



Александр АВИЛОВ/Агентство городских новостей «Москва»

МЕГАПОЛИС, ПОВЕРНИСЬ К ЖИТЕЛЯМ ПЕРЕДОМ

Мало построить новые кварталы, надо еще сделать их уютными.

Анна ПОПОВА

■ Как должен выглядеть город, в котором хочется жить, и кто должен заботиться о комфорте - власти или сами люди?

ПРОЩАЙ, СЕЛО

К 2030 году на планете будет 41 мегаполис, с населением больше десяти миллионов человек. А к 2050 году две трети населения Земли переберутся в города. Такие цифры привели на Московском урбанистическом форуме. Быстрые темпы требуют новых подходов, технологий и ресурсов.

- Мы постарались интегрировать национальные урбанистические подходы, но их также необходимо соединить с политикой, которая проводится на городском уровне, - рассказала на форуме заместитель Генерального секретаря ООН и исполнительный директор ООН-Хабитат Маймуна Мохд Шариф. - Необходим комплексный, интегральный подход для их устойчивого развития: как они управляются, насколько развиты транспортные системы, поддерживаются ли инициативы населения.

В свою очередь, министр строительства и жилищно-коммунального хозяйства РФ Владимир Якушев обратил внимание на реализуемый в России национальный проект «Жилье и городская среда». Так, к 2024 году качество инфраструктуры должно улучшиться на тридцать про-

центов и в половину должно уменьшиться число населенных пунктов с неблагоприятной городской средой.

Один из ключевых показателей гармоничного развития города - транспортная система, которая позволяет без проблем добраться из одного конца в другой.

- За восемь лет в российской столице идет активное развитие транспортной инфраструктуры. За это время построено восемьсот километров дорог, еще пятьсот возведут в течение трех-четырех лет, появляются новые станции метрополитена, развиваются центральные диаметры и московское центральное кольцо, - привел пример заместитель мэра Москвы по вопросам градостроительной политики и строительства Марат Хуснуллин. - Все эти виды транспорта связываются между собой, что позволяет москвичам тратить на дорогу меньше времени, чем раньше. Мы поставили себе задачу сначала увеличить в два раза метро, потом тоже самое сделать с железными дорогами. А следующим шагом - увязать их пересадочными и автомобильными узлами. За счет этой программы к 2023 году в Москве обеспеченность рельсовым транспортом будет на первом месте в мире.

ОГОРОД НА КРЫШЕ

По-прежнему остается актуальным и вопрос сохранения благоприятной экологической обстановки

и ходят пешком. При этом воздух очищается еще и за счет зелени. Нельзя изгонять природу из городов. Мировой тренд - заботиться не только о парках, но и об озеленении жилых зданий.

- Для этого прекрасно подходят крыши зданий: на них даже можно обустроить небольшие огороды, - обратил внимание президент Метрополии Большого Па-

место, где будет комфортно каждому и работать, и отдыхать.

ФЕСТ ДЛЯ РОДНЫХ МЕСТ

Традиционно в рамках Мосурбанфорума проходит фестиваль. Тема каждый раз новая. Нынешняя звучит емко и хлестко: «умвельт» - «пространство жизни». Гостям предлагали взглянуть на свой город под новым углом. Например, автор книги «Среда обитания: как архитектура влияет на наше поведение и самочувствие» Колин Эллард предложил прогуляться по Москве и прислушаться, как меняются внутренние ощущения, когда одно городское пространство сменяется другим. Художница Дарья Козлова рассказывала, как живописцы создавали городские пейзажи, формировали определенное о них представление. Директор по инновациям в области дизайна в немецкой компании Diconium Штеффен Вальц предлагал посмотреть на мегаполис как на игровую площадку, которую можно формировать и улучшать согласно потребностям «геймеров», то есть горожан. А еще были прогулки по знакомым улицам, но ее участникам предлагали посмотреть на привычные маршруты глазами собак и кошек, совершить путешествие по целой библиотеке ароматов в темноте, заняться медитацией и йогой в парке «Зарядье».



