

## Копенгагенизация, или Почему мы любим ездить в Европу, но жить предпочитаем в России

*«Люди приходят туда,  
где есть люди...»*

В последние годы почти каждый из нас многократно бывал за границей. За границей самой что ни на есть настоящей, дальней – в западной Европе, Азии, Средиземноморье, Скандинавии. Открытость границ, практически без ограничений возможность пересекать границы туда и обратно, используя весь возможный и невозможный транспорт и известные способы – способствует нашим согражданам частому пребыванию «там». И не только отдыхать мы туда ездим. Многие завели и недвижимость за границей, т.к. это позволяют финансовые, экономические и политические возможности.

Но основная часть наших сограждан все же бывает за кордоном наездами – отдохнули, поглядели, вернулись. Соответственно возникает и желание поделиться дорожными впечатлениями. С соседями, с друзьями, просто в путевых заметках на интернет-страницах. Большую часть впечатлений, как ни странно занимают воспоминания об организации общественной жизни мест посещения. Улицы, тротуары, набережные, площади, дорожки, парковки, детские и игровые площадки, – все те места, где человек оказывается выйдя из дома. Те места, что принято называть публичным, открытым городским пространством, те места, где проходит коллективная жизнь города, выраженная через жизнь его жителей, людей посещающих эти пространства.

Эти пространства благоустраиваются, насыщаются малыми архитектурными формами и объектами уличного дизайна. Пространства создаются и распадаются, развиваются и реформируются, расцветают и регрессируют, т.е. живут своей не всегда понятной жизнью, подчиненной своим малоизвестным для большинства людей законам общественной жизни.

Что нам больше всего нравится у них? Обилие людей и жизни вне стен жилых помещений.

Люди едет на велосипедах, сидят на множестве скамеек в парках и скверах, при этом и лежать на них не запрещается. Это же касается и зеленых газонов – у них газоны для людей, у нас – для его созерцания! На набережных масса скамеек всевозможных форм, с которых люди глядят на воду (что может быть прекраснее, чем смотреть на воду?). И вспомните, сколько скамеек находится у нас, например, на Петровской набережной? Ни одной! В морском (речном) городе у нас практически нет публичного выхода к воде. В лучшем случае это параллельный берегу проезд для автотранспорта и тротуаром для прохода пешеходов, но никак не для остановки и отдыха! Дети занимаются на многочисленных, абсолютно не повторяющихся детских игровых площадках, почти всегда имеющих в своем исполнении и не плоскостное наполнение – искусственные горки и неровности! Наполнение оборудованием этих площадок – тема отдельного разговора. И не в нашу пользу. Цвет оборудования, его спецификация, размер, назначение – не регламентируется многочисленными пунктами и подписями чиновниками от архитектуры и благоустройства, а органично исполняют одну функцию – развитие детей и их удобство! Именно для детей, а не для их родителей. Может быть и поэтому у нас в каждом дворе огромные, красиво-помпезные, но, увы, малофункциональные корабли, крепости, замки и пр. Заполнить пространство? Да! А детям удобно, полезно? А кто их спрашивает? Это делается для отчетности, для освоения выделяемых средств. Безпроблемнее установить одну площадку за 10-15 млн. рублей, чем 10-15 по 1 миллиону.

Не отсюда порой и корни возникающих конфликтов власти и общества? Особенно с его активной частью? «Мы вам делаем-ставим-строим – а вы еще и не довольны? Неблагодарные!». А где же этап предварительного согласования таких процессов с общественными активистами, во время которых сразу же станет ясно чего и что хотят жители двора, улицы, квартала? Как огня боятся чиновники прямого диалога с населением. По всяким вопросам – от ЖКХ и строительства до размещения объектов транспортной и социальной инфраструктуры. А может быть потому не выходят на беседу с жителями, что живут они в разных городах? Что ни говори, но когда чиновник говорит, что ЭТО или ТО надо для города или для его развития, то ЭТО или ТО каким-то удивительным способом не совпадает с интересами жителя этого самого города. То, что хотел бы видеть у своего дома чиновник-житель, упорно не соответствует интересам чиновника в местах его администрирования. А у них эти интересы удивительным образом совпадают, да еще и развиваются. И попробуй чиновник не

удовлетворить интересы жителей района своей ответственности – это действие может сказаться на его дальнейшей карьере и как клеймо будет его сопровождать на протяжении всей его чиновничьей жизни. А она не так уж и длинная и любой западный чиновник ее развитием ой как дорожит и ее оберегает.

