

НАУКОВА БІБЛІОТЕКА
СУМДПУ ІМЕНІ А. С. МАКАРЕНКА

ФЛЕШБУК
НА КНИГУ
ЙЕНА ҐЕЛА
«МІСТА ДЛЯ ЛЮДЕЙ»



СУМИ 2026



A portrait of Jørn Gehl, an older man with glasses, wearing a dark suit jacket over a dark polo shirt. He is standing on a city street with blurred buildings and a bicycle in the background. A semi-transparent text box is overlaid on the left side of the image.

ЙЕН ГЕЛ

Архітектор, у минулому – професор Датської королівської академії мистецтв, засновник архітектурного бюро Gehl Architects – Urban Quality Consultants, автор книжок «Життя між спорудами», «Нові міські простори», «Суспільний простір – суспільне життя», «Нове життя в місті».



- Розробляв проекти вдосконалення міського середовища для Копенгагена, Стокгольма, Роттердама, Лондона, Аммана, Маската, Мельбурна, Сіднея, Сан-Франциско, Сієтла і Нью-Йорка.
- Почесний учасник асоціацій RIBA, AIA, RAIC та PIA.
- У Нью-Йорку Гел був залучений до перекриття Time Square.
- Його головні ідеї були втілені в Копенгагені після 40 років дослідження та 10 років практики.

«...Не можна створити гарне громадське місце раз і назавжди: воно неминуче змінюється, і ці зміни повинні бути змінами на краще...»

Йен Гел



CITIES FOR PEOPLE 20

Йен Гел Міста
для людей

31 Languages + 6 contracts

2010 - 2018

Книга «Міста для людей» вперше опублікована у 2010 році. У цій революційній книжці Гел пропонує свої останні висновки проте, як створювати чи відновлювати міський простір з урахуванням людського виміру.

Автор дає методологію й інструментарій, якими користується сам, перетворюючи неефективні й непридатні для людей простори на те, чим вони, як він сам вірить, мусять бути – на міста для людей.

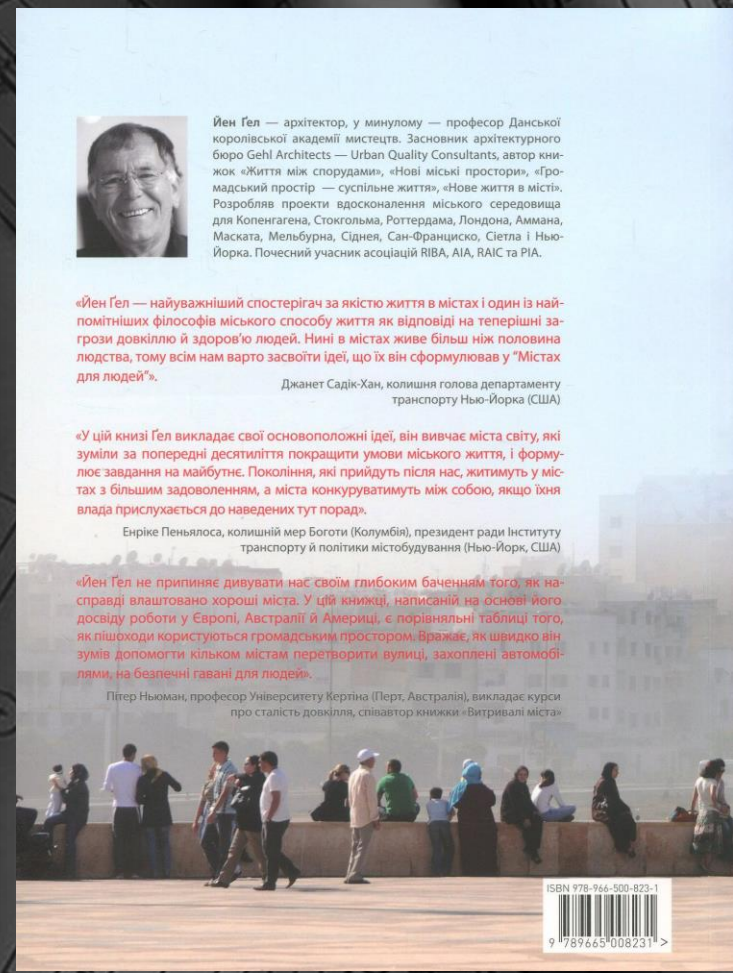
У книзі архітектор пояснює, чому одні міста є комфортними, а інші ні. Автор цікаво розповідає про прості речі, які люди постійно відчують, не усвідомлюючи цього.

- Навіщо водіям дотримуватись обмежень у швидкості на вулицях міста?
- Як правильно вибрати приміщення для події з великою кількістю гостей?
- Для кого підійдуть лавочки без спинок?
- Чому підземні пішохідні переходи це зло?

У книзі є відповіді на ці запитання.



Гел, Й. Міста для людей [Текст] / Й. Гел. — пер. з англ. О. Любарської. — Київ : КЕНЕКШЕНС, 2020. — 278 с. : іл.



Зміст

7

Передмова та вступне слово

- 7 Передмова. Владислав Тимінський
- 9 Вступне слово до українського видання

11

1. Людський вимір

- 13 1.1 Людський вимір
- 19 1.2 Спершу ми плануємо міста — згодом міста формують нас
- 29 1.3 Місто як місце зустрічі

41

2. Чуття й масштаби

- 43 2.1 Чуття й масштаби
- 57 2.2 Чуття й комунікація
- 65 2.3 Фрагментарний масштаб

71

3. Жваве, безпечне, витривале й здорове місто

- 73 3.1 Жваве місто
- 101 3.2 Безпечне місто
- 115 3.3 Екологічно витривале місто
- 121 3.4 Здорове місто

127

4. Місто на рівні очей

- 128 4.1 Малий масштаб — поле бою за якість
- 129 4.2 Міста, пристосовані для пішоходів
- 144 4.3 Зручні для перебування міста
- 158 4.4 Міста для зустрічей
- 168 4.5 Самовираження, вправи і гра
- 172 4.6 Приємні місця, малий масштаб
- 178 4.7 Бракує: гарної погоди на рівні очей
- 186 4.8 Гарні міста, приємні враження
- 192 4.9 Міста для велосипедистів

203

5. Життя, простір, будівлі — в такій послідовності

- 205 5.1 Синдром Бразиліа
- 208 5.2 Життя, простір, будівлі — в такій послідовності

223

6. Розвиток міст

- 225 6.1 Розвиток міст
- 239 6.2 Людський вимір як універсальна відправна точка

241

7. Інструментарій

257

Додатки

- 259 Примітки
- 265 Література
- 270 Ілюстрації й фото
- 271 Показчик

Передмова

«Міста для людей» — більше, ніж книга. Це урбаністичний маніфест, який об'єднав архітекторів, містопланувальників, дослідників, управлінців і жителів міст усього світу навколо ідеї людиноцентричного, живого, безпечного і сталого міського середовища. Написана з любов'ю до людини, з бездоганним розумінням її фізичних і ціннісних потреб в урбаністичному просторі, книжка Йена Гела — це захоплива розповідь про базові основи співіснування людей у містах Європи й Азії, Америки, Африки й Австралії; у ній кількісний і якісний аналіз сучасних викликів глобалізованого світу переплітається з прикладами розвитку міст у минулому і наголошується на тому, що ми — містяни — втратили, але ще маємо шанс зберегти.

Узагальнюючи багаторічні дослідження того, як «спершу ми плануємо міста — згодом міста формують нас», данський архітектор ділиться з читачем, здавалося б, дуже простими рекомендаціями: як дбайливе спостереження і ретельне вивчення міського життя в різних куточках планети може надихати на розробку і впровадження ефективних людиноорієнтованих проектів та політик, які приходять на зміну модерністським містобудівним практикам. Створення інклюзивних громадських просторів замість швидкісних автомагістралей і багаторівневих розв'язок, «оживлення» вже зведених міських районів, де люди із задоволенням проводили б час, планування нових просторів, в основі яких — функціональне розмаїття та чітка ієрархія вулиць і кварталів, а не лише прагнення девелоперів збудувати максимальну кількість нових квадратних метрів житла, — це лише кілька конкретних прикладних рецептів від Йена Гела.

Чи не найважливішою передумовою сталого урбаністичного розвитку автор називає погляд на місто з перспективи людини, точніше — різних учасників міського життя. Такий підхід змушує кардинально переосмислити роль архітектора в процесі планування міста і його окремих територій та оцінити результати його діяльності з погляду користувачів-містян. Містопланування — це більше не лінійний процес «згори-вниз». Архітектор перетворюється на дослідника й політика одночасно, від чийх рішень безпосередньо залежить комфорт, безпека та здоров'я різних груп громадян.

Наведені в книжці приклади й рекомендації як ніколи актуальні для сучасної України, яка перебуває в процесі комплексного реформування сфери міського розвитку на національному і місцевому рівнях. Досвід успішних змін з усього світу, що його описує Йен Гел, демонструє, як реально створити якісні, економічно й соціально активні міські простори, орієнтовані на задоволення різноманітних потреб громади. Ми віримо, що видання книжки «Міста для людей» українською сприятиме поширенню ідей гуманного й демократичного міста на шляху до стратегічних змін у підході до розвитку територій нашої країни.

Владислав Тимінський,
директор освітньої програми
CANactions School for Urban Studies

Вступне слово до українського видання

Я здобув диплом архітектора 1960 року, а це означає, що ось уже півстоліття я спостерігаю за розвитком міст. За цей час принципи планування і спорудження міст дуже змінилися. Десь так до 1960 року міста в усьому світі будували, спираючись на кількасотлітній досвід. Життя в громадському просторі було важливим складником цього досвіду, і те, що міста будувалися для людей, сприймалося як належне.

Та урбанізація наростала, і за планування міст узялися професійні проєктувальники. На місце традицій прийшли теорії й ідеології. Архітектори-модерністи ставилися до міст, як до механізмів, де кожній частині відводилася певна, цілком окрема функція. А ще до процесу поступово долучилися планувальники дорожнього руху і принесли своє бачення того, як створити найкращі умови для автомобілів.

І планувальники забудови, і планувальники дорожнього руху не надавали значення громадському простору, тож кілька десятиліть майже ніхто не досліджував, як фізичний ландшафт і споруди впливають на людську поведінку. Лише недавно повсюдно визнали руйнівний вплив технократичного містопланування на те, як люди користуються містом.

Узагалі планування міст протягом останніх п'ятдесяти років було вкрай проблематичним. Мало хто визнавав, що жвавість життя в громадському просторі вже давно тримається не на традиціях: жвавість життя є важливою функцією міста, яку фахівці мусять брати до уваги й закладати в плани й проєкти.

Наразі у нас є величезний масив знань, зібраних і накопичених за багато років, — знань про зв'язок між фізичним простором і людською поведінкою. У нас є величезний обсяг інформації про те, що і як ми можемо — і мусимо — робити. Одночасно городяни стали активно заявляти про потребу людиноорієнтованого планування міст. За минулі десять-двадцять років багато міст в усьому світі доклали чималих зусиль, щоб утілити в життя мрії своїх жителів про міський простір, адаптований до людських потреб.

Нині майже всюди визнають, що суспільне життя і повага до людей мусять бути головними пріоритетами у плануванні міст і жилих зон. Через багато років ігнорування цього аспекту планування фахівці доходить висновку, що дбати про людей у місті — це запорука жвавого, безпечного, екологічно витривалого й здорового міського життя, а саме ці чотири якості є найбільшими цінностями XXI століття. Сподіваюся, ця книжка стане моїм скромним внеском у просування в цьому важливому напрямку.

Лише за сім років цю книжку переклали й видали (або готують до друку) 37 мовами. Швидке поширення викладених тут ідей свідчить про величезну потребу в знаннях про «міста для людей» в усіх куточках світу. У цьому контексті мене особливо тішить можливість видати книжку українською мовою. Я щиро сподіваюся, що вона стане джерелом натхнення для багатьох громадян, політиків, планувальників і архітекторів, які працюють над гуманізацією урбаністичних середовищ в Україні.

Йен Гел
Копенгаген, грудень 2017 року



Людський вимір

1.1 Людський вимір

людський вимір —
інтуїтивний, забутий,
неврахований

питання життя і смерті
втомлює людину

Багато десятиліть такому складнику міського планування, як людський вимір не приділяли достатньої уваги, натомість інші складники, як-от пристосування міст до нестримного зростання кількості автомобілів, виходили на передній план. Крім того, ліванські ідеологи містопланування, зокрема модерністська, нехтували громадським простором, пішохідним рухом і ролями міського простору як місця зустрічі і спілкування містян. Зрештою, різні архітектурні тенденції поступово зміщували фокус із важливості громадських просторів і людської взаємодії на проектування окремих споруд, а ті, своєю чергою, ставали додатком ілюстраційним, замкненими в собі і неприступними в широкому міському контексті.

У всіх великих міст — незалежно від географічного розташування, економічної спроможності і стадії розвитку — є спільна риса: плануванням ідеалі думали не тільки на людей, які все-таки масово користувалися міським простором.

Обмежений простір, перекопати і бар'єри, шум, забруднення, ризики нещасних випадків і взагалі непридатні умови — типові проблеми, з якими мають справу жителі більшості великих міст світу. Такий розвиток подій не тільки привів до скорочення пішохідного руху як способу пересування, а й поставив під загрозу культуру та суспільну функції міського простору як такі. Історично важливу функцію міста як місця зустрічі і соціальної взаємодії майже унеможливили, поставили під загрозу, знехтували.

Минуло понад півстоліття відтоді, як 1961 року американська журналістка Джейн Джекбс видала знамениту книжку «Життя і загибель великих американських міст». Джекбс доводила, що різкий розвиток автомобільного руху і модерністська ідеологія планування, яка воліє зводити окремі ізольовані споруди і ділити міста на функціональні зони, веде до загибелі міського простору як цілісного явища і повні мертві міст не пристосовані для людей. Тоді ж вона переконливо описала переваги життя в людиноорієнтованих містах з погляду жителів нью-йоркського району Грінвіч-Вільдж.

Джейн Джекбс першою вважала: час нам усім рішуче минати підій до містобудування. Саме тоді, на початку 1960-х, уперше історія людини осіло, міста остаточно перестали бути системами споруд, об'єднаних міським простором, і зробилися натомість нагромадженнями окремих будівель. Одночасно бурхливий розвиток автотранспорту ефективно вичаплював рештки міського життя із міських просторів.

людський вимір 13

протистояння людського виміру і ідеології планування



Модерністська ідеологія поглянула на місто як на міський простір, зорганізований на окремі споруди. Ця ідеологія стала панівною в 1960-х роках. Її основні принципи досі мають великий вплив на планування міських зон. Висхідний принцип модерністського планування дає змогу зводити жителів міста до простору між спорудами, при цьому модерністський принцип ідеї для цього вимагає планувати жителів з книжки «Городи» (Городи). На фото: Токіо, Шанхай, Мельбурн, Аустралія, Нью-Йорк, Гельсінкі.

прогрес понад усе

За більше як п'ятдесят років (від 1961-го) численні дослідники й теоретики міського планування висловили свої аргументи в дискусії про життя і загибель великих міст. За цей час було зроблено немало відкриттів.

Важливий також прогрес практичного містобудування — з погляду принципів планування простору і транспортних потоків. За минулі кілька десяти років багато міст в усьому світі доклали чималих зусиль, щоб покращити умови для пішоходів і міського життя, відмовившись від пріоритету автомобільного руху.

І саме в останні кілька десяти років можна спостерігати цікаві випадки відходу від модерністської ідеології планування, особливо це помітно в нових містах і нових зонах міської забудови. На щастя, потроху зростає інтерес до створення динамічних змішаних міських зон, а не суцільних окремих будівель.

Відповідні зміни відбулися за останні п'ятдесят років і в плануванні транспортних потоків. Транспортна інфраструктура стала більш

14 міста для людей

людський вимір —
неодмінний
вимір містопланування

браку явних, безпечних,
вигірелих і здорових міст

жваве місто

безпечне місто

16 міста для людей

У розвиткових країнах ситуація з урахуванням людського виміру виразно скрутіша і запутаніша. Переважна більшість міст змушені інтенсивно користуватися міським простором у щоденному житті. Раніше міський простір був для такого користування цілком придатним, але внаслідок бурхливого розвитку, зокрема автотранспорту, боротьба за міський простір загострилася. Умови життя і пішохідного пересування містом щоразу погіршуються.