Александр АВИЛОВ/Агентство городских новостей «Москва»

Деловая программа соседствовала с фестивальной: после дискуссий - прогулки по «Зарядью» или послушать рассказы о городах и людях.

в городах. Участники форума говорили о том, как можно снизить количество выбросов. Например, вице-мэр по социальным вопросам и здравоохранению Хельсинки Сатта Весиканса поделилась опытом Финляндии: только в столице от личных авто отказались 87 процентов жителей. Вместо них пользуются общественным транспортом, велосипедами

рижа Патрик Ольх. - Природа должна вторгнуться в город.

Сколько бы усилий ни принимали власти, развитие мегаполисов невозможно без участия самих горожан. Если администрации ведут работу на глобальном уровне, то сами люди также должны выходить с предложениями по улучшению среды, в которой живут. Это позволит создать

Мазда АДЛИ, директор Берлинской клиники имени Флиднера, автор книги «Стресс в большом городе», соорганизатор форума «Нейроурбанистика», исследующего ментальное здоровье жителей:

- По моему опыту, те города, которые прошли сложные времена, пережили войну, а затем были восстановлены из руин, обладают гораздо большей связью со своими ценностями, своей самостью. Например, Берлин отличается креативностью, и это куда более важно в ряде случаев, чем экономическая стабильность. Бывший мэр города Клаус Воверайт говорил: «Наш Берлин бедный, но сексуальный». Или вот Нью-Йорк: там всегда уделяли большое внимание вопросам безопасности, но после 11 сентября этот аспект стал куда более значимым, на него стали обращать особое внимание.

МНЕНИЕ

История города, его переживания отражаются и на его жителях. Но как справляться со стрессом в городе? На мой взгляд, негативное влияние снижается, когда менталитет человека совпадает с менталитетом города, в котором он живет. В целом же бороться с напряжением позволяет грамотное планирование мегаполисов. В частности, антидотом становятся публичные пространства, где люди могут встречаться, общаться. Также важно, чтобы были парки, зеленые скверы - они защищают от социального напряжения, и, как показало наше недавнее исследование, влияют на активность тех зон мозга, которые позволяют контролировать стресс. Чем больше зелени - тем больше защиты.

■ В столице Синеокой в эти дни обсуждали, как сделать так, чтобы в бетонных джунглях было жить хорошо.

Участники Летней урбанистической школы десять дней пытались разобраться, как проектировать города для людей. В числе приглашенных гостей были эксперты из Финляндии, Мексики, Голландии, Сингапура.

Например, специалист в области человекоориентированного дизайна Метте Хилтунен рассказывала о преобразении портовой и промзоны Каласатама в Хельсинки.

КАК СПАСТИ «ЧЕЛОВЕЙНИКИ»

- Шесть лет назад ее решили отдать под пилотный проект «умного города», и сейчас это финская мекка технологических новинок и нового прочтения привычных пространственных решений, - пояснила она. - На маршруте общественного транспорта там работает беспилотный автобус, урны для мусора оборудованы газоанализаторами и датчиками, определяющими заполненность. То есть мусоровозы приезжают, только когда получают сигнал. В школе дети сидят не в классах, как

обычно, а в специальных пространствах сразу под несколько групп, а часть занятий вообще проходит за пределами учебного заведения. В Каласатаме живут чуть больше трех тысяч человек, а рассчитана она аж на 25 - простор, экоподход к самым насущным вопросам. Есть чему поучиться.

Практическую часть Школы посвятили разработке улучшенных проектов жилых дворов и улиц. А в качестве отправной точки выбрали минский район «Каменная горка», считающийся одним из самых

А ЧТО В БЕЛАРУСИ?

густонаселенных в столице. Застройка плотная, что называется, «человеиники». При этом зеленых насаждений не так уж много - в том числе из-за глинистой почвы. С социальной инфраструктурой тоже можно поработать: не хватает школ, поликлиник и банков. Все десять дней участники создавали собственные концепции, как преобразить это пространство. Интересно будет посмотреть, сумеют ли воплотить какую-нибудь из них в жизнь. Тем более что примеров такого разумного развития немало.