Вообще общественное осуждение – мощный стимул правильного поведения любого индивидуума в обществе. Человек не сделает ничего противозаконного или даже общественно-порицаемого поступка, если будет знать, что общество и его представители – родные, близкие, соседи или просто окружающие его люди – выскажут ему свое категоричное НЕТ! Почему в Европе никто не выбросит обертку от конфеты в вагоне, сигарету на улице, мусор не в урну, умышленно не толкнет соседа? Потому что общество вынесет ему ОСУЖДЕНИЕ. И для многих это страшнее, чем административные меры воздействия. Есть и исключения, где их нет. Но я говорю о поведении подавляющего большинства. И законодательное поле такого государства построено чуть иначе чем у нас. Вернее построение у нас однотипное, правовое – *Dura Lex Sed Lex!* А на практике? Наши люди не особо боятся осуждающего мнения о себе окружающих, могут пренебрегать им, иногда бравируют этой ложной свободой от общественного мнения. Это – ложные посылы, неверные установки. Но они, к сожалению, традиционны для всего нашего современного российского общества. Отсюда и игнорирование установленных правил поведения, принципов и устоев, открытое пренебрежение норм закона, морали и этики.

Что же способствует нашему соотечественнику нарушать установленные правила и законы у себя на Родине и что удерживает его от такого антиобщественного поведения за границей? Законоприменение норм ответственности там и здесь! Иными словами правило неотвратимости наказания за проступок, а равно за правонарушение или уголовное деяние у нас почти не работает. Или работает избирательно. Все равны перед законом, но есть более равные. Отсюда и обилие синих мигалок и блатных номеров на автодорогах и хамское поведение их водителей по отношению к остальным участникам движения, в том числе и пешеходам. Это и многочисленные исключения из общих правил для избранных – VIP-персон, бизнес-элиты, чиновников, депутатов или людей к ним примкнувших, в том числе и закрепленных, к сожалению, нашими законами. Но стоит всем им пересечь границу, как поведение радикально меняется в лучшую сторону. Никто не станет «прощать» неправильную парковку, неуважение к пешеходам или превышение скорости на дорогах, мусор на улицах или хамское отношение к окружающим. **ВСЕ РАВНЫ ПЕРЕД ЗАКОНОМ!**

И редко у кого из «сильных мира сего» возникнет желание размахивать там корочками самых радужных расцветок или козырять своими связями на самом вершине. Их просто не поймут блюстители западного образца и будут правы.

Почему я так подробно остановился на отношении личности и общества? Потому что общественные пространства способствуют становлению и развитию личности через общественное окружение, способствует его социализации, несут, в том числе, и учебно-воспитательные функции. Являются мощным фактором, сдерживающим асоциальное поведение в обществе, формирует устойчивую позитивную связь человек – общество.

Развитие социально-значимого института нашего общества, каковым является по моему убеждению общественные пространства, должно проходить с двух сторон. Важным инструментом создания общественного пространства с внешней стороны является благоустройство и его материальное наполнение малыми архитектурными формами, объектами арт-искусства, правильное проектирование транспортной инфраструктуры. Вторая составляющая этого процесса – его социальное наполнение и развитие стандартов поведения личности в социальной среде постоянного публичного общения, которыми являются эти общественные пространства. Чем больше человек будет находиться в социуме, тем более социализированным он будет.

Петербург, самый европейский город России, город который со своего рождения строился как подражание западным стандартам, как никакой другой город России, должен повторить и путь, которым уже давно движутся самые красивые города Европы – Стокгольм, Осло, Копенгаген, Амстердам. Переболев острой формой дикой урбанизации, жители этих городов, его градоначальники, приняли сложное, но, как показало время – правильное решение о развитии своих городов, как совокупности общественных пространств.

Ян Гейл, знаменитый датский архитектор и консультант по городскому дизайну говорит, что *«Настоящий Город для Людей должен быть Живым, Безопасным, Привлекательным, Устойчиво*

*развивающимся и Здоровым. Таким Город для Людей обязан оставаться, несмотря на всевозможные неизбежные процессы, например, демографическое колебание и изменение стиля жизни.*

*Город становится **Живым**, когда большинство его жителей имеют возможность ходить пешком, ездить на велосипеде и вообще проводить время в пределах города.*

*Город становится **Безопасным**, когда все больше людей передвигаются по улицам и проводят время в общественных местах. Пешие прогулки предполагают плотную структуру города, короткие расстояния, разнообразие функций на одной территории и привлекательные общественные пространства.*

*Город становится на путь **Устойчивого развития**, когда большая часть перемещений осуществляется жителями на так называемых зеленых средствах передвижения: пешком, на велосипеде или экологически чистом общественном транспорте. Это существенно улучшает экологию города, снижает объемы потребления ресурсов. Не менее важным условием устойчивого развития города является удобство и безопасность системы общественного транспорта.*