У новому тисячолітті вперше в історії людства кількість міського населення перевищила кількість сільського. Міста різко зросли, і надалі темпи урбанізації тільки пришвидшуються. І нові, і старі міста потребують рішучих змін у підходах до планування і визначення пріоритетів. Потреби людей, які користуються міським простором, повинні бути в центрі уваги, стати завданням номер один.

На тлі сказаного вище зрозуміло, чому цю книжку присвячено саме людському виміру містопланування. Міста мають заохочувати планувальників і архітекторів створювати умови для кращого пересування, а саме такі умови — запорака жвавого, безпечного, екологічного, витривалого і здорового життя в місті. Так само важливо наголосувати на суспільній функції міста як місця зустрічі, адже це, своєю чергою, допоможе становленню витривалих міських спільнот і відкритого демократичного суспільства.

Нині, на початку XXI століття ми можемо окреслити першорядні завдання, пов'язані з покращенням людського виміру міського простору. В усьому світі дедалі загострюється потреба у жвавих, безпечних, витривалих і здорових містах. Усі ці чотири цілі — жвавість, безпека, витривалість і здоров'я — будуть набагато досяжнішими, якщо планувальники застатимуть більше уваги на пішохідний і велосипедний рух та на якість суспільного життя в місті. І якщо міська влада має політичну волю і спроможна закоордувати містян якомога більше ходити пішки чи користуватися велосипедом в щоденному житті, це тек велика підтримка у досягненні наведених цілей.

Що більше містян пересуваються пішки чи на велосипедах і користуються громадськими просторами, то жвавіше життя в місті. Важливо перебувати в громадських містах, зокрема натрапляти на суспільний і культурний взаємодії, а також приваблювати жвавих міст розглянемо в одному з наступних розділів.

Попри те, безпечного міста розвиваються повільно, коли якомога більше людей пересуваються і перебувають в міському просторі. Місто, яке заохочує людей ходити пішки, за означенням повинно мати структуру, сприятливу для соціальних зв'язків, тобто пропонувати пішохідні маршрути, приваблюючи громадські простори, виконувати на тлі інших урбаністичних функцій. Ці елементи сприяють до соціальної активності і посилюють відчуття безпеки в середовищі і навколо міських просторів. Коли на вулиці більше людей і стимулює брати участь у міських подіях, люди охочіше виходять із житлових і громадських споруд.

протистояння людського виміру і вторгнення автотранспорту



У 1960-х роках автомобілі почали буквально завоювати міста, що дуже погіршило умови, потрібні для участі людей у житті міста. Набагато прогностичність автомобіля настільки очевидна і повсюдна, що оцінити масштаби шкідливого впливу автотранспорту на міські життя в містах майже неможливо (Токіо, Італія, Бангладеш).

потрібно докласти більше зусиль

диференційовано, впроваджуються принципи стримування транспортного потоку, планувальники вживають заходів для транспортної безпеки.

З іншого боку, моторизований транспорт у цей час розвивався просто вибухово, і хоча пов'язані з цим проблеми в окремих країнах вдалося вирішити, в інших місцях ситуація тільки погіршилася.

Попри негативну тенденцію до зростання кількості автомобілів, були й позитивні зрушення у відповідь на притаманне 1960-м наповнені міста до якості міського життя.

Закономірно, що такі позитивні зрушення особливо помітні в економічно розвинених країнах світу. Однак найкраще було б, так, щоб зможні міські влади керувалися саме модерністськими принципами планування міських зон і зведення замкнених у собі багатоповерхових будівель у центрі міста. Планувальники цих наднових міст практично не враховують людський вимір у планах забудови — ні в минулому, ні нині.

людський вимір 15

1.1. ЛЮДСЬКИЙ ВИМІР

Десятиліттями проблему людського масштабу при розвитку міст недооцінювали і просто ігнорували. Загальною рисою майже всіх міст, незалежно від географії, економічної життєдатності і етапа розвитку, є відсутність належної уваги до людей, які користуються міським простором. Обмеженість простором, перешкоди на шляху переміщення, шум, забрудненість повітря, ризик потрапити в дорожню пригоду і в цілому неналежні умови міського життя – типові проблеми з якими стикаються жителі більшості міст світу. Минуло понад півстоліття відтоді, як 1961 року американська журналістка Джейн Джекобс видала знакову книжку «Життя і загибель великих американських міст». Джекобс доводила, що різкий розвиток автомобільного руху і модерністська ідеологія планування, яка воліє зводити окремі ізольовані споруди і ділити міста на функціональні зони, ведуть до загибелі міського простору як цілісного явища і появи мертвих міст, не пристосованих для людей. Авторка першою впевнено заявила: час нам усім рішуче міняти підхід до містобудування.

1.2. СПЕРШУ МИ ПЛАНУЄМО МІСТА – ЗГОДОМ МІСТА ФОРМУЮТЬ НАС

Придивившись до історії містобудування, можна спостерегти, що структура і планування міста впливає на поведінку людей і функціонування міста як системи. Римська імперія будувала міста в колоніях за типовим планом: головні вулиці, форуми, громадські споруди й казарми, – і ця формула стверджувала їхню завойовницьку роль. Компактне планування середньовічних міст із короткими пішохідними вулицями й торговими площами допомагало містам виконувати функцію осередків торгівлі й ремісництва.



У результаті стратегічного плану Жоржа Ежена Османа з реконструкції Парижа, розпочатої 1852 року, на карті міста з'явилися широкі бульвари, які посилювали військовий контроль за населенням, а водночас виникла «бульварна культура» – розвиток прогулянкових маршрутів і кав'ярень уздовж головних вулиць.

Зв'язок між заохоченням і поведінкою вийшов на передній план у містах ХХ століття. Намагаючись дати раду стрімкому розвитку автотранспорту, весь міський простір почали відводити під автошляхи й паркувальні місця. Поступово автотранспорт захоплював все більше простору витісняючи пішоходів і велосипедистів.

У 2002 році лондонська влада запровадила платний в'їзд у центр міста для моторизованого транспорту. Це миттєво призвело до зменшення цільності автомобільного потоку на 18 % у межах центральної зони.

Кілька десятиліть у Копенгагені скорочувався пішохідний простір, і зрештою він став першим містом у Європі, яке взялося за вирішення цієї проблеми і в ранніх 1960-х почало скорочувати автомобільний рух та кількість паркувальних місць у центрі, щоб створити зручніший простір для життя.



1.3. МІСТО ЯК МІСЦЕ ЗУСТРІЧІ

Людина створена щоб ходити пішки. Всі події нашого життя так чи так пов'язані з пересуванням серед інших людей. У жвавих, безпечних і здорових містах нагода ходити — обов'язкова передумова життя в місті. Чим більше часу ми ходимо, тим більше цінних соціальних і рекреаційних можливостей у нас виникає. Але в містах сенс ходити пішки полягає не тільки в переміщенні.

Переміщення означає, що людина контактує з іншими людьми й місцевою спільнотою, дихає повітрям, проводить час поза приміщенням, отримує безкоштовне задоволення від життя як такого, здобуває нові досвіди й інформацію. І осердям цього всього є ходіння пішки як особлива форма єднання з людьми, котрі користуються спільним простором як тлом та інфраструктурою взаємодії.

В кожному місті, де покращувалися умови для пішоходів, помітно зростала інтенсивність пішохідного руху. Кращі умови для велосипедистів заохочують людей користуватися велосипедами. А от покращення умов для пішоходів не просто заохочує піше пересування, а й — що найважливіше — підвищує якість життя. Отже, йдеться не про «пішоходопотоки», а про цілу множину проблем і тем, які стосуються умов життя і якості перебування людини в місті.

пересування пішки — це не тільки й не стільки пересування!

а ще ходіння — це передусім нагода зробити місто місцем зустрічі

багатогранне міське життя

1.3

Місто як місце зустрічі

Поняття «життя між будівлями» охоплює всі найрізноманітніші види діяльності, до яких залучаються люди, користуючись спільним простором: цілеспрямоване пересування з місця на місце, прогулянки, короткі зупинки, тривале перебування, роздівляння вітрин, бесіди й зустрічі, вправи, танці, відпочинок, вулична торгівля, дитячі ігри, старцювання й вуличні розваги¹⁹.

Піше пересування — це відправна точка. Людина створена ходити пішки, і всі події нашого життя так чи так пов'язані з пересуванням серед інших людей. Життя в усіх його проявах доступне нам, коли ми йдемо пішки. У жвавих, безпечних, екологічно витривалих і здорових містах нагода ходити пішки — обов'язкова передумова життя в місті. Однак у перспективі багато цінних соціальних і відпочинкових можливостей природно виникають там, де ходіння пішки заохочують.

Багато років пішохідний рух уважався просто частиною вуличного руху і способом пересування, тож ним опікувалися планувальники дорожнього руху, а тому безліч інших міських нюансів і можливостей частково або повністю ігнорувалися. Зазвичай цей вид активності окреслювали термінами «пішохідний рух», «потоки пішоходів», «пропускна здатність тротуарів» та «безпечний перехід вулиці».

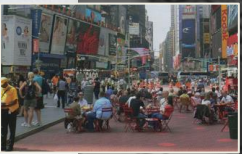
Та піше пересування в містах — це не тільки й не стільки пересування. Воно означає, що людина контактує з іншими людьми й місцевою спільнотою, дихає повітрям, проводить час поза приміщенням, отримує безкоштовне задоволення від життя як такого, здобуває нові досвіди й інформацію. І осердям цього всього є ходіння пішки як особлива форма єднання з людьми, котрі користуються спільним простором як тлом та інфраструктурою взаємодії.

Якщо пильніше розглянути згадані вище дослідження, можна помітити, що в кожному місті, де покращувалися умови для пішоходів, помітно зростала інтенсивність пішохідного руху. Ба, навіть ще суттєвіші зміни відбуваються в усьому, що стосується відпочинку й соціальної активності.

Як уже сказано вище, більше доріг означає більше машин. Кращі умови для велосипедистів заохочують людей користуватися велосипедами. А от покращення умов для пішоходів не просто заохочує піше пересування, а й — що найважливіше — підвищує якість життя.

Отже, йдеться не про «пішоходопотоки», а про цілу множину проблем і тем, які стосуються умов життя і якості перебування людини в місті.

Зазвичай життя в місті визначають як складну сукупність різних видів діяльності, яка багато в чому складається з чергування цілеспрямованих дій.





Чуття й масштаби

2

савець, який пересувався горизонтального поверхню обличчям уперед зі швидкістю 5 км/год

Планування міста для людей цілком природно починає з розуміння того, як люди пересуваються і як задають органи чуття, адже саме ці біологічні параметри визначають для діяльності, поведінки й комунікації в міському просторі.

Міські тілоходи XXI століття — результат еволюції, яка тривала мільйони років. Людина розвивалася так, щоби пересуватися повільно й пішки, а тіло людини прямиє й вертикальне.

Ноги легко несуть нас уперед, а от пересуватися боком чи спиною вперед нам помітно важко. Наші органи чуття тож пристосовано до повільного пересування вперед переважно горизонтальними поверхнями.

Наші очі, вуха й носи спрямовано вперед, щоби поміняти небезпечку чи вилітати на шпильку перед нами. Пальчики й коліночні стінки наших очей так само підпорядковано пересуванню по горизонтальній земній поверхні.

Ми добре бачимо перед собою, периферійний боковий зір у нас гірший, ми непогано бачимо, що у нас під ногами, але набагато гірше — те, що над нами. Наш рух спрямовано вперед і добре пристосовано для обслуговування нових об'єктів чи розуміння того, щоб зайняти собі шлях. Одним словом, вид його чарівний — це лінійний, фронтальний, горизонтально орієнтований, прямокутний світ. Стежки, вулиці й бульвари — простори для лінійного пересування за допомогою людського опорно-рухового апарату.

Орда з найважливіших психічних у житті людини — мати, коли вона піднімається на ноги і робить перший крок, адже з цього починається справді нове життя.

Такий наш клієнт — пішоход з усіма наведеними вище якостями, обмеженнями і потенціалом. Фактично проектувати людський вимір міста — це створювати міські простори, де зручно пішоходам, зокрема, з урахуванням можливостей і певних обмежень, продиктованих будовою тіла.

У книжках «Німа мова» (1973) і «Прихований вимір» (1966) американський антрополог Барбара Бейл аналізує досвідок сторіччя етнології людини та знаходить із природою людських органів чуття, їхніми особливостями й роллю.

Розвиток органів чуття тісно пов'язано з історією еволюції. Для ясності органи чуття можна поділити за відстанню: до чужинки, найменше зір, слух і нюх, а до «близьких» — дотик і смак. Останні пов'язано з роботою покриття і м'язів, а отже, зі здатністю відчувати

відстань і сприйняття

чуття й масштаби 43

архітектура 5 км/год проти архітектури 60 км/год

Венеція — місто 5 км/год з маленькими людськими просторами, призначеними для повільного життя, встановленими деталями. Це місто дарує багатий сенсорний досвід.



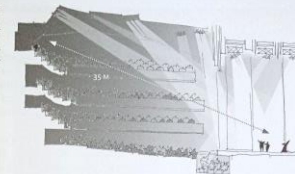
Дубай — місто 100 км/год: великі простори, великі дороги, знаки, високі споруди й високі рівні шуму.



чуття й масштаби 55

2.1 Чуття й масштаби

Люди їдуться робити проїздом, а не про рух, захищаючи відстанню стов 35 метрів. Це відстань, якою вони в протилежності до себе у теперішньому світі, — максимальна відстань, з якої люди розганяють швидкість, розганяючи чи літять.



ви отримувате те, за що платите

І хоча об'ємний простір може вміщувати порівняно велику кількість глядачів, міські перегляди з різних точок залу дуже відмінні, це відбувається в цінах на квитки. Найдорожчі завжди місця посередині залу й найближче до сцени, тобто в перших рядах партеру чи балкона. Задати глядачі можуть дивитися виставу не повертаючи голови, зблизька і десь на рівні очей. На таких місцях вони отримують найбільше вражень. Мисли далі пошуку рішення, бо відстань зближенню враження, хоча й тут глядачі дивляться просто перед собою і сцена залишається більш-менш на рівні очей. Сидіти вище й далі від сцени або глибше й по боках, сприймати виставу не так зручно, і враження стає менше, відтак і квитки на такі місця дешевші. Наразді ми дістаємося до найдорожчих місць на найвищому балконі або зовсім білих. Насправді з таких місць авторської гри не видно — самі тільки маючі й рисунок пересування сценою. Однак із таких місць чуття репліки, музику й світ, а це видно сцену ближче до лаштунків і те, що за лаштунками.

Розташування глядацьких місць у театрах і ціни на театральні квитки багато кажуть про особливості наших органів чуття і людське сприйняття. Головні характеристики найзручніших місць: близько, по-



Наші органи зору розвивалися так, щоб ми могли бачити й розуміти, що відбувається навколо нас у горизонтальній площині. Коли ми спостерігаємо за людьми чи подіями зверху або знизу, ми втрачаємо миттєву інформацію, важливу для сприйняття.



чуття й масштаби 47

малий масштаб — заповнений, тепле й насичене враження від міста

Зв'язок між відстанню й інтенсивністю, близькістю й дружністю атмосферою в просторах соціальних контактів — важлива аналогія для розуміння вражень, які сприймає людина в міському просторі. На вулицях вулицях і в малих просторах ми бачимо будову, деталі життя й побуту, людей — і все це зближує. Ми відчуваємо, як стаємо учасниками чогось нового. Будівлі різноманітні, активність теж насичена — і наша сприйнятливості до середовища посилюється. Ми сприймаємо все побачене як щось дружнє, особисте, гостинне.

