада расположены таким образом, что большинство из них смотрит вверх, а не на железную дорогу. С другой стороны дома у каждой квартиры есть лоджия, которая смотрит на юг и на местность с преимущественно малоэтажной застройкой.

САРАГОСА



Даже удачное расположение не давало жителям этих домов серьезных преимуществ

Программа реновации ветхого жилья стала инструментом повышения социальной адаптированности жильцов

проблема: ветхое жилье и маргинализирующееся население

решение: реновация ветхого жилья с вовлечением жителей

сроки: проект длился с 2004 по 2008 гг.

Почти треть жителей испанского города Сарагоща проживает в домах, построенных в период бурного роста города — в 1945–1965 гг. Многие из этих зданий уже пришли в упадок, а уровень дохода и возраст проживающих там людей не позволяют им ни переехать, ни отремонтировать дома. В 2004 году город приступил к осуществлению программы реновации этого ветхого жилого фонда. Первым делом с помощью открытого конкурса было заказано комплексное исследование ситуации — его выполняли четыре команды, описавшие проблему с экономической, социальной и технической точек зрения. В ходе исследований было осмотрено 8 000 квартир, и четверть из них, сконцентрированные в четырех районах, отобрали для пилотного проекта. Его главной особенностью стало то, что около 80% затрат на реновацию брали на себя разные уровни власти (городская, региональная и федеральная), а 20% должны были взять на себя сами жители. Для этого с горожанами пришлось провести большую работу, объясняя все выгоды от утепления домов, установки лифтов, радиаторов и других необходимых работ. Всего проект обошелся в 30 млн евро. Кроме очевидных положительных результатов вроде снижения затрат на отопление домов в среднем на 40% были достигнуты и не менее важные, но не такие явные: участие жителей в проекте пробудило в них интерес к тому, где и как они живут, что повлекло за собой серьезное улучшение общей обстановки в этих районах.

СИНГАПУР

Город-государство собирается постепенно сделать экологичным все жилье — начали с квартала в 3 200 квартир

проблема: жилье не соответствует современным эко-требованиям

решение: программа последовательной «зеленой» реновации

сроки: пилотный проект начат в 2012 г.

Правительство Сингапура запускает проект Greenprint — постепенно почти всё жилье в городе-государстве станет соответствовать современным требованиям устойчивого развития, в частности требованиям местного экостандарта BCA Green Mark. Программа предусматривает работу на нескольких уровнях: реновацию зданий, улучшение квартир, изменения самих районов. Планируется установить солнечные батареи, датчики включения-выключения света, заменить в подъездах и на улицах обычные лампы на LED, внедрить системы сбора дождевой воды и утилизации мусора, расставить парковки для велосипедов и многое другое. Для начала был выбран один район, в котором живут около 3200 семей — на его «озеленение» придется потратить почти \$15 млн. В процессе жители смогут выбирать разные варианты экологических решений, а привлеченные к работе архитекторы и консультанты — предлагать что-то новое. Будет также создан специальный фонд, средства из которого пойдут на реализацию идей, предложенных самими жителями — чтобы увлечь их проектом, правительство будет проводить в этих же кварталах специальные выставки. Пилотный проект должен быть завершен к 2014 году, но, когда программа закончится, изменения должны затронуть 85% населения Сингапура.



Привлеченные к проекту архитекторы должны предложить что-то новое для района



Квартал активно развивается — здесь должны, например, построить большую гостиницу

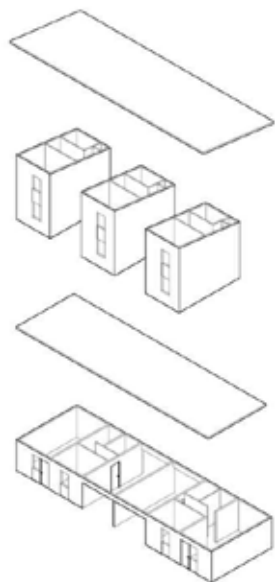


Пилотный проект охватит квартал с 3200 квартирами

ИКИКЕ



Промежутки между домами люди освоят сами — и сделают это лучше архитекторов



Чем проще «конструктор», тем дешевле строительство

Два дома по цене одного (причем, по очень небольшой цене) — решение чилийских архитекторов

проблема: трущобы

решение: доступное и адаптируемое жилье

сроки: первый поселок появился в 2003 г.