*Город становится **Здоровым**, если его жители каждый день много ходят пешком и ездят на велосипеде. Ухудшение здоровья горожан, наблюдаемое во всем мире, во многом связано с низким уровнем подвижности населения. Призыв к пешим прогулкам и ежедневному велосипедному движению должен стать частью современной политики здравоохранения».*

Сегодня все мы можем стать первопроходцами в создании и построении такого Города, нашего с вами Города. Города, в котором мы живем и живут наши дети. Города, который мы сильно любим и желаем ему только процветания и динамичного развития. Города, в котором жизнь будет такая же, как мы видим в Европе – удобная, комфортная и безопасная. Города, где жизнь максимально удобна именно для конечного потребителя – для его людей.

В Петербурге стартовал проект «Сага о городе. Общественные пространства в трансформации», целью которого является максимально использовать опыт наших северных соседей в проектировании и создании общественных пространств города как удобных, доступных и привлекательных для горожан. По-новому взглянуть на организацию общественных пространств Петербурга, исследовать и смоделировать новые, современные пространства, удобные и привлекательные для жителей, реализовать их на базе пилотных муниципальных образований Петербурга в Коломне и Петроградском районе.

В апреле месяце делегации Петербурга в рамках ознакомления с целями проекта САГА посетила Копенгаген и рядом расположенные шведский Мальмё. Проект носит ярко выраженный межведомственный характер, решение целей и задач проекта зависит от многих факторов и решений самых различных людей, координаторов и администраторов. Именно поэтому знакомиться с практикой построения общественных пространств отправились представители самых разных направлений деятельности и профессий – Леонтьевского центра, Центра Независимых Социологических Исследований, Информационного бюро Совета Министров Северных Стран в Санкт-Петербурге, архитекторы, социологи и урбанисты, занимающиеся городской средой, петербургские депутаты парламента и муниципальных образований.

Поскольку ключевым партнером проекта из Северных стран стало датское архитектурно-градостроительное бюро «Gehl Architects», в первый же день рабочей поездки состоялась встреча в Копенгагене участников проекта с его руководителем профессором Яном Гейлом. Проекты бюро Яна Гейла с успехом реализуются в Копенгагене, Нью-Йорке, Лондоне, Мельбурне, Сиднее и других городах. И обо всем этом, о своем видении жизни современных мегаполисов и их развитии, о разработанных им за многолетнюю деятельность принципах устройства городских пространств, об их реализации в Копенгагене и многих других городах мира и рассказал нам Ян Гейл в своей лекции-беседе. Копенгаген является одним из самых комфортных и экологических городов Европы. Его развитая и эффективная транспортная инфраструктура и общественные пространства, включая благоустройство уличного и дворового пространств, ориентированы исключительно на комфортную и безопасную жизнь людей.

Копенгаген – велосипедная столица Европы. Велосипеды и их владельцы присутствуют в городе везде и всюду. И это создает ощущение, весьма странное для нас, что их слишком много. Но их присутствие органично вписано в городскую жизнь, абсолютно не мешая всем остальным участникам городской жизни, что еще удивительнее для нас, т.к. велосипед имеет в городе приоритет во всем. Система велодвижения налажена и отрегулирована до совершенства. На немногочисленных

улицах, где движение автомашин сохранилось, полоса для их движения Уже чем для велосипедистов. Для нас существует только одно понятие – велодорожка. В Дании их множества разновидностей – для движения в один ряд, многорядных, для прогулок и скоростной езды. Над оживленными автодорогами строятся веломосты. На улицах города правит велосипед! Обилие велосипедов на улице – это та примета, по которой можно безошибочно определить, что ты находишься в Копенгагене!

Каждый день пользуются велосипедами более 35% населения Копенгагена, добираясь на место учебы или работы и обратно, а по выходным велосипедом пользуется около 80% его жителей. Количество велосипедов в городе превышает число его жителей.

Общий принцип организации движения в Дании иной чем, например, в Швеции. Движение велосипедов в разном направлении разнесено по разным сторонам улицы. А в Швеции движение в разных направлениях, как правило, организуется по одной велодорожке на улице.

На велосипедах ездят все – убеленные сединами старцы и старушки, молодежь и семейные пары, мужчины в строгих офисных костюмах и дамы на шпильках. В спортивной и повседневной одежде, в вечерних туалетах. Никого это не смущает и не шокирует. Кроме приезжих, естественно! У станций метро установлены двухэтажные велопарковки. Мест для велосипеда уже мало! А ведь что было бы, если бы вместо одного велосипеда была одна автомашина. А ведь так до определенного времени в Копенгагене и было, что показал нам в своей презентации Ян Гейл.