Такі простори різко відрізняються від міст і урбаністичних пейзажів, де відстані, простір і споруди велетенські, забудова нещільна й розривиста, пошук немає за що зачепитися, а люди на вулицях мало або немає взагалі.

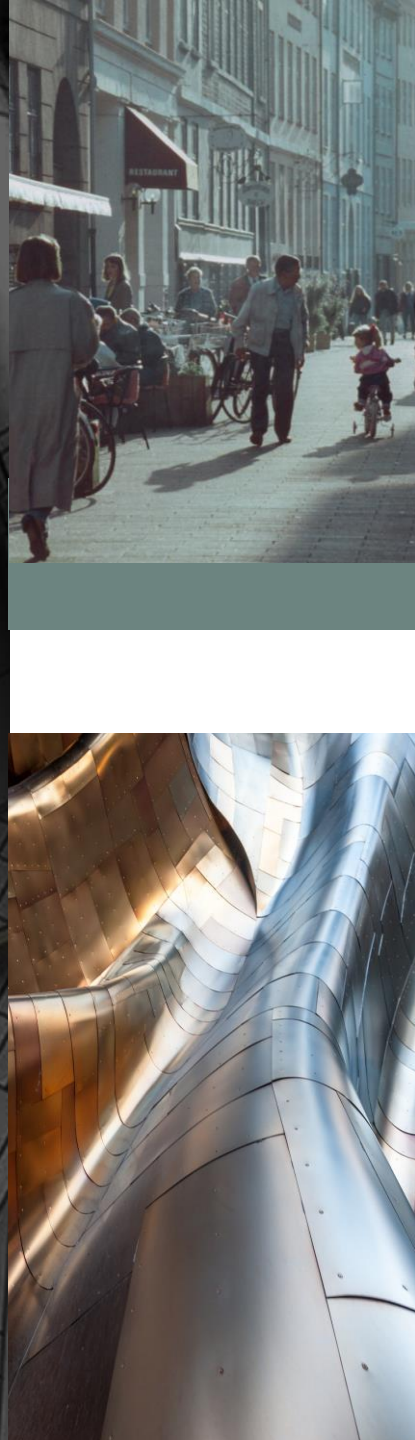
Таке міське середовище ми сприймаємо як безлике, формальне й байдуже. Там, де забудова нещільна й займає велику площу, завжди бракує вражень. А для органів чуття, прив'язаних до сильних, інтенсивних емоцій, не залишається пошуків.



Великі простори й споруди означають безлике, формальне й байдуже середовище.



чуття й масштаби 63



2.1. ЧУТТЯ І МАШТАБИ

Планування міста для людей цілком природно починати з розуміння того, як люди пересуваються і як задіюють органи чуття, адже самі ці біологічні параметри визначальні для діяльності, поведінки й комунікації в міському просторі.

Міські пішоходи XXI століття – результат еволюції, яка тривала мільйони років. Людина розвивалася так, щоби пересуватися повільно і пішки, а тіло людини пряме і вертикальне.

Ми добре бачимо перед собою, периферійний боковий зір у нас гірший, ми непогано бачимо, що у нас під ногами, але набагато гірше – те, що над нами.

У книжках «Німа мова» (1973) і «Прихований вимір» (1966) американський антрополог Едвард Голл докладно досліджує історію еволюції людини та знайомить із природою людських органів чуття, їхніми особливостями й роллю.

Розвиток органів чуття тісно пов'язано з історією еволюції. Для ясності органи чуття можна поділити за відстанню: до «далеких» належать зір, слух і нюх, а до «близьких» – дотик і смак. Останні пов'язано з роботою покривів і м'язів, а отже, зі здатністю відчувати холод, тепло, біль, текстуру й форму. Органи чуття задіюються при контакті між людьми на дуже далеких відстанях.

Залежно від світла й освітлення ми відрізняємо людську постать від тварини чи куща з відстані 300-500 метрів. З відстані 22-25 метрів ми починаємо розпізнавати вираз обличчя й емоції. Ця людина щаслива, засмучена, радісна чи роздратована?



2.2. ЧУТТЯ І КОМУНІКАЦІЯ

На великих відстанях ми отримуємо великі обсяги інформації, а от інтенсивні й емоційно важливі сенсорні враження – на малих відстанях. Спільна риса чуттів, що їх ми задіюємо на малих відстанях, як от нюх і дотик, а ще здатність відчувати температуру, полягає в тому, що ці чуття тісно пов'язано з емоціями.

На різних відстанях спілкування відбувається по-різному, і відстані весь час змінюються залежно від контексту й природи контакту.

Дослідження дистанцій спілкування виявили чотири важливі позначки.

Інтимна відстань – від 0 до 45 см – дистанція, на якій висловлюють сильні емоції. Це дистанція любові, ніжності й розради.

Особиста відстань – від 42 до 120 см – це відстань спілкування між близькими друзями й родичами.

Соціальна відстань – від 1,2 до 3,7 м – властива для ситуацій спілкування з колегами на роботі, неформальних обговорень та обміну іншою повсякденною інформацією.

Громадська відстань – понад 3,7 м – це дистанція формального або одностороннього спілкування: дистанція між учителем і учнем, священником і парафіянами. З такої відстані ми слухаємо величних музикантів і спостерігаємо за подіями, але водночас даємо зрозуміти, що не є учасниками дійства.

Спілкування між людьми потребує відповідної для випадку відстані. Нам конче потрібна можливість дозволяти або забороняти, прискорювати або завершувати ті чи інші події.



2.3 ФРАГМЕНТАРНИЙ МАСШТАБ

Традиційні, природні міста розрослися одночасно з тим, як змінювалася буденна діяльність їхніх жителів. Подорожували пішки, а будували, спираючись на досвід попередніх поколінь. Це призвело до появи міст, масштаб яких пристосовано до чуттів і потенційних потреб людських істот.

Нині рішення про міське планування ухвалюють у проектних цехах, а втілення майже не відділено в часі від рішення. Традиційні уявлення про масштаб і пропорції відійшли на задній план. У результаті в процесі забудови керуються масштабами, що їх люди навряд чи спроможні сприймати як зручні і наповнені змістом.

Поява в містах автотранспорту й автомобільного руху відіграла вирішальну роль у змішуванні неспівставних масштабів. Авто й автомобільний рух от уже півстоліття як стали джерелом проблем для міських планувальників.

Розвиток суспільства, економіки й будівельних технологій поступово призвів до появи урбанізованих територій і окремих споруд у небаченому масштабі. У той самий період детально оздоблені споруди, зведені з урахуванням міського контексту, перестали бути архітектурним ідеалом. На зміну їм прийшли відокремлені індивідуалістичні проекти. Фізичний масштаб синхронізувався з масштабністю.

2.3

Фрагментарний масштаб

завелике, зависоке, зашвидке

Традиційні, природні міста розрослися одночасно з тим, як змінювалася буденна діяльність їхніх жителів. Подорожували пішки, а будували, спираючись на досвід попередніх поколінь. Це призвело до появи міст, масштаб яких пристосовано до чуттів і потенційних потреб людських істот.

Нині рішення про міське планування ухвалюють у проектних цехах, а втілення майже не відділено в часі від рішення. Швидкість нових транспортних засобів і масивність споруд створюють нові випробування. Традиційні уявлення про масштаб і пропорції відійшли на задній план. У результаті в процесі забудови керуються масштабами, що їх люди навряд чи спроможні сприймати як зручні і наповнені змістом.

Якщо ми ставимо собі за мету заохочувати пересування пішки й на велосипеді, втілити мрію про жваве, безпечне, витривале й здорове місто, ми повинні починати з усвідомлення людського масштабу. Розуміння вимірів людського тіла важливе, якщо ми хочемо цілеспрямовано й ефективно враховувати їх і так само вирішувати завдання, у яких фігурують малий повільний масштаб та низка інших масштабів.

авто і неспівставність масштабів

Поява в містах автотранспорту й автомобільного руху відіграла вирішальну роль у змішуванні неспівставних масштабів. Авто самі по собі займають багато місця. Автобуси й вантажівки переважно велетенські, і навіть малогабаритні європейські авто здаються великими в просторі, створеному для людського тіла. Авто займають багато місця і на дорозі, і на паркувальних місцях. Парковка на 20–30 автомобілів забирає стільки місця, як середньостатистична міська площа. А коли обмеження швидкості в містах піднімають від 60 до 100 км/год, просторові виміри різко розтягуються, а з ними й уявлення про майбутні міські ландшафти.

Авто й автомобільний рух от уже півстоліття як стали джерелом проблем для міських планувальників. Тим часом бачення пропорцій і масштабу дедалі більше орієнтувалося на автомобілі. Здатність працювати цілеспрямовано з одночасним урахуванням потреб людей і автомобілів трапляється вкрай нечасто, адже проблема автомобілів приносить багато шуму в розуміння масштабів.

ідеології планування
і фрагментарний масштаб

Одночасно з розвитком автомобільного руху й будівельних технологій панівні ідеології планування теж доклалися до збільшення відстаней, кількості поверхів і архітектури, орієнтованої на великі швидкості. Модерністське заперечення вуличної культури й тради-



Жване, безпечне, витривале й здорове місто

З

ЖВАНЕ МІСТО І — ПОЗБАВЛЕНЕ ЖИТТЯ

ЖИВІСТЬ МІСТА — ПОНИТТЯ ВІДНОСНЕ

3.1 Жване місто

Міське життя як процес

Гостинність і жвавість можуть бути цінним самі по собі, але вони ще й відправні точки для якісного містобудування, яке враховує життєву якість, що робить місто безпечним, витривалим і здоровим. Коли планування міста на варті не просто створити умови для пішоходів і велосипедистів, вони не обмежуються вдосконаленням простору руху, а зосереджуються на куди важливішій проблемі — як створити людям умови для контакту і суспільності, яке їх з'єднує. Це, своєю чергою, означає, що суспільний простір мусить бути живим і доступним для різних соціальних груп.

Мало що так свідчить на користь емоційних і функціональних якостей життя і діяльності в спільному просторі міста, як протилежна крайність — місто позбавлене життя.

Жване місто гостинне і дружнє, воно об'єднує соціальну взаємодію. Присутність людей уже сама собою дає зрозуміти, які місця варті перебування. Усі квартали на виставу розподано чи продано лише кілька кварталів — це два глибокі рівні спільноти. Перший означає, що варто очікувати на приємне спільне дозвілля, другий — щось пішло не так, чогось бракує.

Жване місто і місто без життя тек надають протилежні сигнали. Архитектурні ескізи, на яких завжди помітні цілісні люди в просторі між будівлями незалежно від якості проекту, прозора натхненість, що життя в громадських просторах — головна принада міста.

Говорачи про групи цілих людей на архітектурних ескізах, важливо уточнити, що відсутність жвавості від міського простору триває не тільки на кількісних показниках. Жвавість міста — відносне поняття. Навіть кілька людей на спільній вулиці можуть створювати жваву, привабливу атмосферу. Тобто важлива не кількість, не наповненість, не міські масштаби простору, а відчуття, що простір гостинний і на нього є попит. У ньому мусить бути сенс.

Жване місто потребує розвитку і складності проявів життя — подання відпочинку і соціальної активності, які залучають місце для щоденного обов'язкового пішохідного руху та нагоди долучитися до життя міста. Люди тримаються, на яких не прогнаними, на яких відбувається постійний однобічний щільний рух, аж нік не свідчать, що умови життя в місті сприятливі. І хоча точиться багато розмов про те, яка мінімальна кількість людей потрібна на вулиці, не можна забувати й про таку істотну характеристику, як мість, бо саме вона вказує на потребу в завершенні розвитку.

жване, безпечне, витривале й здорове місто 73

є висока щільність; потреба: міська щільність

густота, щільність і ірчуні простори в старих містах

густота, щільність і ірчуні простори в нових міських зонах

Набережний комплекс Алер-Бріге (район-центр) — один із найбільш повільно нових проєктів, де по-нову висувають і цілісний збудову з естетичним і якісним спільним простором. Ця комбінація зробила нову набережну привабливою й популярною.



жване, безпечне, витривале й здорове місто 79

на межі між будівлею й містом



Спокоюється



Приходить і йде



Проходить повз



Дупливаються гостинності



Виходить на перехрестя



Стоять на порозі



Купують товари



Взаємодіють



Розділяються вітрили



Сидять у нішах

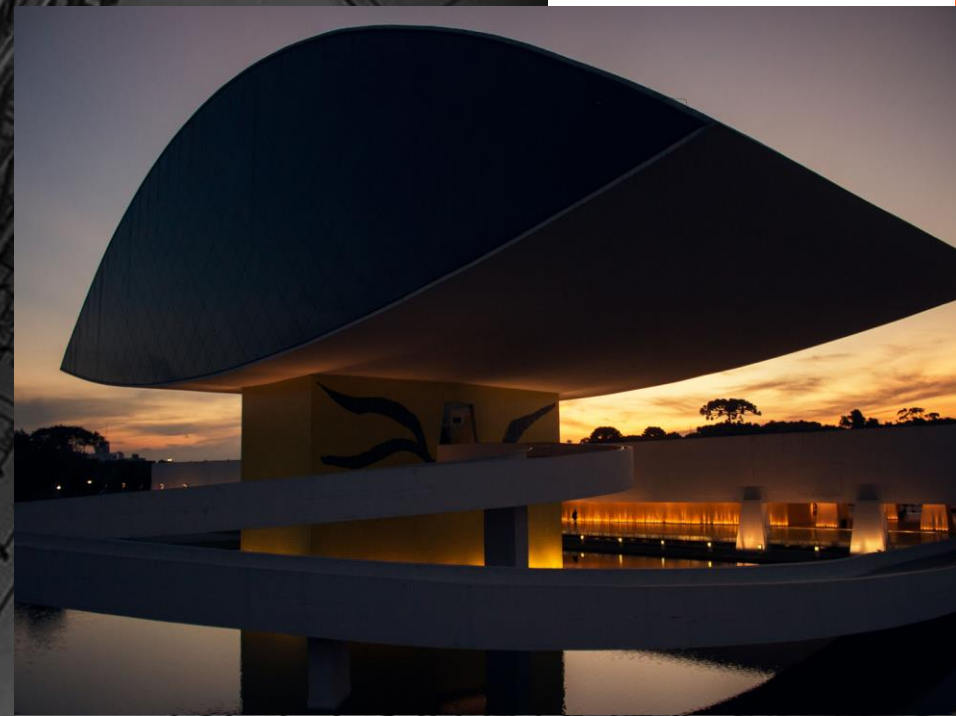


Сидять під стінами й на ганках



Заглядають і виглядають

84 міста для людей



3.1. ЖВАВЕ МІСТО

Міське життя як процес.

Гостинність і жвавість можуть бути цілями само по собі, але вони ще й відправні точки для холістичного містопланування, яке враховуватиме якості, що робитимуть місто безпечним, витривалим і здоровим. Коли планувальники мають на меті не просто створити умови для пішоходів і велосипедистів, вони не обмежуються вдосконаленням просторів руху, а зосереджуються на куди важливішій проблемі – як створити людям умови для контакту із суспільством, яке їх оточує. Це, своєю чергою, означає, що суспільний простір мусить бути живим і доступним для різних соціальних груп.

Жваве місто гостинне і дружнє, воно обіцяє соціальну взаємодію.

Присутність людей уже сама собою дає зрозуміти, які місця варті перебування. Жваве місто потребує розмаїття і складності проявів життя – поєднання відпочинкової і соціальної активності, які залишають місце для щоденного обов'язкового пішохідного руху та нагоди долучитися до життя міста. Те, що міське життя – потенційно самопідтримуваний процес, означає, що міське планування мусить бути настільки продуманим, щоб стимулювати життя в нових районах.

Густонаселене місто – жваве місто.

Багато хто думає, ніби жваві міста неодмінно щільно забудовувати і що вони складаються з тісних скупчень житлових площ і робочих місць.

Насправді жваве місто потребує поєднання гостинного міського простору і певної маси людей, які хочуть цим простором користуватися.

У дійсності є чимало прикладів, коли погано спланована щільна забудова перешкоджає розвиткові зручного міського простору, а відтак і життю міста.