Чилийские архитекторы и исследователи из бюро Elemental во главе с архитектором Алехандро Аравеной получили от правительства задание спроектировать жилье для ста семей с низким доходом — выделенный бюджет равнялся \$7500 на одну жилую единицу, вместе с инфраструктурой и строительством. Для архитекторов было очевидно, что привычное решение этой проблемы — строительство просто очень дешевых домов — в перспективе приводит к появлению трущоб (из которых и надо было переселить жильцов). Расширяющиеся семьи начинают обстраивать тесные дома новыми комнатами из всех доступных им материалов, и уже не могут их обеспечить нужной инфраструктурой. В Elemental разработали другую схему: она основана на жилой единице, часть которой готова принять новых хозяев немедленно, а другая может быть ими освоена уже самостоятельно. При этом в единице есть всё необходимое для жизни: электричество, вода, канализация. Собранные в несколько блоков, такие единицы образуют небольшие кварталы с дворами, где возникают сообщества соседей, помогающих друг другу и поддерживающих в порядке и дома, и общественные пространства. Изобретенная Elemental модель была с тех пор многократно использована в Чили и за пределами страны.

ШТАТ ТОКАНТИНС



Построенное жилье отвечает местным культурным традициям



Гигантский парк Мадрид Рио, открывшийся после реконструкции весной 2011 года

В масштабной программе строительства жилья были учтены и культурные особенности региона

проблема: 16000 человек без современного жилья

решение: программа строительства доступного жилья

сроки: программа была начата в 2000 г.

В 2000 году правительство штата Токантинс в Бразилии приступило к реализации масштабной жилищной программы — жильем надо было обеспечить 16 тысяч семей, которые не могли купить дом или квартиру сами. Для реализации программы необходимо было не только создание сложной системы финансирования, привлекающей средства из всех возможных источников (всего потребовалось \$62 млн инвестиций). Главной проблемой было то, что правительству штата еще не приходилось иметь дела с проектом такой сложности: хотя базовые параметры жилья (стоимость единицы, строительные нормы) были унифицированными, в каждой из 116 префектур возникали свои проблемы, связанные с доступностью стройматериалов, квалификацией строителей, укладом местных сообществ и так далее. Поэтому частью программы стали центры подготовки инженеров, строителей, социальных работников, а также специально разработанные механизмы взаимодействия с местными жителями, вовлечения их в процесс строительства, разъяснения им ценности жилища, важности ухода за ним и так далее. Сотрудники программы и сейчас навещают семьи, живущие в уже построенных домах. Масштаб программы повлек за собой и другие улучшения — увеличение количества рабочих мест, строительство новых школ и больниц, развитие бизнеса на этих территориях.

ОБЩЕСТВЕННЫЕ ПРОСТРАНСТВА



Пляжи стали частью популярных набережных



Для проектирования легких пляжей-бассейнов привлекли молодых архитекторов

КОПЕНГАГЕН

К пляжам на окраинах датской столицы добавилось еще несколько — но они уже расположены в самом центре

проблема: места для летнего отдыха в центре города

решение: пляжи-бассейны

сроки: первый пляж появился в 2003 г.

Хотя летом температура в Копенгагене редко поднимается выше 20 градусов, в городе, который расположен на островах, не могли не появиться пляжи — однако все они находятся в пяти-десяти километрах от города. В 2003 году власти Копенгагена задумались о возможности полноценного отдыха у воды в центре города. Первый плавучий пляж и бассейн появились у набережной в районе Исландс-Брюгге, когда-то бывшем частью порта и застроенном складами и доками, а теперь превратившимся в модный жилой квартал с гостиницами, магазинами и парком у воды. Именно около парка и появился пляж с пятью бассейнами (два из них — для детей), досками для прыжков и деревянным настилом. Пляж был построен тогда еще малоизвестным датским архитектором Бьярке Ингельсом. В 2008 году напротив открылся еще один пляж-бассейн с игривым названием Сорепсабана, составленным из имени датской столицы и названия известного пляжа в Рио-де-Жанейро. На всех городских пляжах работают спасатели и экологический контроль, следящий за качеством воды.

СЕВИЛЬЯ

Деревянная конструкция стала одной из главных достопримечательностей города и вернула в район жизнь

проблема: оживление умирающего района
решение: новое общественное пространство
сроки: открыто в 2011 г.

Несмотря на кризис, испанская Севилья продолжает заниматься общественными пространствами — в 2011 году в городе появилась новая площадь, а на площади — гигантский навес Metropol Parasol, показанный в новостях по всему миру. Названный «самой большой в мире деревянной конструкцией», навес перекрывает пространство в 12 тысяч квадратных метров — под ним находится благоустроенная площадь и магазины. Здесь, конечно, скрыто определенное лукавство: конструкция в 28 метров высотой деревянная только снаружи, а ее основой служат железобетонные столбы и фермы — это позволило сделать лестницы на верхние этажи и обзорную площадку на крыше. Почти 40 лет назад на этом месте был большой рынок, но после его закрытия район начал медленно умирать: местные магазины закрывались, цена на недвижимость падала. Появление площади и навеса снова сделало район привлекательным, говорят владельцы местных лавок и риелторы. Строительство обошлось в 90 млн евро — проект не был бы реализован без участия частного инвестора, который получил пространство в свое управление на 40 лет и таким образом рассчитывает покрыть затраты.