Один из дней нашей поездки состоял из велосипедной поездки по Копенгагену с посещением самых разнообразных зон активного и спокойного отдыха. Мы смогли лично ознакомиться с развитой велоинфраструктурой, когда множество людей на велосипедах, с детьми и грузами, свободно, абсолютно не мешая ни друг другу, ни пешеходам или автомобилистам, могут за считанные минуты пересечь город из одного конца в конец через его исторический центр. Организация, достойная применения в нашем городе.

Условия для этого в нашем городе есть. Копенгаген, как и Петербург – в целом довольно плоскостной город, в отличие от того же Стокгольма или Хельсинки. Здесь не надо прилагать значительных усилий штурмуя горку за горкой. Если горки и есть, то эта еще одна черта общественных пространств Копенгагена. Любая детская или игровая зона имеет свой рельефный элемент. Это или просто покатаемая горка 1-1,5 метра высотой, залитая сплошным полиуретановым покрытием из резиновой крошки, либо большие полусферы самого различного исполнения от бетона до нержавеющей стали. Дети самого различного возраста с видимым удовольствием используют эти рельефы местности, покоряя которые, дети штурмуют свои первые Эвересты здоровья.

Переход Копенгагена от тотальной автомобилизации до всеобщей велосипедизации занял в Копенгагене более 40 лет, из них непосредственно на преобразования 13 лет, остальное время на их аргументацию и согласование. Подобного рода преобразования в Нью-Йорке Ян Гейл провел за 7 лет, в Сиднее за 6. В Нью-Йорке, по инициативе столичного мэра, за фантастически короткое время было построено около полутысячи километров велодорожек, несколько улиц в центре города переведены в пешеходные. Интересно, за какое время добьется Ян Гейл такого же успеха в Москве, где его архитектурное бюро заканчивает реализацию проекта развития общественных пространств совместно с Правительством города Москвы?

Датский Копенгаген и шведский Мальмё, где мы провели второй день поездки, через пролив Эресунн связывает сложное инженерное сооружение, состоящее из моста, тоннеля и соединяющего их искусственного острова – самая длинная совмещенная дорога и железнодорожный мост в Европе. Мальмё – третий по величине город Швеции, иногда некорректно называемый пригородом Копенгагена.

Некогда крупный портовый город, в 90-е годы в связи с закрытием порта и судоверфи, практически превратился в вымирающий, со всеми сопутствующими этому явлениями – депрессия территорий, исход коренного населения и увеличение мигрантов-азиатов, повышением уровня преступности. И вот в эти тяжелые годы власти Швеции не бросили Мальмё один на один со всеми трудностями, а пошли своим, революционным путем – полностью трансформировали бывшие промышленные зоны в современные комплексы-секторы. Жилые зоны построены по самым разнообразным проектам, но с обязательным видом из окон на воду. В городе был открыт крупный университет, в котором обучается более 15 тыс. студентов, а работает в нем уже больше людей, чем в закрытом когда-то порте. Парковых зон в центре города так много, что Мальмё часто называют «городом-парком». А если учесть что через парки проходят множество каналов и рек, то все это притягивает множество

посетителей и создает им все условия для свободного времяпрепровождения, в том числе и для занятий активными видами спорта.

Один из компонентов проекта САГА связан с развитием городских библиотек и превращением их в современные, актуальные и интересные общественные пространства, которые привлекают посетителей и служат опорными точками для развития городских территорий. Именно поэтому участники поездки с большим интересом, любопытством и белой завистью знакомились с организацией библиотечного пространства библиотеки Мальмё. Даже искушенные в своем деле библиотекари из Хельсинки с повышенным вниманием изучали опыт шведских коллег.

В Мальмё находится крупнейшая в Швеции библиотека, обслуживающая до полутора миллиона посетителей в год. Это настоящий центр городской общественной жизни, в котором любой желающий может найти себе занятие по своему вкусу, интересам и потребностям. Обилие пространства в библиотеке впечатляет. Высота светового зала достигает 18 метров, а сама библиотека органично вписана в три здания, одно из которых постройки начала XX века, а другое и световой зал, их соединивший – конца XX века.

В Мальмё мы посетили еще и культурно-библиотечный центр «Гараж», а уже в Дании знакомимся с работой еще двух библиотечных центров – с библиотекой в Торнбю и общественно-культурного пространства Holmbladsgade в бывшем здании маслозавода в муниципалитете Ostamager на острове Амагер.