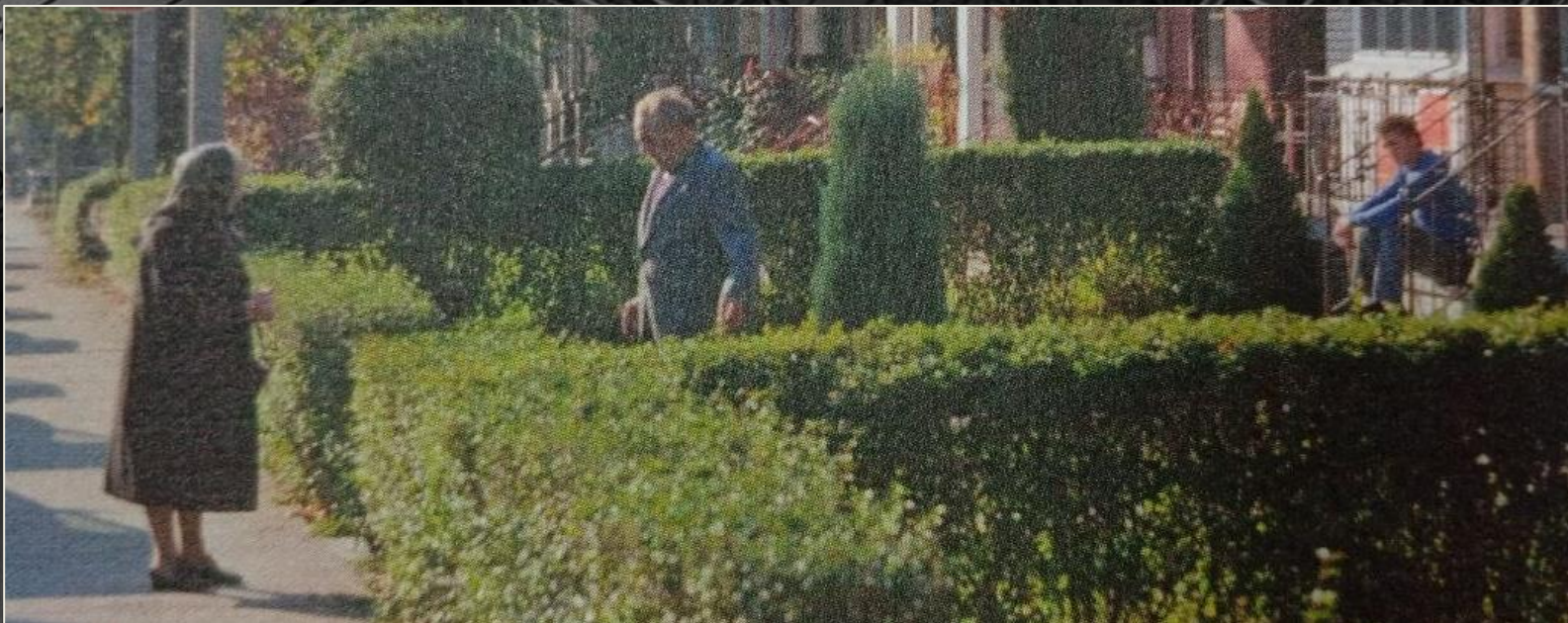
Центр Сіднея забудовано переважно хмарочосами. На темних і шумних вулицях із жахливими протягами живе й працює багато людей. На Мангеттені в Нью-Йорку теж немало темних і неприємних вулиць, затиснутих між скупченнями хмарочосів.



Скільки та як довго: кількість і якість.

Вище вже йшлося про поширений стереотип, нібито жвавість міського простору залежить насамперед від кількості користувачів. Насправді це геть не так. Кількість користувачів, тобто кількісний вимір – тільки один чинник, а інший не менш важливий чинник жвавості життя – кількість часу, протягом якого ці користувачі перебувають у громадському просторі. Наше сприйняття життя в місті під час пересування ним залежить від того, скільки ми встигаємо побачити із соціальної відстані у 100 метрів. Тобто рівень активності – це добуток кількості й часу.

Визначення того факту, що жвавість життя в місті – це «скільки людей» помножено на «як довго», допомагає пояснити цілу низку урбаністичних явищ. Підрахунок кількості людей і часу перебування – важливий інструмент планування, спрямований на пожвавлення міського життя.



Пом'якшені межі – жвавi міста.

Оформлення меж у міському просторі, особливо біля нижніх поверхів, помітно впливає на жвавість простору. Це зона, у якій ви пересуваєтеся, ідучи містом, це фасади, на які ви дивитеся, це те, з чим ви взаємодієте безпосередньо і тому інтенсивно.

Межова зона – один із найзручніших елементів міського простору для сидіння і стояння. У таких зонах є власний клімат: наш тил захищено, наші фронтальні органи чуття можуть контролювати ситуацію. Результати численних досліджень свідчать про схильність людей триматися ближче до стін: і в приватному просторі, і в суспільному, і в приміщеннях, і надворі. Можна сказати, що життя заповнює простір з країв, а тоді вже поширюється на середину. Коли ми пересуваємося пішки, то сприймаємо перші поверхи безпосередньо й інтенсивно.



3.2. БЕЗПЕЧНЕ МІСТО

Безпека і дорожній рух.

За більше як півстоліття, що минуло від остаточного вторгнення автомобілів у міській простір, і щільність автомобільного руху, і кількість ДТП очевидно зросли. Результатом стало погіршення умов пересування для велосипедистів і пішоходів. Вузькі тротуари поросли дорожніми знаками, паркоматами, ліхтарями й іншими перешкодами.

До фізичних перешкод додаються й інші неприємності: потреба довго чекати на переходах і світлофорах, ускладнений перетин вулиць, моторошні підземні переходи й незручні надземні зі сходами. Усі ці деталі організації міського простору свідчать про одне – про прагнення дати більше простору і створити кращі умови для автомобілів. Логічно, що ходити пішки стало не так зручно і набагато неприємніше.

Тому, у містах, де навала автомобілів почалася давно і тривала кілька десятиліть, нині помітно жорстку реакцію на недалекоглядну політику стосовно автомобілів, яка завдала нищівного удару по якості життя в місті та велосипедному рухові.

У багатьох країнах, особливо європейських, планування дорожньо-транспортної інфраструктури у XXI столітті суттєво змінилося порівняно з тим, як її планували ще два-три десятиліття тому. Важливість підтримувати пересування пішки і на велосипедах з часом таки визнали, а розуміння справжніх причин ДТП допомогло розширити набір методів планування.

3.2

Безпечне місто

Безпечне місто

почуття безпеки як важлива характеристика міста

Щоб освоювати міський простір, людям треба почуватися в безпеці. Звичайно атмосферу гостинності й безпеки — і відчуженої, і фактичної — у міському просторі створюють самі люди та прояви їхньої діяльності.

У цьому розділі ми розглянемо безпеку як важливу характеристику якісного міста, насамперед з погляду пішоходів, велосипедистів і тих, хто перебуває в міському просторі. Ми зосередимося на двох важливих секторах, які потребують цілеспрямованих зусиль, коли йдеться про безпечність міського простору, — це безпека дорожнього руху і профілактика правопорушень.

Безпека і дорожній рух

чи варто робити автомобілі пріоритетом міської політики?

За більше як півстоліття, що минуло від остаточного вторгнення автомобілів у міський простір, і щільність автомобільного руху, і кількість дорожньо-транспортних пригод (далі — ДТП) очевидно зросли. Страх перед ДТП виріс іще помітніше, як і його гнітючий вплив на велосипедистів і пішоходів та на задоволення, яке вони могли б отримувати від пересування. Що більше авто з'являлося на вулицях, то старанніше політики й планувальники зосереджувалися на тому, щоб збільшити кількість доріг і паркомісць.

Результатом стало погіршення умов пересування для велосипедистів і пішоходів. Вузькі тротуари поросли дорожніми знаками, паркоматами, болардами, ліхтарями й іншими перешкодами, щоб звільнити дорогу, звісно, для аж таких важливих моторизованих транспортних засобів. До фізичних перешкод додаються й інші неприємності: потреба довго чекати на переходах і світлофорах, ускладнений перетин вулиць, моторошні підземні переходи й незручні надземні зі сходами. Усі ці деталі організації міського простору свідчать про одне — про прагнення дати більше простору і створити кращі умови для автомобілів. Логічно, що ходити пішки стало не так зручно і набагато неприємніше.

Багато де велосипедисти опинилися навіть у гіршому становищі: велосипедні доріжки поприбирали, подекуди замінили їх на небезпечні «велосипедні смуги», відокремлені від загрозливого потоку авто самою лише лінією фарби. У багатьох містах велосипедної інфраструктури взагалі немає: велосипедистів покинули з проблемою сам на сам.

сучасні стратегії планування руху: баланс між різними групами учасників

У багатьох країнах, особливо європейських, планування дорожньо-транспортної інфраструктури у XXI столітті суттєво змінилося порівняно з тим, як її планували ще два-три десятиліття тому. Важливість підтримувати пересування пішки і на велосипедах з часом таки визнали, а розуміння справжніх причин ДТП допомогло розширити набір методів планування.

Коли у 1960-х роках у європейських містах з'явилися перші винятково пішохідні вулиці, існувало тільки два типи вулиць — для моторизованого транспорту і для пішоходів. Відтоді їх типологія розширилася, з'явилися нові методи планування, які дозволяють проектувати вулиці зі змішаними функціями: вулиці з пріоритетом для моторизованих засобів, бульвари, вулиці з обмеженням швидкості до 30 км/год, з пріоритетом для пішоходів, зони із суворим обмеженням швидкості до 15 км/год, вулиці винятково з велосипедним і пішохідним рухом. Крім того, накопичений за цей час досвід допоміг зменшити кількість ДТП і зробити пересування пішки та на велосипеді безпечнішим і зручнішим.

Обираючи серед типів вулиць і транспортних рішень, варто починати з людського виміру. Людям потрібна можливість безпечно рухатися містом пішки чи на велосипеді. Крім того, планування руху мусить неодмінно враховувати присутність на вулицях дітей, молоді, літніх людей і тих, кому важко пересуватися. Орієнтованість на людей і акцент на безпеці пішоходів повинні стати пріоритетами.

на вулицях зі змішаним рухом пріоритетними повинні бути пішоходи

Прихильники кількох новітніх ідеологій планування, посиляючись на статистику ДТП, стверджують, що ризик пригоди можна знизити, якщо пустити різні групи учасників руху в комбінований «спільний простір».

Задум, на якому ґрунтуються так звані спільні вулиці, — створити умови для того, щоб водії вантажівок і авто, мотоциклісти, велосипедисти й пішоходи будь-якого віку могли мирно пересуватися поряд і добре одне одного бачити. За таких умов серйозні ДТП трапляються нечасто, принаймні так вважається, адже пішоходи й велосипедисти мусять повсякчас бути посилено уважними.

Звісно, коли люди налякані і весь час «сканують» дорожній рух довкола, з ними навряд чи щось станеться. Однак у такій ситуації вони платять завищену ціну з погляду гідності й якості. Дітям не можна дозволяти вільно бігати, а літні та обмежені в пересуванні люди можуть узагалі втратити мотивацію ходити. Тому в будь-якій дискусії про безпеку дорожнього руху слід враховувати не лише ризики ДТП, а й якість пересування для пішоходів та велосипедистів. Планувальники цієї частини міської інфраструктури досі вкрай рідко зважають на якість життя в місті.

Зводити різні групи учасників руху в одному просторі цілком можливо, але не на рівних умовах, що їх декларують прихильники спільних вулиць. І у Великобританії, і в Нідерландах, і в скандинавських країнах роки практики довели, що пішохідний рух процвітає там, де простір однозначно дає зрозуміти всім: це територія пішоходів. Зустріч різних груп у спільному просторі пересування має відбуватися так: або пріоритет — це пішоходи, або існує чітка й зрозуміла сегрегація потоків²².

венеціанський підхід як джерело натхнення

Багато століть Венеція дотримувалася такого принципу: перехід від повільного до надшвидкого пересування відбувається не під дверима будинку, а на виїзді з міста. Цей венеціанський принцип безвідмовно працює, коли пріоритетом є якість міського простору. Як уже сказано вище, існують варіанти поєднання пішохідного й моторизованого руху. І хоча завдяки їм з'являються нові можливості, одночасно виникає і низка нових проблем.

Можна зрозуміти венеціанського пішохода, який сприймає нові транспортні рішення як різного роду компроміси порівняно зі справжнім міським простором для людей. Інакше кажучи, у Венеції за простою можна дійти висновку, що краща за обмеження швидкості для авто тільки відсутність авто.

Однак, і це теж уже сказано, важливо зберігати прагматичність і гнучкість у плануванні. Новітній досвід міського планування свідчить про існування дієвих компромісних рішень, але кожне з них потребує детальної оцінки й свідомого вибору.

у Венеції перехід від повільного пересування до швидкісного відбувається не біля дверей під'їзду, а на виїзді з міста. Це цікавий підхід, який міг би стати джерелом натхнення при плануванні сучасних жвавих, безпечних, екологічно витривалих і здорових міст.



3.3 ЕКОЛОГІЧНО ВИТРИВАЛЕ МІСТО

Поняття екологічної витривалості в контексті міста доволі широке. Енергоспоживання й теплове випромінювання будівель – тільки частина цієї проблеми. Інші важливі аспекти – промислове виробництво, енергопостачання, менеджмент водопостачання й транспорту, переробка відходів. Ще одна особлива стаття – транспорт, адже він споживає найбільше енергоресурсів і є найбільшим джерелом забруднення. Пріоритизація пішохідного й велосипедного руху може змінити стан справ у транспортному секторі і стати вагомим складником загальної екополітики. На одній і тій самій відстані велосипедист споживає умовну одиницю енергії, пішохід – три, а автомобіль – шістдесят. Велосипедний і пішохідний рух не перевантажують міській простір. Пішоходам треба не так і багато: два тротуари завширшки 3,5 метри або пішохідна вулиця завширшки 7 метрів пропускають 20000 людей за годину. Двох велодоріжок по 2 метри завширшки досить для 10000 велосипедистів на годину. Так, звичайна велодоріжка транспортує у п'ятеро більше людей, ніж автомобільна дорога.



3.4 Здорове місто

якісний міський простір
як внесок у міську охорону
здоров'я

сидячий спосіб життя за кермом
і екраном комп'ютера

Взаємозв'язок між здоров'ям і містоплануванням — тема складна і всеосяжна. У цьому розділі ми обмежимося тим, що розглянемо здоров'я й політику охорони здоров'я в контексті людського виміру містопланування.

Потужні суспільні зміни в економічно розвинутих країнах призвели до появи нових проблем в охороні громадського здоров'я. На зміну ручній праці прийшла сидяча, автомобілі стали основним видом транспорту, а прості вправи, як-от підйом по сходах, більше не потрібні завдяки ескалаторам і ліфтам. Якщо додати до цього дозвілля, що для багатьох полягає в пасивному сидінні перед телевізором у зручному кріслі, вимальовується модель, у якій багато хто не має нагоди щодня невимушено користуватися своїми тілами й енергією. Нездорова харчова поведінка і перенасичені жирами дієти тільки погіршують ситуацію.

Дедалі більше країн визнає, що проблема досягла рівня епідемії. Історія епідемії ожиріння у США дуже сумна. З року в рік ця проблема гостро поставала то в одному, то в іншому штаті, і скрізь справи йдуть дедалі гірше. Кількість людей із таким діагнозом ще в 1960-х була порівняно сталою, але відтоді ситуація дуже погіршилася. За класифікацією ВООЗ і багатьох інших організацій у сфері охорони здоров'я, ожиріння означає вищий за 30 індекс маси тіла (BMI). У 1970-х такий діагноз ставили кожному десятому американцю. У 2000–2007 роках показник різко зріс і такий діагноз був уже в кожного третього³².

Серед дітей тенденція особливо загрозлива: від 1980-го до 2006-го кількість дітей віком 6–11 років із надмірною масою виросла вдвічі, кількість молоді віком 12–19 років — утричі³³.