На крыше конструкции была сделана обзорная площадка



Хотя все считают навес деревянным, на самом деле в его основе — бетонная конструкция



Проект обошелся инвесторам в 90 млн евро

ТОРОНТО



Набережные стали визитной карточкой проекта



Отличительная черта всех набережных — изгибающиеся деревянные настилы

При освоении прибрежной полосы можно сделать ставку не на девелопмент, а на общественные пространства

проблема: заброшенная прибрежная зона
решение: ревитализация с упором на общественные пространства

сроки: работа над проектом начата в 2001 г.

Основанная в 2001 году правительством Канады и администрацией Торонто организация Waterfront Toronto получила задание — за 25 лет превратить прибрежный участок площадью 800 гектаров, застроенный промзонами, в часть современного города. Этому предшествовало серьезное исследование, из которого, в частности, следовало, что общественные пространства сыграют ключевую роль в определении нового вектора развития района. В 2006 году был проведен конкурс на концепцию общественной зоны в центральной части района — заявки на участие подали 38 команд; пять команд, включая бюро Нормана Фостера, прошли во второй этап конкурса. Жюри отобрало проект, разработанный командой во главе с голландским бюро West 8, особенно был отмечен тот факт, что в предложенном решении одинаково важным считалось развитие и набережной, и находящих дальше от воды бульваров и площадей. После уточнения всех деталей и проведения консультаций со всеми заинтересованными сторонами — местными жителями, бизнесом, девелоперами — началась работа по реализации плана, ее окончание намечено на 2015 год. Но первые изменения уже видны: появилось три деревянных набережных общей площадью почти 2 тысячи квадратных метров, а также пять деревянных мостов — сегодня это одно из самых популярных общественных пространств города.

СИНГАПУР



Конечно, больше всего системе Park Connector были рады местные велосипедисты

Три сотни сингапурских парков скоро превратятся в один гигантский парк благодаря соединяющим их дорожкам

проблема: популяризация и развитие зеленых зон
решение: система дорог, объединяющая все парки города
сроки: первые дороги появились в 1991 г.

Государственный совет по паркам Сингапура управляет более чем 300 парками и четырьмя заповедниками — это почти 3 000 гектаров зеленых насаждений.

В последние годы к ним прибавилось еще 46 гектар — в общей сложности это 209 километров прогулочных и велосипедных дорог, объединяющих все парки города в сеть. Работа над проектом Park Connector Network началась в 1991 году и продолжается по сей день — каждый год в городе появляются новые трассы, карты которых можно найти на сайте, посвященном сингапурским паркам. Эти дороги играют роль бульваров в старых европейских городах, являясь промежуточным пространством между городскими кварталами и зелеными территориями. Кроме того, они выполняют и другую важную функцию — защищают дренажные каналы, необходимые для ухода за парками. На каждом пути предусмотрены велодорожки, спортивные и детские площадки. Маршруты дорог обсуждаются с жителями прилегающих районов и с владельцами земли: в островном государстве незанятые пространства — большая редкость. В свою очередь, переговорный процесс делает новые маршруты сразу хорошо известными горожанам. Общая протяженность дорог в соответствии с первоначальным замыслом — 360 километров, так что до завершения проекта еще около 15 лет.

НЬЮ-ЙОРК

Парк на железнодорожных путях конкурирует по популярности с Центральным парком

проблема: заброшенная надземная железная дорога

решение: новый парк

сроки: строительство первой очереди — с 2006 по 2009 гг.

Парк Хай-Лайн в Нью-Йорке стал образцом для архитекторов общественных пространств по всему миру: в этом проекте так или иначе можно найти ответы на многие вопросы, которые приходится решать современному городу. Во-первых, в парк превратили старую железнодорожную ветку, поднятую над землей, — ее эксплуатация прекратилась в 80-е годы. Во-вторых, идея строительства парка принадлежала местным жителям. Сперва владельцы недвижимости вокруг и в особенности под железной дорогой требовали дорогу снести. Соответствующий план должны были реализовать, но в 1999 году появилась организация «Друзья Хай-Лайна» — местные жители вступились за линию и предложили превратить ее в парк по примеру Promenade Plantée в Париже, тоже устроенном на железнодорожных путях.