Библиотека «Гараж» располагается в некогда криминогенном районе Мальмё с высоким процентом проживания не коренного населения. После консультаций с жителями, власти города создали настоящий районный центр культуры и отдыха, дом для всех слоев населения, независимо от их возраста. И теперь помимо своих основных библиотечных функций в «Гараже» могут выступать музыканты, проводиться разного рода мероприятия социального и культурного характера. А мигранты нашли в нем свой дом, где с ними проводятся занятия, направленные для их скорейшей адаптации в местах нынешнего проживания. Причем, в большинстве случаев, силами самих же мигрантов. Трансформация библиотечного зала в сценическое или лекционное происходит за считанные минуты – все стеллажи снабжена колесиками. Условие для предоставления помещений в безвозмездную аренду только одно – привести к утру помещения в их библиотечный вид.

К увиденному в Мальмё можно добавить и обилие в окрестностях города, как впрочем, и в соседней Дании, множества ветряных энергоустановок, панелей солнечных батарей самого различного размера, от которых могут питаться и целые жилые кварталы, и небольшие устройства, вроде паркоматов. Ветряки, еще так редко встречающиеся в России, можно заметить уже при подлете к аэропорту Каструп, и тем более рассмотреть их при пересечении залива Эресунн. Десятки ветрогенераторов в море создают потрясающий вид, а будучи объединенными в единую энергосеть, образуют одну из самых крупнейших в мире ветряных электростанций. Все это уже позволяет получать Дании более 25% необходимой электроэнергии, а через 20-30 лет Дания планирует перейти на 100% получение электроэнергии от альтернативных источников. И у них это точно получится.

Вот с такими интересными преобразованиями некогда депрессивных промышленных районов и ознакомились участники поездки в шведском Мальмё, небольшом, но очень понравившемся городе с богатой историей, сделавшим за последние десятилетия большой рывок в своем развитии, став настоящим центром культуры, образования и отдыха.

Все библиотеки с которыми мы знакомимся, работают со всеми возрастными категориями без исключений. Но приоритет все же отдается детям и молодежи.

Библиотечное пространства в Торнбю представляют собой одно целое, т.е. существующие функциональные зоны не имеют отчетливых границ или перегородок между ними. Но одним из основных достижений библиотеки Торнбю является то, что все эти зоны абсолютно мирно соседствуют, даже если это читальный зал, детский уголок, игровая компьютерная зона или зал для просмотра фильмов.

Первый этаж библиотеки предназначен для более активной деятельности, на втором этаже оборудованы зоны для работы – читальный зал и интернет-зоны.

Здание библиотеки строилось специально под библиотечные нужды, поэтому уже на стадии его проектирования учитывалась специфика предстоящей в нем деятельности. Но и сейчас, в поисках лучшего варианта разграничения библиотечного пространства в здании постоянно проводятся перестановки, вводятся новые элементы, что-то дополняется и меняется. В библиотеке постоянно органи-

зуются различные культурные мероприятия, выставки, компьютерные курсы, музыкальные вечеринки, группы по самым различным интересам. Интересу к посещению библиотеки способствует и еженедельное обновление фонда библиотеки исходя из популярности книг, а также на основе запросов посетителей, в том числе и по интернету.

Если коротко попытаться охарактеризовать стиль оформления и насыщения детских игровых площадок в Копенгагене – то можно сделать это несколькими словами – просто, скромно, функционально. Как показалось при их осмотре, скандинавы не сильно уважают универсальность, а предпочитают довести назначение каждого предмета на площадке до одного, максимум двух функций. Если это горка – то на нее можно только подняться и спуститься. Зато делать это с размахом и от всей души. Простая выпуклость или впадина на площадке, как залитая резиной или просто в виде окрашенного бетона, притягивает много детей. Назначение некоторых предметов на площадках остались для нас неразгаданными. То ли их еще не довели до ума, то ли дети используют их в своих, непонятных нам, скандинавских целях. Но наблюдение за площадками показало главное – они не пустуют и всякий малыш занят на ней своим главным делом.

Такая же картина наблюдается и в зеленых зонах Копенгагена – парках и скверах. В первую очередь – это весьма комфортные зеленые уголки, притягивающие к себе людей тем, что все смогут себя в них чем-нибудь занять. Здесь можно просто лежать на газонах, читать книгу, играть в мяч, созерцают природу, мечтать или загорать. Видно, что при проектировании парков учитываюсь и то, что спустя некоторое время количество их посетителей будет только увеличиваться.