За минулі десять років схожі проблеми, пов'язані зі способом життя, виникли в багатьох країнах із подібним рівнем достатку і структурою суспільства. Проблема ожиріння надзвичайно поширена в Канаді, Австралії, Новій Зеландії. Вона швидко захоплює інші місця — в Центральній Америці, Європі, на Близькому Сході. У Великобританії на ожиріння страждає близько чверті дорослого населення, у Мексиці й Саудівській Аравії — третина³⁴.

Ціна, яку ми платимо за відсутність фізичних вправ, інтегрованих у буденне життя, дуже висока: якість життя знижується, витрати на здоров'я різко зростають, а тривалість життя зменшується.

3.4 ЗДОРОВЕ МІСТО

Взаємозв'язок між здоров'ям і містоплануванням — тема складна і всеосяжна. Потужні суспільні зміни в економічно розвинутих країнах призвели до появи нових проблем в охороні громадського здоров'я.

На зміну ручній праці прийшла сидяча, автомобілі стали основним видом транспорту, а прості вправи, як-от підйом по сходах, більше не потрібні завдяки ескалаторам і ліфтам. Нездорова харчова поведінка і перенасичені жирами дієти тільки погіршують ситуацію. Вихід із ситуації такий: люди повинні самостійно шукати нагоди потренуватися і фізично вправлятися в тому, що перестало бути природною частиною життя. Так, у Данії найпопулярнішим спортом 2008 року був біг: у вільний час люди бігали вулицями й парками. Вправи стали поширеним видом дозвілля і важливою частиною буднів.

Переконали заохочення ходити пішки і їздити на велосипеді вимагає змін у самій культурі містопланування. Плани нових міст повинні ґрунтуватися на прокладанні найкоротших і найпривабливіших маршрутів для пішоходів і велосипедистів, а потреби інших транспортних засобів треба враховувати з огляду на цю аксіому.



4

Місто на рівні очей

4.2 Міста, пристосовані для пішоходів

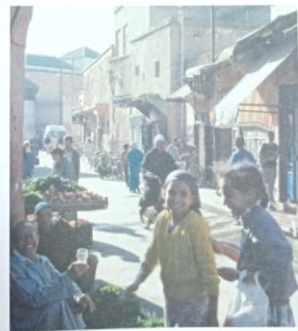
життя відбувається на вулиці

Коли десь так в один рік дитина вперше підходить і робить перший крок — це одна з найбільш важливих подій у житті. Точка зору змінюється вгорі ушкоду з 30 см на висоту 80 см, тобто на планетарну.

Маленький пішохід тепер більше бачить і швидше пересувається. З цієї миті все в житті дитини, тобто все, що потрапить в поле зору при мобільності швидко й глибоко перетворюється в логіку важливого, відбувається у вигляді, швидкоплинної глибокої. З цією важливі події життя людини з цієї миті переживають сидіння, стояння і на швидкості ходи.

І хоча ходіння — фактично вільний рух, який перекладає пішохода з однієї точки простору в іншу, у ньому є це дещо. Пішохід може запросити сплячку, щоб зайняти напів, маневрувати, прискорити швидкість і сповільнюватися або перейти до іншої форми активності: стояти, сидіти, бігти, танцювати, паритися сидінням чи скам'янка, лежати.

Життя відбувається на вулиці
ж. Луїс. Іспанія м. Анкер. Ірландія м. Мароні, Марокко



місто на рівні очей 129

пішохідний сплячок

надокучливі обиди і зайві затримки

Є кілька поглядів на прийнятний для пішохода обсяг вуличного простору залежно від контексту. Поглядаючи на найменший до нашої миті на вулиці тротуару. Копенгагенські урбаністи пропонують обмеження в 13 пішохідів на вулицю на метр тротуару, якщо треба уникати надмірного стиснення людей.

Якщо ми хочемо, щоб ходити було зручно, то, крім прийнятної довжини маршруту і швидкості, треба забезпечити пішохода достатнім простором без зайвих перешкод і вуличних вулиць. Такі вулиці мають вулицю. Кількість перешкод і ускладнень, які накопичилися на вулицях пішохідних маршрутах за останні кількадесять років, просто вражає. Дорожні знаки, пішохідні стоянки, парковки, різноманітні елементи обладнання систематично розташовують на тротуарах, щоб не заважали руху. Автомобілі, які повільно чи частково стоять на тротуарі, безперечно перешкоди, заважають розташовані рекламні стовпи — все це деталі міського ландшафту, які змушують пішоходів викривати, неби ладити на сплячку, намагатися обійти перешкоди на й без того вузьких тротуарах.

Пішохідні перешкоди можуть супроводжувати й інші незручності. Зокрема, це пішохідні огорожі, фундації яких — не дають пішоходам сідати на проїжджу частину з перешкодженого тротуару. Огорожі, встановлені на рогах вулиць, змушують пішоходів проходити додаткові десятки метрів при перетині перехрестя, а відтак забирати час і дратувати.

Перешкоди на тротуарах, які забезпечують автомобілям вільний доступ до парканів, під'їздів, брам і заїздів, поступово стали звичним явищем на вулицях автомобільних міст. На лондонській Пармент-стріт 45–50 тисяч пішохідів на день долають 13 зайвих перешкод на тротуарі, а центральній вулиці Аделаїди, що на півдні Австралії, містять щонайменше 330 зайвих перешкод для пішоходів.



місто на рівні очей 133

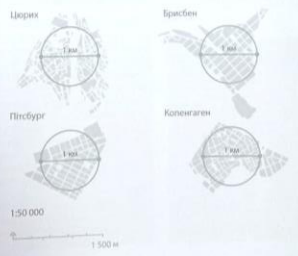
ж. довго?

Прийнятна пішохідна відстань — дуже умовно поняття. Хоча зазвичай долина кілька кілометрів за раз, а от гітм людям, дітям, людям з інвалідністю важко долати навіть короткі дистанції. Вважається, що 500 м — це середньостатистична відстань, прийнятна для більшості пішохідів. Однак така прийнятна відстань дуже залежить від миті маршруту. Якщо покрити місто, а маршрут цікавий, люди залюбки долають найбільш довгі дистанції. Наприклад, божини ходити зникає, коли маршрут нецікавий і виснажливий. У таких випадках навіть відстань у 200–300 м здається довгою, навіть якщо подорожати їй можна вночі, як за гітм хвилини.

Відстань 500 м ми прийняли для більшості пішохідів, щоб оптимізувати в плануванні центру більшості великих міст. Зазначений центр великого міста займає площу в 1 км², тобто, умовно кажучи, квадрат 1 × 1 км. Це означає, що пройшовши кілометр чи навіть менше, пішохід зможе скористатися більшістю функцій міста.

Навколишнє місто, як-от Лондон чи Нью-Йорк, теж вкладається в таку схему, просто у них кілька центрів у кількох великих районах. Тож і там природою принцип одного квадратного кілометра. Прийнятна пішохідна відстань не залежить разом і розширення міста.

Ще одна важлива передумова для зручного і приймального пересування пішоходів — можливість ходити повільно, без потреби долати і обходити перешкоди, уникати над перешкоди. Для старих людей і людей з обмеженою мобільністю потрібні особливі, безбар'єрні умови пересування. Пішохід з дитинними візками чи візками для покупок теж потребують чимало простору. Пересуваються невеликими групами криві натовп зазвичай найкраще відстає монета.



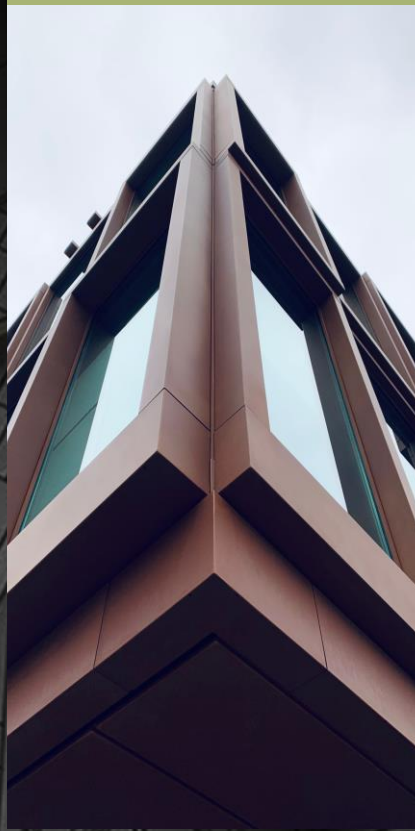
місто на рівні очей 131

Дисципліна поведінки це одне явище на вулиці, але необхідність нехати на зелені світло спонукає пішоходів часто сплячку. Пішохідів, які несподівано бачать перешкоди, навіть коли тротуари не перешкоджено. Шороху, коли червоне світло перешкоди, пішохідів, і сплячку, іх намагаються поводити пішохідів, і от уже бачать сплячку руху, трохи розширюються, а тоді знову збираються долати на наступному світлофорі. Між натовпами і тротуару майже порожній.

Перейти вулицю неможливо, якщо не чекати, але це треба просити виступати на вулиці в Австралії або на що треба долати чекати (додатково на бачиння цифру у Китаї).



місто на рівні очей 135



4.1 МАЛИЙ МАСШТАБ – ПОЛЕ БОЮ ЗА ЯКІСТЬ

У багатьох містах, особливо це стосується країн зі слабкою економікою, чималу частку пішохідного руху зумовлено необхідністю. В інших країнах кількість пішоходів на вулицях цілком залежить від того наскільки людей заохочують ходити.

Якість міста важить незалежно від того, наскільки піше пересування це необхідність чи результат заохочення. Якість міського простору на рівні очей варто було б внести до переліку прав людини, хай про яку частину міста йдеться.

Саме в малому масштабі, тобто на швидкості 5 км/год, люди контактують із міським простором зблизька. Саме тоді окремий пішохід устигає отримати задоволення від якості міста – або постраждати від її браку.

Незалежно від ідеології планування й економічних умов продумане ставлення до людського виміру будь-якого міста чи міської забудови має бути беззаперечною вимогою.

4.2 МІСТА ПРИСТОСОВАНІ ДЛЯ ПІШОХОДІВ

Пересування в місті пішки має безліч облич: це швидкий і цілеспрямований рух із пункту А в пункт Б, повільна прогулянка зі спогляданням краєвидів, дитяча метушня, повільне пересування літніх людей, щоб подихати свіжим повітрям чи у справах.

Незалежно від мети, піше пересування містом – такий собі «рухомий форум» соціальної взаємодії, яка відбувається в кожній точці маршруту і так чи так є в житті пішохода.

На швидкість пішоходів впливають численні чинники: якість маршруту, покриття, щільність натовпу, вік і мобільність. Дизайн простору теж має значення. Пішоходи зазвичай швидше пересуваються там, де вулиця передбачає прямолінійний рух, а на площах швидкість знижується. Прийнятна пішохідна відстань – дуже умовне поняття. Хтось залюбки долає кілька кілометрів за раз, а от літнім людям, дітям, людям з інвалідністю тяжко даються навіть короткі дистанції.

Ще одна важлива передумова для зручного і приємного пересування – можливість ходити порівняно вільно, без потреби долати і обходити перешкоди, ухилятися від перехожих.

4.3 МІСТА ДЕ ЗРУЧНО ПЕРЕБУВАТИ

У міському просторі спостерігають дві основні групи активностей – пересування й перебування. Як і пересування, перебування охоплює цілий спектр видів активності. Їхні природа й інтенсивність дуже залежать від місцевої культури й економічного розвитку. Активність пов'язану з перебуванням, можна класифікувати за критерієм необхідності. На одному кінці шкали розташовується обов'язкова активність, яка не залежить від якості міста: вулична торгівля, прибирання й ремонтні роботи. На іншому кінці – необов'язкова рекреаційна активність, тобто сидіння на численних лавках і за столиками кав'ярень, звідки можна спостерігати за містом.

4.4 МІСТА ДЛЯ ЗУСТРІЧЕЙ

Зручне для зустрічей місто – це, по суті, простір, у якому люди можуть задовольняти базову потребу бачити, чути й говорити. Зустрічі в місті відбуваються на багатьох рівнях. Це пасивні контакти, коли людина може бачити й чути інших. Такі контакти прості і необтяжливі.

Активніші контакти трапляються рідше, але вони помітно розмаїті. Зустрічі бувають спонтанні й заплановані. Це може бути обмін привітаннями й новинами, бесіда зі знайомими тощо. Бачення, слухання й говоріння в різноманітних комбінаціях – так чи так складники комунікації в міському просторі.

Можливість вільно й безперешкодно бачити принади міста надзвичайно важлива, тому про потенційні зорові осі планувальникам треба дбати так само ретельно, як і про цікаві об'єкти.

Ще одна специфічна проблема – напрямки спостереження з вікон і балконів будівель. Тому завдання архітектора – ретельно спланувати деталі будівлі так, щоб вони не перешкоджали дивитися з будівлі надвір і водночас захищали приватне життя мешканців від вторгнення чи небажаних поглядів з надвору.

Також важливо враховувати напрямки спостереження на рівні зросту дорослих, дітей, сидячих людей і природно вписувати їх у планування будівель і вулиць.





4.5 САМОВИРАЖЕННЯ, ВПРАВИ І ГРА

Заохочення людей до самовираження, гри і вправ у міському просторі нерозривно пов'язано з метою створювати жваві й здорові міста.

Тема здоров'я в контексті містопланування порівняно нова і свідчить про суспільні зміни. Дитяча потреба у грі завжди була неодмінною частиною міського життя. Тому модерністське містопланування вимагає окремих майданчиків для дітей. Поняття окремих дитячих просторів почало утверджуватися повсюдно, коли більшість західних суспільств піддалися спеціалізації й інституціоналізації.

Нині наше суспільство як ніколи творче: люди грають на музичних інструментах, співають, танцюють, займаються спортом – і роблять все це в громадському просторі. Дедалі множаться фестивалі, вуличні свята, культурні вечори, дні без авто, паради, спортивні заходи, які приваблюють більше й більше учасників. У людей є час і сили для самовираження. На тлі таких змін особливо помітним стає прагнення чогось нового й захопливого.

Обладнання й інфраструктура для гри і найрізноманітніших видів спорту, як-от спортивні зали, майданчики, розважальні парки зі смугами перешкод для дітей і дорослих, – почали з'являтися в багатьох містах. Як і у випадку з пішоходами й велосипедистами, важливо заохочувати людей користуватися новими можливостями. Це сприятиме громадському здоров'ю та пожвавлюватиме міське життя.

захопиви можливості для
розваг та / або якісне життя
щодня

У якісних містах нагоди гратися
й самовиражатися виникають
самі собою. Найпростіші рішення
завжди найпереконливіші.



Це фундаментальний зсув — відхід від фізичної праці під відкритим небом чи біля відчинених вікон, від пересування пішки чи на велосипеді.

Хай там як ми заохочуватимемо велосипедистів і пішоходів, залишатиметься потреба у збільшенні обсягу вправ на свіжому повітрі, а з нею й потреба в спеціальній інфраструктурі.

На тлі таких змін особливо помітним стає прагнення чогось нового й захопливого. Обладнання й інфраструктура для гри і найрізноманітніших видів спорту, як-от спортивні зали, стежки здоров'я, майданчики для роллерів і скейтбордистів, розважальні парки зі смугами перешкод для дітей і дорослих, — почали з'являтися в багатьох



4.6 ПРИЄМНІ МІСЦЯ, МАЛИЙ МАСШТАБ

Хай скільки зусиль спрямовувати на клімат, освітлення, меблі й інші складники якісного простору на рівні очей, результату не буде, якщо не приділити ретельної уваги якості самого простору, його пропорційності й масштабування.