В 2001–2002 году за счет «Друзей Хай-Лайна» и некоммерческих организаций было проведено несколько исследований, которые демонстрировали возможные подходы к дизайну парка и экономические выгоды от его появления. Это убедило мэрию в том, что проект нужно поддержать. В 2003 году был проведен открытый конкурс идей для парка — участие приняли 720 команд, их работы оценивало жюри, в которое вошли как представители города, так и известные американские архитекторы.

В 2004 году была выбрана команда для работы над парком — ландшафтные архитекторы James Corner Field Operations, архитектурное бюро Diller Scofidio + Renfro и голландский дизайнер-флорист Пит Удольф. В 2006 году началось строительство, и первая часть парка была открыта для публики в 2009-м. Воздействие этого проекта на район было впечатляющим: еще до открытия первой части парка вокруг него было запланировано 30 девелоперских проектов разного масштаба. Сегодня парк — один из самых популярных в городе, причем из почти четырех миллионов его посетителей в 2011 году половина — туристы.



Все росшие на железной дороге дикие растения были аккуратно высажены и в новом парке



Чтобы гуляющие не падали на дорогу, поставили стеклянные ограждения



Если железная дорога скорее разделяла районы города, то парк, наоборот, их объединил

МАДРИД

Вместо крупной автомагистрали в испанской столице появился парк — хотя обошлась замена недешево

проблема: большая автотрасса посреди города

решение: дорога прячется в туннель, а над ним разбивается парк

сроки: строительство парка шло с 2006 по 2011 гг.

Парк Madrid Río появился на месте 12-километровой трассы, проходящей через город. Трасса была спрятана в туннель, а освободившаяся территория и прилегающие участки, когда-то заброшенные или застроенные промышленными зданиями, стали одним из самых больших общественных пространств города. Новые парки связали уже существовавшие вдоль реки Мансанарес бульвары и набережные. Работали над парком голландские архитекторы из бюро West 8, объединившиеся с тремя испанскими архитекторами. Кроме парков и бульваров, здесь есть 12 спортивных зон, включая гору для скалолазов, детские площадки и пляжи, а также ботанические сады и велодорожки общей протяженностью в 30 километров. Строительство парка обошлось городу в 5 млрд евро, причем большая часть этой суммы была потрачена на строительство туннелей, которое началось в конце 90-х годов. Только в 2003 году был проведен международный конкурс на концепцию парка, работы над которым начались в 2006 году и к 2011-му были в основном завершены.



Новый парк протянулся вдоль реки — таким образом и река снова стала частью города



Цены на квартиры в домах вокруг парка сразу выросли



Гигантский парк Мадрид Рио, открывшийся после реконструкции весной 2011 года

В издании использованы фотоматериалы: Eurivan Barbosa — стр. 7; Zol87 (flickr.com), nitram242 (flickr.com) — стр. 8; Zol87 (flickr.com) — стр. 9; Eric Haynes (Governor's Office) — стр. 10; ndc-mn.org, Sarotko — стр. 11; ecowebtown.eu, vividarchitects.co.za — стр. 12; e-architect.co.uk — стр. 13; MarissaHuber (flickr.com) — стр. 15; helen.fi — стр. 16–17; parque-escolar.pt — стр. 18; lariver.org — стр. 21; velaparatodo (flickr.com), Meanest Indian (flickr.com) — стр. 23; duffy.com, wbur.org — стр. 24; Nice Ride Minnesota (flickr.com) — стр. 25; itdp.org.cn — стр. 26; cambio-carsharing.de, cambio-carsharing.de — стр. 28–29; parkingday.org, Edu1953 (flickr.com) — стр. 30; behindopendoorsartscollective (flickr.com), urbamedia.com — стр. 31; kienviet.net, artribune.com — стр. 32; architecturetoday.co.uk, Nic Lehoux — стр. 35; myuntangledlife.com — стр. 36; cosmicautumn (flickr.com) — стр. 37; NBTC — стр. 38; aiaeb.org, archittravel.com — стр. 41; lemoniteur.fr — стр. 42; heraldo.es — стр. 43; teoalida.com, HomelandSingapore — стр. 45; archimodes.com — стр. 46; panoramio.com — стр. 47; landezine.com — стр. 49; actu-architecture.com, Fernando Alda — стр. 50–51; Arch-Sepehr — стр. 52; Friends of the High Line (flickr.com), Friends of the High Line (flickr.com) — стр. 54–55; madrid.es — стр. 56; Richard Morley — стр. 57



Организатор
Правительство
Москвы

МОСКОВСКИЙ
УРБАНИСТИЧЕСКИЙ
ФОРУМ

Мегаполисы: развитие за пределами центра

5-7 декабря 2013 года

www.mosurbanforum.ru