Активному образу жизни горожан способствует и большое количество спортивных зон. Кроме упомянутых велодорожек в городе есть все условия для занятия и другими, активными и не очень видами спорта. Мы видели каменные столики с выложенной поверхностью для игры в нарды и шахматы – расставляй, Е-2 – Е-4 и дебют сицилианской защиты в действии! Имеются различные спортивные тренажеры, площадки для игры в футбол, стритбол, волейбол. И все это спортивно-зеленое пространство наполнено теми, для кого оно и создается – жителями и гостями Копенгагена.

Одно из самых любимых и посещаемых мест города – его многочисленные набережные. Причем, история их развития похожа на наши набережные. Мало какие из нынешних зон отдыха на набережных, ранее были доступны для жителей. Прежде всего, в силу того, что на берегах располагались многочисленные промышленные зоны. Как и в Петербурге. Зато сейчас, именно на территории их, бывших промзон, располагаются самые посещаемые общественные пространства. Например, как набережные у моста Лонгebro, на площади у королевской библиотеки или в бывшей портовой зоне. А если отметить, что множество зон отдыха находятся и на берегах многочисленных озер, прудов и каналов столицы, то можно отметить, что отдых с видом на воду – самое любимое занятие копенгагенцев и многочисленных гостей столицы.

Развитие бывших промышленных зон у водных артерий в Петербурге – один из самых перспективных путей развития общественного пространства в нашем приморском городе. Все дело будет лишь в собственниках этих прибрежных зон.

Стоит отметить, что подавляющая часть всех общественных пространств в Северных странах появляется в результате общественных обсуждений этих проектов. Благоустройство территории, использование старого заброшенного промышленного здания, полная реконструкция улицы или разработка концепции развития целых кварталов, не говоря уже про строительные проекты – все это проходит обязательную стадию общественного обсуждения.

Именно так, после общественного обсуждения об обустройстве бывшего вагонного депо в некогда неблагополучном районе Мальмё, жители высказали мнение, что хотели бы видеть в нем библиотеку и культурный центр. И такое решение о дальнейшем использовании бывшего промышленного пространства было принято.

Процедура общественного обсуждения, как разъяснили нам чиновники муниципального совета Ostamager, законами не прописана и не является строго регламентированным процессом. Опрашивают устно, по телефонам, просто в беседах, опрашиваются целевые группы и просто соседи. Мнения суммируются у секретаря муниципалитета и доводятся до депутатов, принимающих решение. Есть ли проблемы при таком подходе к вопросам преобразований территорий? Конечно, есть. Есть и прямо противоположные мнения, есть и фантастические прожекты, есть и недовольные. Все эти разногласия решаются исключительно путем прямых переговоров и убеждений. Наш вопрос о том, что мнения жителей, выносимые на депутатское обсуждение, могут быть подтасованы в пользу какой-

либо заинтересованной стороны, мне показалось не совсем был понят секретарем муниципалитета – как это возможно? Ведь они должны и обязаны работать в полном доверии граждан и обмануть их в чем-либо как-то не приходит в голову чиновникам. Это их прямая обязанность – поддерживать интересы своих жителей. Их главная цель – добиться общественного согласия!

Характерным примером следованию властей общественному мнению является то, что Дания не входит в Еврозону и имеет собственную валюту – датскую крону. В 2000 году в Дании прошел референдум по вопросу перехода на евро, но большинство населения высказалось против этого. На том и остановились!

Еще одним наблюдением, удивившим нас вначале, мы поделить с нашими сопровождающими. У скандинавов всегда открытые окна – в их квартирах нет занавесок, или они минимизированы. На подоконниках могут стоять какие-то арт-объекты – модели кораблей, коллекции экзотических бутылок. Но занавески будут всегда открыты. Вот мы особо не любим пускать чужих в свое сердце, свой дом, свой двор, на свою улицу. У скандинавов открытые окна символизируют открытость их души. В нашей семье нет тайн! Вы сами можете в этом убедиться! И поверьте мне, в открытые окна настойчиво вглядываются только приезжие. И то только по началу. Открытое окно – это только некий сигнал – в доме все хорошо. Есть и другая сторона этой открытости. Мимолетные взгляды в окна соседей позволяют соседям ближе знакомиться друг с другом самими или их детям. И в то же время это элемент безопасности – из квартиры видно, что происходит на улице. Некий вид общественного наблюдения за публичными пространствами.

Я уже упоминал, что совершить поступок осуждаемый обществом, а еще хуже – окружающими людьми – для скандинава внутренне неприемлемо. А как окружающие посмотрят на это? Отсюда и их достаточно удивительные для нас черты поведения – простота, прямота и честность.