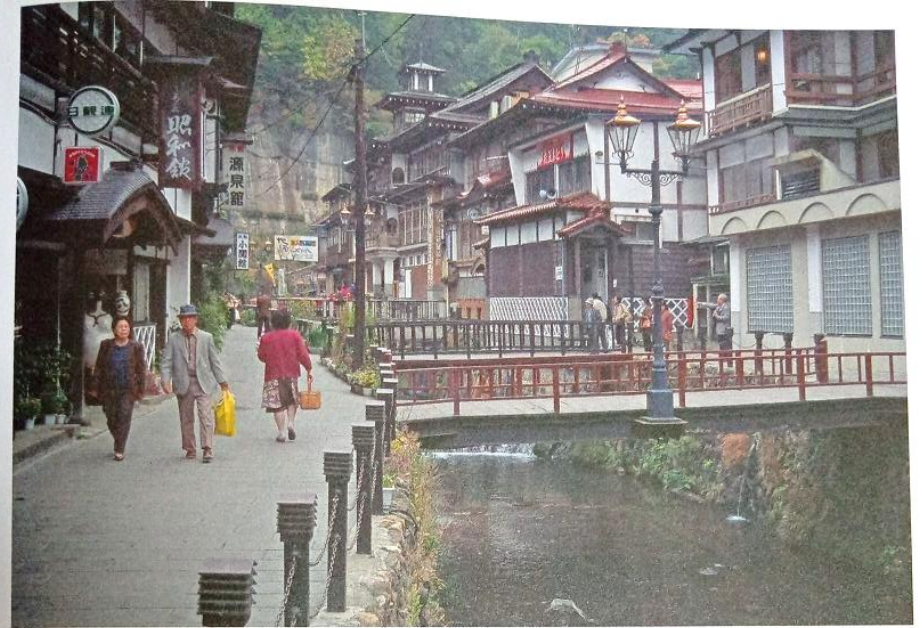
Відчуття задоволення й комфорту від перебування в місті тісно пов'язано з тим, як структура і простір міста взаємодіють з людським тілом і органами чуття у відповідних масштабах і просторових вимірах.

Дослідження пропорцій міських просторів виявили одні й ті самі закономірності в багатьох старих містах.

Вулиці завширшки 3,5,8 чи 10 метрів запросто попускають по 2400-78010 пішоходів на годину.

Площі найчастіше вписуються в формулу 40x80 метрів, яка дозволяє людям бачити весь простір одночасно, розрізняти деталі й обличчя тих, хто рухається в цьому просторі.

Схожі пропорції часто можна помітити в плануванні курортних зон, розважальних парків і торгових центрів, де комфорт відвідувачів і прагнення ефективно використати кожний метр визначальні для просторових вимірів.



Приємні місця й малий масштаб
(Гіндзан-Онсен, м. Ямагата, Японія).

якість масштабування
й розташування в міському
просторі

місто, весь його простір, усю активність у ньому можна побачити з набережної, а деталі — при наближенні. Сприйняття цих міст цілком природне й не вимагає зусиль.

Досягти відчуття гармонії в міському просторі можна і на фізичному, і на чуттєвому рівні. Коли ми наближаємося до площі П'яца-дель-Кампо в Сієні чи П'яца-Навона в Римі, у нас виникає відчуття: «Ось воно, ми прийшли». Австрійський архітектор Камілло Зітте, автор знаменитого аналізу художньо-просторової композиції старих італійських міст, наголошував, як важливо працювати з вимірами і масштабами, співвідносити їх із функціями просторів і з людьми. Він також писав про «закриття» простору там, де зорові осі впираються в навколишні фасади¹⁸. Розмір — засадничий чинник якості і функціонування просторів як декорацій для людської активності.

Дослідження пропорцій міських просторів виявили одні й ті самі закономірності в багатьох старих містах. Вулиці завширшки 3, 5, 8 чи 10 метрів запросто пропускають по 2400–7800 пішоходів на годину. Площі найчастіше вписуються в магічну формулу 40x80 метрів, яка дозволяє людям бачити весь простір одночасно, розрізняти деталі й обличчя тих, хто рухається в цьому просторі. Схожі пропорції часто можна помітити в плануванні курортних зон, розважальних парків і торгових центрів, де комфорт відвідувачів і прагнення ефективно використати кожний метр визначальні для просторових вимірів.

4.7 БРАКУЄ: ГАРНОЇ ПОГОДИ НА РІВНІ ОЧЕЙ

Мало що так впливає на зручність і приємність перебування в міському просторі, як кліматичні умови, у яких доводиться сидіти, їхати на велосипеді чи йти пішки. Ті, хто працюють із кліматом і проєктують захист від погоди, виділяють три рівні: макроклімат, місцевий клімат та мікроклімат.

Макроклімат – це кліматичні особливості географічного регіону. Місцевий клімат – це клімат усередині міст і міських територій, сформований під впливом топографії, ландшафту й забудови.

Мікроклімат – це клімат у певній невеликій зоні, як-от вузька вуличка, підворіття, ніша чи простір навколо самотньої лавки.

На відчуття комфорту впливає кілька чинників: температура повітря, вологість, вітер і сонячне тепло. Зазвичай макро-, місцевий і мікроклімат у тій самій місцевості може істотно відрізнятися залежно від обставин.

Місцевий клімат міського простору чи парку може бути приємним, коли виходить сонце і є прихисток від вітру. У зонах помірного клімату важливо дбати про те, щоб люди не переохолоджувалися, тому захист від вітру в просторах між висотними будівлями дуже важливий.

У країнах з великою кількістю сонячних днів структура міст тяжіє до тінистих вузьких вулиць та будинків з товстими стінами. Холодний клімат потребує іншого підходу. У скандинавських країнах, де кут падіння сонячних променів переважно низький, будівлі тут зазвичай на два-три поверхи, з похилими дахами, щільно скупчені. Вулиці, площі й сади густо засаджені деревами, які дають тінь і прихисток у негоду.



4.8 ГАРНІ МІСТА, ПРИЄМНІ ВРАЖЕННЯ

У хорошому місті на людському рівні передбачено можливості ходити, перебувати, зустрічатися й самовиражатися, а це означає ретельну роботу з масштабом і кліматом. Для всіх цих складників якості міського простору спільним знаменником є їхня матеріальність і точковість. А от робота над візуальним портретом міста загальніша.

Вона стосується передусім дизайну та уваги як до окремих елементів, так і до їх узгодження в широкому контексті. Візуальність, якість міста — це сума візуальних виражальних засобів, естетики, дизайну й архітектури. Трапляються такі міські простори, де ніби враховано всі практичні вимоги.

Але хаотичне поєднання деталей, матеріалів і кольорів позбавляє їх візуальної привабливості. Буває й так, що простір проектують, керуючись насамперед естетикою, а про функціональні аспекти забувають.

Краса й досконалий дизайн деталей — першорядні властивості, та їх замало, якщо в просторі не враховано базові вимоги до безпеки, клімату і якості перебування. Важливі риси міського простору повинні узгоджуватися й функціонувати як одне ціле. Деревя, ландшафтний дизайн і квіти відіграють повідну роль у внутрішньому просторі міста. Деревя дають тінь у спекотні літні місяці, охолоджують і очищують повітря.

4.8

Гарні міста, приємні враження

увага до візуальних якостей простору повинна охоплювати всі його елементи

У хорошому місті на людському рівні передбачено можливості ходити, перебувати, зустрічатися й самовиражатися, а це означає ретельну роботу з масштабом і кліматом. Для всіх цих складників якості міського простору спільним знаменником є їхня матеріальність і точковість.

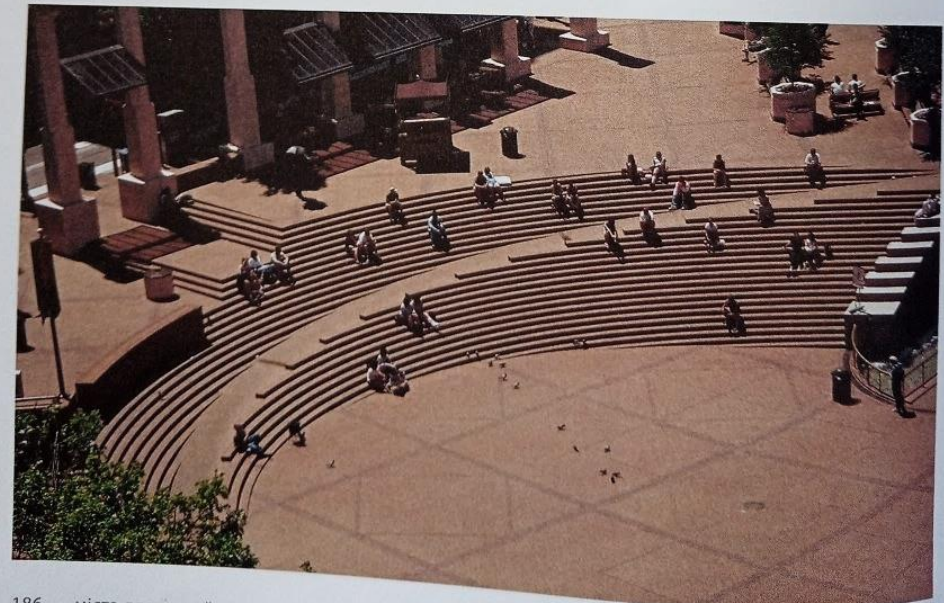
А от робота над візуальним портретом міста загальніша. Вона стосується передусім дизайну та уваги як до окремих елементів, так і до їх узгодження в ширшому контексті. Візуальна якість міста — це сума візуальних виражальних засобів, естетики, дизайну й архітектури.

Трапляються такі міські простори, де ніби враховано всі практичні вимоги, але хаотичне поєднання деталей, матеріалів і кольорів позбавляє їх візуальної привабливості.

Буває й так, що простір проектують, керуючись насамперед естетикою, а про функціональні аспекти забувають. Краса й досконалий дизайн деталей — першорядні властивості, та їх замало, якщо в просторі не враховано базові вимоги до безпеки, клімату і якості перебування.

Важливі риси міського простору повинні узгоджуватися й функціонувати як одне ціле.

Результат переконливий, коли форма й зміст — одне ціле (Пайонір-Кортхаус-сквер, м. Портленд, штат Орегон, США).



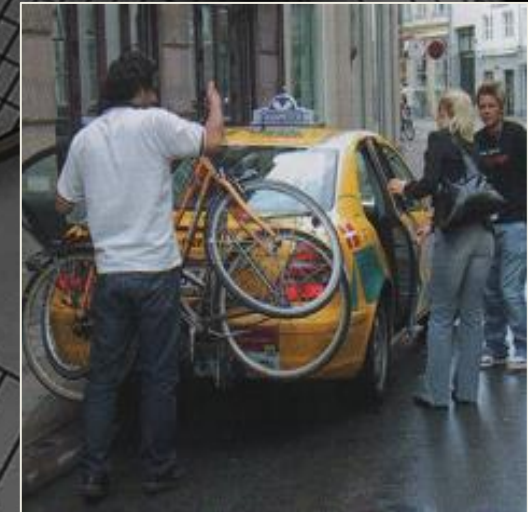
4.9 МІСТА ДЛЯ ВЕЛОСИПЕДИСТІВ

Велосипедисти – особливі, порівняно швидкісні учасники пішохідного руху; з погляду чуттєвого досвіду, жвавості життя й переміщення вони теж частина міського середовища. Цілком природно, що заохочення велоруху важливе для створення жвавих, безпечних, екологічних і здорових міст.

У світі чимало міст, де структура, рельєф і клімат цілком надаються до велоруху. Багато років у більшості таких міст послідовно дотримувалися автоцентричної політики, тому їздити там на велосипеді стало небезпечно або зовсім неможливо.

Нині, коли проблеми браку енергоресурсів, забруднення, змін клімату й охорони здоров'я вимагають як ніколи серйозного ставлення, пріоритетність велосипедного руху здається цілком логічним кроком. Потрібні міста, де зручно їздити на велосипеді, де надання переваги цьому виду транспорту не потребує великих зусиль чи коштів.

Прикладом такого міста є Копенгаген. У 1950-1960-х роках автомобілі в місті так само загрожували існуванню велоруху. Однак нафтові кризи 1970-х стали каталізаторами цілеспрямованого заохочення містян частіше сідати на велосипед. І копенгагенці погодилилися: нині велосипедисти становлять істотну частину міського трафіку та допомагають тримати інтенсивність моторизованого руху на незвично низькому рівні.





Життя, простір, будівлі — в такій послідовності

5.1 Синдром Бразиліа

людськість ландшафту як засадничий принцип міста для людей

У попередній частині йшлося про викиди до міста на рівні очей, тобто про планування в найменшому масштабі — людському. Причому, чому ж стільки уваги приділямо малому масштабу, полегке в тому, що планувальники міст часто часто не мислять. Крім того, ретельне опрацювання малого масштабу — важлива передумова того, що місто добре функціонуватиме у людському вимірі. Саме ці причини — аргумент на користь інтеграції маломасштабного планування в процес планування міста і проектування забудови взагалі. Та щоб досягнути цієї мети, треба кардинально змінити звичні підходи і методи.

міський масштаб, масштаб окремого простору і людський масштаб

Простіше кажучи, проектування і планування міст можна описати як роботу з масштабом на кількох рівнях. Є міський масштаб, тобто загальне планування міста — разом із кварталами, функційним транспортною системою. Це місто, як ми його бачимо здалека або з повітря. Потім є середній масштаб — масштаб будівництва, який охоплює проектування окремих дільниць і кварталів, організацію будівель і простору. Це місто, як ми його бачимо з вертольота. Останній, але не менш важливий, малий масштаб — людський. Це місто, який його створюють люди на рівні очей, коли користуватимуться його простором. На цьому рівні нас цікавлять не довгі перспективи на плани і не розташування найважливіших спорудованих будівель, а радше містський ландшафт в сприйнятті тих, хто ходитиме містом і перебуватиме в ньому. Це робота з «чоловічою» архітектурою 5 метрів.

якісне мистецтво планування потреби координувати масштаби на всіх рівнях

На практиці робота з масштабом на трьох рівнях означає мислення в рамках трьох рівнів архітектурних дисциплін, у кожній з яких свої правила гри й критерії. Ідеальний варіант — коли всі три масштаби враховано в цілості і вжито в постійному міському просторі. Мета тут — комплексний підхід, де місто як ціле — тобто його загальні обриси, розташування споруд, пропорції міського простору — стає результатом уважного ставлення до ритму простору та чергування ландшафтів, деталей, меблів і обладнання на рівні очей.

планування міст заовні і згори

Часто такий ідеал не вписується в планувальну практику, глибоко вкорінену в модерністському підході, де у фаворі окремі споруди, а не цілісний міський простір. Фото, на яких кожен мер і задоволені архітектори схиляються над макетом нової забудови, ілюструють і методику, і її вади. На макет дивляться згори, до того ж з історичної

життя, простір, будівлі — в такій послідовності 205

5.2 Життя, простір, будівлі — в такій послідовності

необхідно почати з життя й чекати з будівлями

Коли міста й будівлі планувати привабливати людей, людському виміру треба приділяти увагу систематично. Робота планувальників на цьому рівні найскладніша і найвідповідальніша. Якщо нехтувати цим викликом неможливо, життя в місті не матиме шансів. Покращення практичного планування згори й ззовні слід замінити новими принципами знизу і зсередини за таким принципом: спершу — життя, потім — простір, потім — будівлі.

життя, простір, будівлі — в такій послідовності, будівля

Замість не зворотною шляхом від будівель до простору і тільки потім додавати в них трішечки життя, робота з людським масштабом вимагає починати з життя, тоді переходити до простору, а вже потім до будівель.

Коротко кажучи, цей метод потребує підготовчого етапу, на якому буде визначено особливості та обсяг життя в забудові. Далі вже розробляють програму для міських просторів і структури міста на підставі необхідних пішохідних і велосипедних маршрутів. Цього планування визначаються з транспортним сполученням, можна планувати будівлі — так, щоб вони гармонійно відповіли на життя і простори. На цьому етапі можна переходити до більших масштабів — забудови і районів, однак планування повсюди має орієнтуватися на якісний і функціональний простір у людському масштабі.