Сам исторический центр Копенгагена – почти одна сплошная пешеходная зона. Например, через центр города проходит пешеходная улица Стрёгет – самая длинная торговая пешеходная зона в Европе. И все эти улицы и улочки – сплошь забиты людьми. Кто-то сидит на многочисленных стульях у кафе, кто-то на уличных скамейках, кто-то на фонтанах. Всем есть чем заняться, всем нет до тебя дела. Датское общество ставит лишь одно условия – не мешать окружающим тебя людям.

Удивила и простота логистики доставки товаров и продуктов в торговые точки и точки питания, которых здесь огромное количество на всякий цвет и вкус. Улочки открыты для завоза с 5 до 11 утра, после чего превращаются в пешеходно-велосипедные. В это же время вывозится и накопившийся мусор. В одно и то же место не приезжает по несколько машин, как это часто бывает у нас – одна машина везет хлеб, другая молочные продукты, третья консервы и еще кто-то завозит что-то. Здесь можно сделать заказ в некоем центре – объединенной базе, откуда тебе одной ходкой привезут все, что необходимо для торговли на весь день.

Я часто наблюдаю, как в соседний с моим домом крупный магазин, с раннего утра до позднего вечера, каждые полчаса подъезжают различные поставщики товаров, перегораживая и так узкие улочки Петроградской стороны, и мечтаю, что бы и у нас хотя бы часть увиденного в Дании было внедрено в реальную жизнь. Представляете, вместо трех-четырех десятков авто-рейсов – две-три ходки за сутки! И мы после этого будем утверждать, что наладить нормальный автотранспортный трафик через центр города не реально? А кто-нибудь пробовал?

Но вернемся в Копенгаген. Некогда центр города был мультинациональным районом города с преобладающим компактным проживанием в нем мусульманских общин турок, пакистанцев, боснийцев, сомалийцев, албанцев и арабов, был традиционным местом беспорядков и столкновений радикальной молодежи и полиции и имел довольно скандальную репутацию. Именно в этом центре в первую очередь Ян Гейл провел свою преобразовательную деятельность, превратив некогда загруженные автомобилями улицы в пешеходные зоны с многочисленными велосипедными дорожками, зелеными зонами и фонтанами.

Центр города, как и большинство общественных пространств Копенгагена ориентирован в первую очередь на людей: они смоделированы так, чтобы жителям и гостям города хотелось в них находиться как можно дольше. Улицы и набережные, площади и игровые площадки оборудованы всевозможной городской мебелью, предметами уличного дизайна, стрит- и паблик-арта. Все это дает возможность не только прогуляться, но и отдохнуть, пообщаться, поиграть, перекусить.

Все это снабжено удивительно понятными знаками городской навигации. Знаки вняты, понятны и находятся в самых ожидаемых местах.

Взаимная вежливость участников движения находится на высоком уровне. Несмотря на то, что автомобили находятся на улицах явно не в привилегированном положении, у водителей даже не возникает соблазн «сильного» прижать или не пропустить велосипедиста или занять не его место на дороге. И маленькие автомашины, и мощные джипы терпеливо ждали, пока наша колонна велосипедистов объезжала припаркованные на велодорожках машины, выезжая на полосу движения машин. И не было ни звуков клаксонов, ни подрезок, ни нетерпеливых движений. Видимо водители рассуждали так: когда один водитель уже нарушил, припарковав авто на велодорожке, еще один водитель явно не допустит второго нарушения рядом.

Но вежливость взаимна. И не только потому, что пешехода, мешающего движению велосипедистов на выделенной велодорожке, и велосипедиста едущего по тротуару накажут штрафом в 1000 крон (более 125 евро). Просто здесь с детства учат быть вежливыми, уважать существующие правила общественного поведения и со временем это становится устойчивой привычкой.

Еще удивило то, как датчане преодолевают свои временные трудности и даже используют их для всеобщего блага. В Копенгагене много строек со всеми вытекающими от этого неприятности, так знакомыми нам по Петербургу. Нет, это не шум, грязь и пыль, с которыми мы уже научились с успехом бороться. Стеснение привычных потоков в пространстве воспринимается с большим неудобством, привычные маршруты передвижения корректируются, появляется понятное раздражение, некие признаки социальной агрессии. Как исправить эти негативные тенденции с пользой и остроумно для окружающих, показали в Копенгагене. Отдав одну сторону строительного забора под рекламу, муниципалитет оставшиеся стороны отдал свободным художникам под размещение самых различных объектов уличного дизайна – красочных панно, временных экспозиций, социальной рекламы. Объемные и плоскостные объекты стрит-арта привлекают внимание проходящих, и пока человек перемещается вдоль ранее неприятного строительного забора, разглядывая его содержания, его душевное равновесие и самочувствие явно не ухудшаются.

В Дании один из самых высоких налогов в Европе – 50%, но датчане зачастую еще и сбрасываются с соседями для проведения дополнительных работ у мест своего проживания, содержания их в надлежащем виде, создания дополнительных условий своего безопасного и комфортного проживания. И сравните такое поведение со всем нам знакомым утверждением «Я плачу налоги (13%!)? Ничего делать не буду! Я никому ничего не должен!»

Еще одна особенность Дании и её жителей – практическое отсутствие коррупции во всех её проявлениях. По этому показателю Дания занимает второе место из почти 200 стран мира, что позволяет точно отметить, что Дания – одно из самых не коррумпированных государств мира.

Знакомились мы и с центральным парком Копенгагена – Фелледпарком, в котором находится один из самых крупнейших в мире открытых скейт-парков, построенный по американскому проекту самими американцами. Наш гид по парку, сотрудник копенгагенского муниципалитета, пояснил, что на содержание этого огромного даже по нашим оценкам парка в год уходит в переводе на рубли около 15 млн. рублей. И сразу же подумалось о том, что у нас только на содержание аппарата управленцев любого парка меньшей площади уходит куда более солидная сумма, чем они тратят на его содержание. Не знают как «осваивать» бюджетные деньги?

Открытость общества северных стран очевидна и вызывает у нас легкую зависть. Королевский дворец Амалиенбург в Копенгагене является официальной резиденцией и местом проживания Датской Королевской семьи. Однако это почти не сказывается на его доступности для туристов, разве что за исключением места непосредственного проживания королевской семьи и его окружения. Внутри дворца, на площади, постоянно находятся многочисленные туристы, с увлечением разглядывающие королевские покои и торжественную смену караула Ее Величества Королевы Дании Маргреты II. Это же самое мы наблюдаем и в королевских дворцах в Стокгольме и в Дроттнингхольме. А сколько мы сможем свободно находиться в Кремле, у Смольного, в Константиновском дворце? Почему создание общественного пространства в Петербурге обязательно столкнется с проблемой «режимных» объектов, например на Петровской набережной?

Ян Гейл ввел в обиход новый термин – «копенгагенизация», суть которого в популяризации использования велосипедов как основного средства передвижения в крупных городах, принятие ими особой – велосипедной культуры.

Но Ян Гейл знает и то, что не везде велосипеды являются панацеей от всех бед большого города. В силу своего географического положения, высотных отметок или широты своего расположе-



ния, многие города не смогут провести у себя сплошную велосипедизацию. И что же в таком случае – прощай мечты о человеческом городе? Гейл убежден, что велосипеды демонстрируют гибкость городского пространства, но сделать город человеческим можно и не пересаживая всех на два колеса. Именно общественные пространства, общественная жизнь – самое главное. Чтобы люди гуляли, чтобы им было хорошо, чтобы все соответствовало масштабу человека. Именно эти открытые пространства выражают коллективную жизнь города, являются и лицом и душой города.

Построение именно таких общественных пространств в Петербурге и является задачей проекта *«Сага о городе. Общественные пространства в трансформации»* и его участников.

Будем ли мы когда-нибудь жить так, как давно привыкли жить в Европе – удобно, комфортно и безопасно? И вся эта жизнь будет максимально удобна именно для ее конечного потребителя – для людей? Участник проекта однозначно утверждает: Да, будем!

Каких же усилий потребуются от тех, что будет участвовать в проекте? Чем это нам всем грозит? Как ни странно будет это утверждение, но в первую очередь от участников проекта будет требоваться способность УБЕЖДАТЬ. Убеждать чиновников, убеждать жителей и окружающих, убеждать самих себя в наступившей необходимости преобразований городского пространства.

Будет и весьма сильное беспокойство при запуске проекта САГА и просто волнение на стадии его реализации. Беспокойство для преодоления рутины повседневной чиновничьей жизни, к которой мы все так привыкли, и в силу которой страшимся всего нового и неизведанного. Часто придется решать задачи с нестандартными условиями и отвечать на весьма непривычные вопросы. Доказывать многим то, что мы задумали – давно и успешно реализовано и работает во многих местах и странах, где мы иногда бываем, и воспринимается как обыденность «их» жизни.

А еще у всех нас есть уникальная возможность быть сопричастными к совершенно новому, по настоящему революционному процессу коренной реконструкции нашей с вами окружающей действительности, нашей с вами повседневной жизни, построить и сделать ее комфортной, безопасной, красивой и полезной.

*«Люди приходят туда, где есть люди»*, – так обычно говорят в Скандинавии. Но так должно быть и у нас. Если Европа не желает идти к нам, мы будем создавать Европу в нашем, самом европейском городе России!

**Юрий Панов**