У порядку життя-простір-будівлі закладено можливість формулювати вимоги до нових будівель уже на початку етапу і забезпечити зв'язок між технічними функціями і дизайном та підтримкою життя в міському просторі і збагаченням самого простору. Успішний підхід до проектування високих міст для людей можливий тільки тоді, коли відповідними принципами сприймають міське життя і міський простір. Це найважливіший та найскладніший етап, а тому залишити його на потім не можна. Якщо говорити про порядок роботи, то починається вона повинна з рівня подлоги, а завершуватися — на рівні погляду з висоти панорами погляду. Звісно, ідеально було б дбати про всі три масштаби одночасно, поєднуючи увагу до них у цілісному і ефективному підході.

традиційне планування міст починалося з життя й простору

Послідовність життя-простір-будівлі — це не жоден новаторство. Навпаки, новий підхід — це модернізм і планування на макетах, які діють у сучасному порядку. Модернізм був на часі лише 60-70 років, і саме в цей період людський вимір нехтували найбільше. Історія розвитку міст свідчить, що найдавніші людські поселення зароджувалися вздовж стежок, доріг і торгових шляхів. Торговці ставили намети й шатра біля найпопулярніших маршрутів, щоб пропонувати свої товари перехожим. Згодом на зміну їм при-



Монтевідео 1:10 000

300 м

Білий елементи в плані міста Монтевідео (холодно 1289 року) на півдні Франції — брами, площі й вулиці. Плані об'єктами є приватні, які слугують виходами до загальної вулиці.

Принцип життя-простір-будівлі в 16-й план міста Аделаїди на півдні Австралії було сформульовано 1897 року. Особливо увагу приділено простору і паркам, а вже тоді будівлі.



Аделаїда 1:50 000

1 500 м

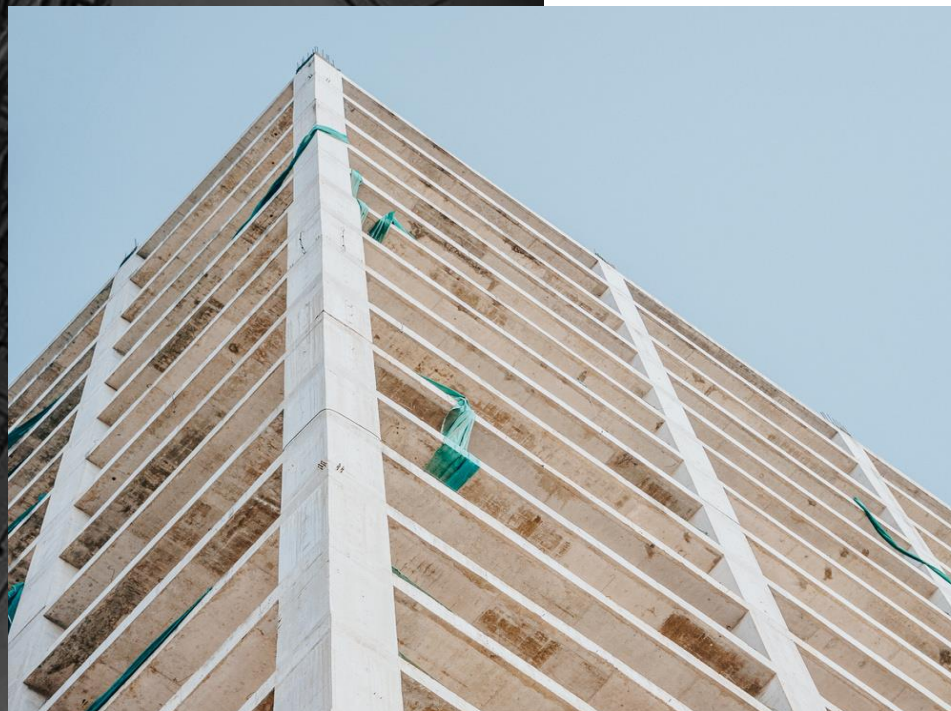


Високі стаціонарні будівлі, так поступово зародилися міста з будинками, втраченими в площинах. Первинні шляхи й міста торгівлі, з яких починався розвиток міст до існують у багатьох сучасних містах. Ці старі приватні міста — свідки урбанізації, яка відбувалася спочатку на рівні очей, а тоді вже дала початок складнішим структурам.

Міста планували за принципом життя-простір-будівлі так, де викликала потреба в нових поселеннях, тобто насамперед у трішчі і римських колоніях. Є такі міста, засновані в Середзем'ї, як-от Монтевідео на півдні Франції, засноване 1289 року. Північні міста планування теж відбувалося за цим принципом. Міста доби Відродження і Бароко починалися переважно з планування простору. Те саме можна помітити в багатьох колоніальних містах Північної Америки, наприклад у Філадельфії (засновано 1681 року, штат Пенсільванія) і Саванні (засновано 1733 року, штат Джорджія). Аделаїда на півдні Австралії — ще один приклад колоніального міста, яке починалося з планування



життя, простір, будівлі — в такій послідовності 209



5.1 СИНДРОМ БРАЗИЛІА

У попередній частині йшлося по вимоги до міста на рівні очей, тобто про планування в найменшому масштабі – людському. Причина, чому стільки уваги приділяється малому масштабу, полягає в тому, що планувальники міст надто часто ним нехтують.

Простіше кажучи, проектування і планування міст можна описати як роботу з масштабом на кількох рівнях. Є великий масштаб, тобто загальне планування міста – разом із кварталами, функціями і транспортною системою. Це місто, як ми його бачимо здалека або з повітря. Потім є середній масштаб – масштаб будівництва, який охоплює проектування окремих ділянок і кварталів, організацію будівель і простору.

Це місто як ми його бачимо з вертольота. Останній, але не менш важливий, малий масштаб – людський. Це місто, яким його сприйматимуть люди на рівні очей, коли користуватимуться його простором. На практиці робота з масштабом на трьох рівнях означає мислення в рамках трьох різних архітектурних дисциплін, у кожної з яких свої правила гри й критерії. Ідеальний варіант – коли всі три масштаби враховано в цілості і втілено в гостинному міському просторі.

Один із найпоказовіших зразків модерністського містопланування – бразильська столиця Бразилія. Розплановане й закладене 1956 року за проєктом переможця архітектурного конкурсу Лусіо де Коста. На його прикладі можна оцінити наслідки планування, зосередженого на великих масштабах.



5.2 ЖИТТЯ, ПРОСТІР, БУДІВЛІ – В ТАКІЙ ПОСЛІДОВНОСТІ

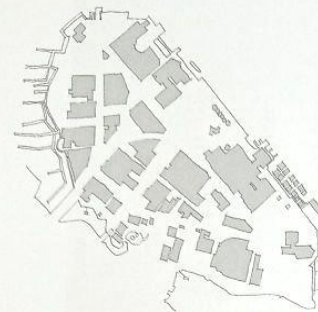
Коли міста й будівлі прагнуть приваблювати людей, людському виміру треба приділяти увагу систематично. Робота планувальників на цьому рівні найскладніша. Якщо нею знехтувати чи виконати неякісно, життя в місті не матиме шансів. Поширену практику планування згори й ззовні слід замінити новими процедурами знизу і зсередини за таким принципом: спершу – життя, потім – простір, потім – будівлі.

Цей метод потребує підготовчого етапу, на якому буде визначено особливості та обсяг життя й забудові. Далі вже розробляють програми для міських просторів і структури міста на підставі необхідних пішохідних і велосипедних маршрутів.

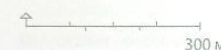
Щойно планувальники визначаються з транспортним сполученням, можна планувати будівлі – так, щоб вони гармонійно взаємодіяли з життям і просторами. На цьому етапі можна переходити до більших масштабів – забудов і районів, однак планування повсякчас має орієнтуватися на якісний і функціональний простір у людському масштабі.

У порядку життя – простори – будівлі закладено можливість формулювати вимоги до нових будівель уже на перших етапах і забезпечити зв'язок між їхніми функціями й дизайном та підтримкою життя в міському просторі і збагаченням самого простору. Успішний підхід до проектування якісних міст можливий тільки тоді, коли відправними точками слугують міське життя й міський простір.

буває, що враховано все: досвід ванкуверського Гренвіл-Айленда



Гренвіл-Айленд 1:10 000



Багатофункціональність була засадничим принципом у перетворенні промислового Гренвіл-Айленда у Ванкувері на новий парково-міський комплекс у 1970-х.

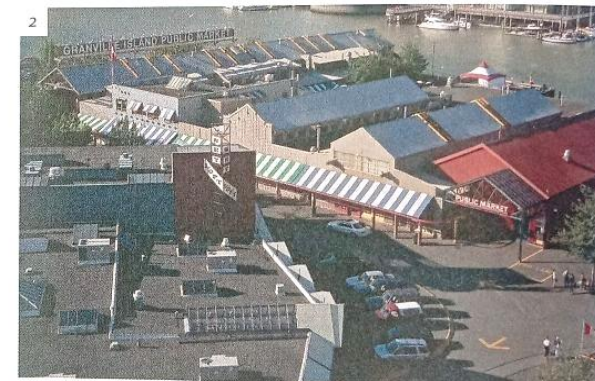
Школи, театр, крамниці й житлові будинки звели поряд із робочими промисловими спорудами. Гренвіл-Айленд — одне з небагатьох місць у світі, де втілено майже всі принципи, перераховані в цій книжці.

1. У колишній промисловій місцевості поєднано різні види транспорту й руху.

2. Критий ринок.

3. Основний принцип: усі перші поверхи активні й прозорі.

4. Ще один принцип проектування — зберегти вигляд старих промислових кварталів. Будівлі, міські меблі й система навігації зберігають історично промисловий портрет місцевості.





6

Розвиток міст

людський вимір — загальна проблема в усьому світі

Більшість населення живе в містах, і міста переживають вибуховий розвиток

перенаселеність і бідність тільки додають цінності спільному простору міста

Коли моторизований транспорт не заповнює вулицю, міста гармонійно виконують свої традиційні функції: місця зустрічі, торгівлі й надихаючого загального простору життуні у м. Пекин, Китай.

6.1 Розвиток міст

Є вагомі аргументи на користь гуманістичного підходу до містопланування, який враховує потреби користування міського простору. Заохочувати ходити, їздити на велосипеді, брати участь у житті міста варто в усіх містах, незалежно від рівня економічного розвитку.

Подорожі в містах, що переживають бурхливий розвиток, є умови, які навіть підкреслюють важливість роботи з людським виміром містопланування.

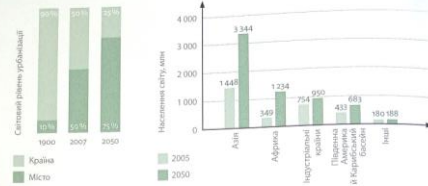
За останні століття населення світу різко збільшилося від 1,65 млрд людей 1900 року до 6 млрд 2000 року, а до 2050-го його кількість, за прогнозами, сягне 9 млрд¹.

Прийнятий цей помітно наслідком на урбанізованих територіях. Станом на 1900 рік у містах проживало тільки 10% населення. На 2007 рік ця частка сягнула 50%, а в 2050 році, як прогнозується, у містах житиме 75% населення².



розвиток міст 225

загальна проблема в багатьох країнах світу



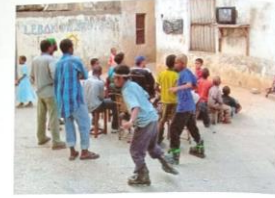
Угорі: Більше як половина населення світу живе в містах, і за прогнозами до 2050 року цей показник сягне 75%. Угорі працює: Очікувана кількість населення в містах світу: 2000–2050 роки³.

Історично міський простір виконував функції місця зустрічі, ринку, місця відпочинку, і навіть більшість міст досі реалізують ці надихаючі функції (Ірмандар у м. Чикаго, Ірмандар у м. Чикаго).

У багатьох містах потужний моторизований рух витісняє традиційні функції міста з міського простору (м. Анкара, Туреччина).

міста для людей 224

міський простір повинен задовольняти численні потреби



У багатьох країнах міський простір виконує чимало життєвих функцій: культури, кінематографії, торгівлі, що життєво важливо для міського простору. Історично міський простір виконує чимало життєвих функцій: культури, кінематографії, торгівлі, що життєво важливо для міського простору. Історично міський простір виконує чимало життєвих функцій: культури, кінематографії, торгівлі, що життєво важливо для міського простору.

міста для людей 226

міста для людей, збудовані людьми



міста для людей 238

6.1 РОЗВИТОК МІСТ

Є вагомі аргументи на користь гуманістичного підходу до містопланування, який враховуватиме потреби користувачів міського простору. Заохочувати ходити, їздити на велосипеді, брати участь у житті міста варто в усіх містах, незалежно від рівня економічного розвитку.

Приріст населення, стрімка урбанізація поглибила чимало проблем. У багатьох регіонах потреба збудувати житло для такої кількості нових містян спричинили появу самовільно забудованих територій, де висока густота населення, не дотримано будівельних вимог і майже немає міських послуг. Навантаження на міста призводять до перенаселеності наявних житлових районів та надлишкового тиску на комунальну інфраструктуру, транспортну систему та, звісно, спільний простір.

Крім того, нові житлові комплекси з висотними й щільно розташованими будівлями виростають біля наявних міст із рекордною швидкістю, і в таких місцях спільний простір катастрофічно занедбано ще на стадії планування. Міста на стадії стрімкого розвитку мають низку спільних рис.

Традиційна модель пішохідно-велосипедного пересування відступає на другий план, а простір міста по вінця заповнює моторизований транспорт. Умови для пішоходів і нечисленних велосипедистів уже давно нестерпні, але їх доводиться терпіти. Можна впевнено стверджувати, що навала моторизованого транспорту вкрай негативно впливає на можливості самовиражатися, зокрема на якість життя людей.



6.2 ЛЮДСЬКИЙ ВИМІР ЯК УНІВЕРСАЛЬНІ ВІДПРАВНА ТОЧКА

Проблеми міст у різних країнах світу з різним рівнем економічного розвитку неоднакові, але відмінності в тому, як ці міста дають раду людському виміру міського простору, мінімальні. Скрізь можна постежити одну й ту саму тенденцію: півстоліття людським виміром у процесі розвитку міст майже повністю нехтували. В економічно розвинутих містах таке нехтування — наслідок передусім планувальних ідеологій, прискореної моторизації транспорту і труднощів, пов'язаних із відходом від моделі міста, де жваве життя — це традиція, до моделі, де життя в міському просторі потребує активного заохочення й ретельного планування.

У бідних містах на стадії бурхливого розвитку стрімкий приріст населення, поява економічних можливостей і вибуховий розвиток дорожнього руху створюють чималі проблеми в спільному просторі вулиць.

Центральний принцип у цьому контексті — повага до людей, до їх гідності, до прагнення жити вповні, до бажання зустрічатися в міських просторах.

У майбутньому планувати міста треба починати з людей — і робити це набагато частіше. Це дешево, просто, корисно для здоров'я й ощадливо для довкілля — будувати міста для людей.

світова єдність у визнанні проблем і їх вирішенні

насправді йдеться про повагу до людей

«щоби бути хорошим архітектором, треба любити людей»

6.2

Людський вимір як універсальна відправна точка

Проблеми міст у різних країнах світу з різним рівнем економічного розвитку неоднакові, але відмінності в тому, як ці міста дають раду людському виміру міського простору, мінімальні. Скрізь можна постежити одну й ту саму тенденцію: добрих півстоліття людським виміром у процесі розвитку міст майже повністю нехтували.

В економічно розвинутих містах таке нехтування — наслідок передусім планувальних ідеологій, прискореної моторизації транспорту і труднощів, пов'язаних із відходом від моделі міста, де жваве життя — це традиція, до моделі, де життя в міському просторі потребує активного заохочення й ретельного планування. У бідних містах на стадії бурхливого розвитку стрімкий приріст населення, поява економічних можливостей і вибуховий розвиток дорожнього руху створюють чималі проблеми в спільному просторі вулиць.

Подекуди в економічно розвинутих країнах до знелюднення міських просторів призвело нехтування міським життям, а в менш розвинених сталося не так: життя почало тікати з вулиць під наступом економічного зростання й розвитку міст. В обох випадках підтримка міського життя потребує ретельної роботи над умовами перебування й пересування людей у місті, над якістю просторів, якими вони користуються.

Центральний принцип у цьому контексті — повага до людей, до їхньої гідності, до прагнення жити вповні, до бажання зустрічатися в міських просторах. У цьому сенсі прагнення і мрії людей у різних кутках світу майже однакові. На диво, і методи втілення цих прагнень дуже схожі, адже коли йдеться про людей, йдеться про спільну точку відліку. В усіх людей однаковий опорно-руховий апарат, органи чуття і базові моделі поведінки. У майбутньому планувати міста треба починати з людей — і робити це набагато частіше, ніж ми звикли нині. Це дешево, просто, корисно для здоров'я й ощадливо для довкілля — будувати міста для людей. Крім того, це очевидний спосіб вирішити низку проблем, нагальних у XXI столітті. Тепер саме час віднайти людський вимір у міському плануванні — і робити це повсюдно.

На питання, як стати хорошим архітектором, Ральф Ерскін в інтерв'ю 2000 року відповів: «Щоби бути хорошим архітектором, треба любити людей, бо архітектура — це ужиткове мистецтво, яке надає форми людському життю»⁸. Так, усе аж так просто.



Інструментарій

7



Ретельна робота над тим, щоб зібрати разом людей і створити місце для подій, — також важлива передумова являючого життя в нових забудовах (Вопс, 2001 рік, м. Мальме, Швеція).

Принципи планування: збирати й розсіювати

Робота з людським виміром міського простору тримається на кількох засадничих принципах планування. Тут наведено гість із них. Перші чотири стосуються переважно класичних показників і спроектовані на те, щоб приваблювати людей і події на забудовані території. П'ятий принцип пов'язано з підвищенням якості міського простору для того, щоб люди проводили там більше часу.

1. Ретельно розподіляйте функціональні споруди з дотриманням найкоротших відстаней між ними та критичної маси людей і подій.
2. Інтегруйте різні функції в простір міста, щоб забезпечити розмаїття, багатство досвіду, соціальну екологію й відчуття безпеки в кожному окремому районі.

3. Проектуйте міський простір так, щоб він був гостинним і безпечним для пішоходів і велосипедистів.
4. Відкривайте межеві простори між містом і будівлями, щоб забезпечити взаємодію між життєвими утриманнями і зовні в міському просторі.
5. Заохочуйте тривале перебування в міському просторі, адже коли у певному місці багато часу проводить небагато людей, воно здається таким само жахливим, як і коли багато людей перебуває в ньому недовго. З усіх принципів і методів стимулювання міського життя заохочувати людей до тривалого перебування найпростіше й найефективніше.

242 міста для людей



Нью-Йорк у Британському місті Брайтоні 2007 року перетворили на вулицю з пріоритетом пішоходів. Нині нею користуються для найрізноманітніших видів активності і вона зазнала набагато більшої популярності серед містян (Dux, c. 23).

Чотири принципи планування руху

У 1960-х і 1970-х роках, коли розвиток автотранспорту набрав оберти, існувало тільки два типи вулиць — транспортні й пішохідні. У той самий період планування нових забудов проектували транспортну систему, керуючись принципом розділення автотранспорту і пішохідно-велосипедних потоків на окремі системи дорожнього руху. Хоча в теорії цей принцип здавався надзвичайно привабливим, на практиці він створював численні проблеми, адже людські потоки взаємодіють з найкоротшими маршрутами. Крім того, принцип розмежування смуг часто спричиняв проблеми безпеки в темну пору доби.

Пізніше, особливо в 1970-х, коли перші нафтові кризи викликали скорочення транспортних витрат, планувальники зацікавилися новими варіантами організації дорожнього руху. Розвиток вулиць де подано систематизований огляд найважливіших критеріїв якості простору.

Перш ніж уявляти бодай щось, потрібно зрозуміти, що в процесі проектування важко відразу, травм, небезпек, неприємних фізичних відчуттів, негативних проявів клімату тощо. Якщо прогнати хоча б один із цих чинників захищеності, може статися, що інші якості простору гарантувати буде неможливо.

Наступний крок — переконатися, що простір зручний і привітний для найпоширеніших видів активності в ньому, а саме для ходіння, стояння, сидіння, балансування, говоріння, слухання й самовираження. Невдільно треба брати до уваги ситуацію в різний час доби, різні пори року і відповідно до цього оптимізувати міський простір.

244 міста для людей



Безперешкодний доступ до краєвидів, короткі дистанції, повільний рух — це мікромасштабні блага більшості (Троттер для Воріт Корто Іссонса, м. Осло, Норвегія).

Приваблювати чи відлякувати: зорові й слухові контакти

У першій частині йшлося про комфортні зорові й слухові контакти як найважливішу і найпоширенішу форму комунікації між людьми в громадському просторі. За будь-яких умов можливість бачити й чути інших означає доступ до нової інформації, обізнаності й задоволення. Ще це початок інтенсивнішого співкування: будь-які контакти починаються зі зорових чи зорової взаємодії.

У другій частині ми нагадали собі, що люди завжди були істотами, які рухаються вперед і лінійно по горизонтальній поверхні зі швидкістю 5 км/год. Це відображає точну розвинути людського сенсорного апарату, бо саме в умовах такого руху розвиваються й функціонують наші органи чуття, які відіграють важливу роль у спільноті, — і про це теж йшлося в другій частині.

Пам'ятаючи про це, нескладно описати способи, у які фізичний простір може приваблювати чи відлякувати зорові й слухові контакти.

Для захоплення таких контактів потрібні відкриті краєвиди, короткі відстані, низькі швидкості, перебування на одному рівні й зустрічна орієнтованість. Якщо розглянути ці передумови детальноше, ми помітимо, що саме так і організовано простір старих пішохідних міст і жвавих пішохідних вулиць.

І навпаки, візуальні перешкоди, великі відстані, високі швидкості, багатоповерховість ландшафту й зворотна орієнтація простору заважають людям чути й бачити одне одного.

Якщо розглянути ці передумови детальноше, ми помітимо, що саме так і організовано простір часів нових житлових масивів і передмість.

246 міста для людей



Якщо поглянути збіжжя на один із найфункціональніших міських просторів світу, ми побачимо, що всі наведені далі критерії в ньому враховано (Тіа-де-ль-Камо, м. Сієна, Італія).

Місто на рівні очей: 12 критеріїв якості

Про місто на рівні очей ідеться у четвертій частині, де подано систематизований огляд найважливіших критеріїв якості простору.

Перш ніж уявляти бодай щось, потрібно зрозуміти, що в процесі проектування важко відразу, травм, небезпек, неприємних фізичних відчуттів, негативних проявів клімату тощо. Якщо прогнати хоча б один із цих чинників захищеності, може статися, що інші якості простору гарантувати буде неможливо.

Наступний крок — переконатися, що простір зручний і привітний для найпоширеніших видів активності в ньому, а саме для ходіння, стояння, сидіння, балансування, говоріння, слухання й самовираження. Невдільно треба брати до уваги ситуацію в різний час доби, різні пори року і відповідно до цього оптимізувати міський простір.

Зручне і приємне користування місцевими привабливими функціями можливе тільки з урахуванням людського масштабу, нагод скористатися приємними якостями місцевого клімату, естетичних якостей і приємних сенсорних вражень.

Гарні архітектура й дизайн виходять до останнього, дванадцятим критерієм. Його слід розуміти як загальну якість усього переліченого вище. Важливо наголосити, що архітектуру й дизайн не можна розглядати окремо від інших критеріїв.

Ще важливо, що найкращі та найфункціональніші міські простори світу відносять до дванадцятим критерієм. Ними не можна нехтувати.

248 міста для людей





Вулиці з одностороннім рухом: більша пропускна здатність, вища швидкість, але й більший рівень шуму й агресивне середовище (Нью-Йорк).



...Або двосторонній рух із двома смугами для авто, двома велодоріжками, деревами й серединною смугою: привабливіша й безпечніша вулиця (оновлена вулиця в Копенгагені).

Потрібні: нові пріоритети

Автомобілі захопили міста на багато десятиліть, і планувальники руху вдавалися до найрізноманітніших спроб збільшити пропускну здатність міських вулиць. Тут і на трьох наступних сторінках наведено способи, завдяки яким можна збільшити присутність авто на вулицях. Проблема в тому, що всі ці способи систематично погіршували умови пішого пересування містами.

Якщо планувальники хочуть враховувати в проєктах людський вимір, потрібно наново оцінити ці способи збільшення пропускну здатності, які багато десятиліть занапащали наші міста. На противагу автоцентричним методам планування далі наведено також дружні до пішоходів методи.

Настав час по-новому розставити пріоритети.



Довге чекання
м. Токіо, Японія



...або баланс між
стоянням і ходінням
м. Копенгаген, Данія



Загорожі вздовж
тротуарів
м. Лондон, Великобританія



...або повага до
потреб пішоходів
район Кенсінгтон, Лон-
дон, Великобританія



Надземні переходи
м. Нагоя, Японія



...або наземні
переходи
м. Копенгаген, Данія



Підземні переходи
м. Цюрих, Швейцарія. До



...або наземні
переходи
м. Цюрих, Швейцарія. Після

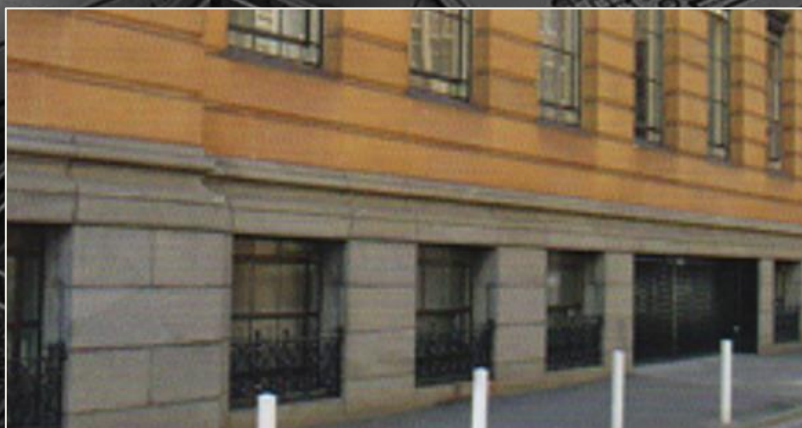


Стрибки між
острівцями безпеки
м. Сідней, Австралія



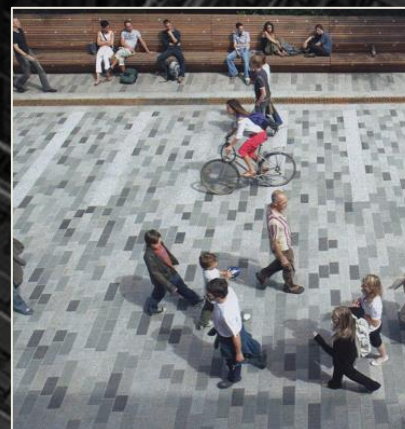
...або безперешкодні
пішохідні переходи
м. Копенгаген, Данія





*«Пам'ятайте, що міста –
це не будинки, вулиці та
дороги. Міста – це люди,
які живуть у певному
просторі».*

Йен Гел





Додатки

Примітки

Частина 1

¹ Jane Jacobs, *The Death and Life of Great American Cities* (New York: Random House, 1961).

² Le Corbusier, *Propos d'urbanisme* (Paris: Éditions Bouvillier et Cie, 1946). Англійською: Le Corbusier, Clive Entwistle, *Concerning Town Planning* (New Haven: Yale University Press, 1948).

³ The City of New York and Mayor Michael R. Bloomberg, *Plan NYC. A Greener, Greater New York* (New York: The City of New York, 2007).

⁴ New York City Department of Transportation, *World Class Streets: Remaking New York City's Public Realm* (New York: New York City Department of Transportation, 2009).

⁵ Mayor of London, Transport for London, *Central London. Congestion Charging. Impacts Monitoring. Sixth Annual Report, July 2008* (London: Transport for London 2008).

⁶ City of Copenhagen, *Copenhagen City of Cyclists — Bicycle Account 2008* (Copenhagen: City of Copenhagen, 2009).

⁷ Of Copenhagen residents, working or studying in the city, the cycling-share of transport is 55%. Там само: 8.

⁸ Mayor of London, Transport of London, *Central London. Congestion Charging. Impacts Monitoring. Sixth Annual Report, July 2008* (London: Transport for London, 2008).

⁹ City of Copenhagen, *Copenhagen City of Cyclists — Bicycle Account 2008* (Copenhagen: City of Copenhagen, 2009).

¹⁰ Jan Gehl and Lars Gemzøe, *Public Spaces Public Life, Copenhagen*, 3rd ed. (Copenhagen: The Danish Architectural Press and The Royal Danish Academy of Fine Arts School of Architecture Publishers, 2004): 59.

¹¹ Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Kirknaes, Britt Sternhagen, *New City Life* (Copenhagen: The Danish Architectural Press, 2006).

¹² Дослідження 1968 року: Jan Gehl, "Mennesker til fods," *Arkitekten*, no. 20 (1968): 429–446. Дослідження 1986 року: Karin Bergdahl, Jan Gehl, Aase Steensen, "Byliv 1986. Bylivet i Københavns indre by brugsmonstre og udviklingsmonstre 1968–1986," *Arkitekten*, special ed. no. 12 (1987). Дослідження 1995 року: Jan Gehl and Lars Gemzøe, *Public Spaces Public Life, Copenhagen*, 3rd ed. (Copenhagen: The Danish Architectural Press and The Royal Danish Academy of Fine Arts School of Architecture Publishers, 2004); Jan Gehl, Lars Gemzøe, Sia Kirknaes, Britt Sternhagen, *New City Life* (Copenhagen: The Danish Architectural Press, 2006).

¹³ City of Melbourne and Gehl Architects, *Places for People* (Melbourne: City of Melbourne, 2004).

¹⁴ Неоприлюднені дані, зібрані Gehl Architects.

¹⁵ City of Melbourne and Gehl Architects, *Places for People* (Melbourne: City of Melbourne, 2004).

Література

Alexander, Christopher. *A Pattern Language: Towns, Buildings, Constructions*. New York: Oxford University Press, 1977.

Bari, Mahabubul, and Debra Efroymsen. *Dhaka Urban Transport Projects. After project report: A critical review*. Roads for People, WBB Trust, April 2006.

Bari, Mahabubul, and Debra Efroymsen. *Improving Dhaka's Traffic Situation: Lessons from Mirpur Road. Dhaka: Roads for People*, February, 2005.

Bobić, Miloš. *Between the Edges: Street Building Transition as Urbanity Interface*. Bussum, the Netherlands: Troth Publisher Bussum, 2004.

Bosselmann, Peter. *The coldest winter I ever spent: The fight for sunlight in San Francisco*, документальний фільм, Peter Bosselmann, 1997.

Bosselmann, Peter. *Representation of Places: Reality and Realism in City Design*. Berkeley, CA: University of California Press, 1998.

Bosselmann, Peter et al. *Sun, Wind, and Comfort: A Study of Open Spaces and Sidewalks in Four Downtown Areas*. Environmental Simulation Laboratory, Institute of Urban and Regional Development, College of Environmental Design, University of California, Berkeley, 1984.

Bosselmann, Peter. *Urban Transformation*. Washington DC: Island Press, 2008.

Britton, Eric and Associates. *Vélib. City bike strategies. A new mobility advisory brief*. Paris: Eric Britton and Associates, November, 2007.

Burdett, Ricky and Deyan Sudjic, eds. *The Endless City: The Urban Age Project by the London School of Economics and Deutsche Bank's Alfred Herhausen Society*, London: Phaidon, 2007.

Centers for Disease Control and Prevention: www.cdc.gov/Features/ChildhoodObesity (станом на 21 січня 2009 року).

City of Copenhagen. *Bicycle account 2006*. Copenhagen: City of Copenhagen, 2006.

City of Copenhagen. *Copenhagen city of cyclists — Bicycle account 2008*. Copenhagen: City of Copenhagen, 2009.

City of Melbourne and Gehl Architects. *Places for People*. Melbourne 2004. Melbourne: City of Melbourne, 2004.

Йен Гел Міста для людей



Матеріал підготувала
завідувачка сектором
Коломієць Л. Д.