

ГОРОД ДЛЯ ЖИЗНИ

Как устроить
пространство,
в котором
хочется быть.



ИИ
Антон Дудин

Антон Дудин

**Город для жизни: Как
устроить пространство,
в котором хочется быть**

«Автор»

2026

Дудин А.

Город для жизни: Как устроить пространство, в котором хочется быть / А. Дудин — «Автор», 2026

Почему путь до школы превращается в полосу препятствий, двор — в парковку, а ближайший парк оказывается недоступен? Городские решения каждый день определяют, сколько времени мы теряем, насколько безопасно себя чувствуем и кому удобно здесь жить. «Город для жизни» предлагает оценивать пространство не по красивым проектам и числу построенных объектов, а по тому, как в нём живут люди. Книга помогает понять, как расстояния и планировка влияют на повседневность, как улицы, дворы и парки могут поддерживать движение и встречи, что делает маршрут доступным, а район — удобным для жизни. Вы узнаете, как учитывать потребности разных жителей, вовлекать их в обсуждение перемен и превращать идеи в проекты с ответственными, бюджетом и сроками. А главное — как проверять, действительно ли город стал лучше. Книга адресована жителям, специалистам, активистам и всем, кто хочет влиять на развитие города.

© Дудин А., 2026

© Автор, 2026

Содержание

Город как среда жизни: для кого и ради чего мы его устраиваем	6
Масштаб человека: как расстояния, плотность и планировка влияют на повседневность	11
Улица — не коридор для машин: пространство движения, встреч и городской жизни	16
Конец ознакомительного фрагмента.	21

Антон Дудин
Город для жизни: Как устроить
пространство, в котором хочется быть
Город для жизни: Как устроить пространство, в котором хочется быть
Антон Дудин

Город как среда жизни: для кого и ради чего мы его устраиваем

В 7:18 утра Аня выходит из подъезда с рюкзаком, в котором лежит макет солнечной системы. Она собирается после уроков показать его одноклассникам и боится одного: опоздать к началу контрольной. До школы всего пятнадцать минут пешком. Но привычный короткий проход между домами перекрыт забором новой стройки, поэтому приходится обходить квартал. На углу Аня ждет зеленого сигнала, пока машины поворачивают направо. Одна притормаживает у самой зебры — водитель смотрит налево, а не на девочку. Аня делает шаг назад. Она уже не опоздает, но теперь идет быстрее.

В соседнем подъезде Михаил Петрович застегивает куртку и проверяет, взял ли направление в поликлинику. Прием у него в девять десять; до остановки семь минут, если идти без спешки. Он выходит пораньше не только из осторожности: на пути есть длинный переход, а у светофора иногда приходится ждать два цикла. Скамейки на этой улице нет, зато есть аккуратно вымощенная площадь перед торговым центром. Михаил Петрович не против красивой площади. Просто до нее он сегодня не дойдет: сначала нужно купить хлеб, потом успеть на автобус.

Вера спускает коляску по пандусу, который начинается сразу за дверью, но заканчивается у припаркованного фургона. Она просит прохожего помочь приподнять передние колеса. В детский сад надо к восьми, затем — на автобус и на работу. Вера знает обходной путь без ступеней, но он на семь минут длиннее. Сегодня она выберет его: вчера малыш плохо спал, и ей не хочется начинать день с борьбы на лестнице.

Тимур уже полчаса как на смене. Он развозит заказы на велосипеде и рассчитывает, где потеряет меньше времени: на широкой улице с быстрым потоком машин или в тихом проезде, где приходится объезжать припаркованные автомобили. У магазина его ждет заказ, а у входа — водитель доставки, занявший велополосу. Тимур останавливается, смотрит на часы и съезжает на тротуар. Пешеходы отступают. Никто из них не хотел мешать другим, но улица поставила их перед выбором, в котором безопасного и удобного варианта нет.

Это четыре разных утра в одном районе. Здесь есть школа, остановка, магазин, поликлиника, новые дома и благоустроенная площадь. На карте все выглядит близким. Но близость, нарисованная на плане, еще не означает доступность в жизни. Дорогу к нужному месту могут удлинить забор, опасный переход, лестница без удобного обхода или автобус, который ходит редко. Город не просто располагает здания и улицы. Он каждый день распределяет время, усилия, безопасность и возможности.

Не количество объектов, а возможность ими пользоваться

Городские перемены часто описывают языком, который легко посчитать: построены километры дорог, введены квадратные метры жилья, привлечены инвестиции, обновлены фасады. Такие показатели важны. Новое жилье может быть необходимо, транспортная инфраструктура требует вложений, а состояние зданий влияет на повседневную жизнь. Проблема начинается, когда количество построенного становится ответом на вопрос, хороший ли это город.

Для жителя важен не объект сам по себе, а то, что он позволяет сделать. Не «есть остановка», а «можно ли добраться отсюда на работу без непредсказуемого ожидания». Не «есть тротуар», а «можно ли пройти по нему с коляской, не выходя на проезжую часть». Не «есть парк», а «можно ли попасть туда пешком, найти тень и место для отдыха». Разница похожа на разницу между наличием двери и возможностью войти.

Именно поэтому разговор об урбанизме начинается не с картинки будущего, а с вопроса о человеческих потребностях. Как люди проводят обычный день? Куда им нужно попасть? Сколько времени и сил занимает дорога? Чего они избегают и почему? Как меняется маршрут, если человек идет медленно, везет ребенка, несет тяжелую сумку, плохо видит или считает каждую поездку в автобусе?

Это не означает, что житель всегда знает, как спроектировать перекресток, проложить инженерные сети или рассчитать транспортную нагрузку. Для этого нужны знания и профессиональная работа. Но именно жители знают, где на пути к школе регулярно образуется очередь, почему пожилые люди выбирают неудобный переход и в какой час остановка становится опасно переполненной. Специалист помогает превратить наблюдения в решение; задача наблюдения — не подменить проектирование, а показать, что именно следует проектировать.

Четыре взгляда на одну улицу

У Ани, Михаила Петровича, Веры и Тимура разные цели, но их маршруты связаны. Это не четыре независимые истории. Перекресток, неудобный для Ани, отнимает время у Михаила Петровича. Припаркованный у пандуса фургон мешает Вере и заставляет Тимура выбирать между тротуаром и потоком машин. Когда город оценивают лишь по пропускной способности улицы для автомобилей, эта связь может исчезнуть из расчетов: транспорт движется, значит, система работает. Но люди, которые ждут, обходят, уступают и рискуют, тоже часть транспортной системы.

Транспортные решения говорят о том, какие перемещения считаются главными. Если улицу расширяют для машин, но не устраивают удобные переходы, это влияет на то, кому легко пересечь район. Если автобусная остановка есть, но до нее нельзя добраться без лестницы, формальная доступность не превращается в реальную. Если велосипедный маршрут обрывается перед оживленным перекрестком, его безопасность остается обещанием только до этого перекрестка.

Планировка отвечает на другой вопрос: насколько повседневные цели разделены в пространстве. Когда жилье, школа, магазин, зеленая зона и остановка находятся в разумной близости, у человека появляется выбор: пройти, поехать на велосипеде, воспользоваться транспортом. Но плотность сама по себе не гарантирует удобства. Высокие дома не делают район живым автоматически; важны непрерывные пешеходные маршруты, доступные первые этажи, достаточное количество школ и поликлиник, понятные общественные пространства. И наоборот, просторная застройка с обширными парковками может превратить путь в магазин в отдельную поездку.

Даже небольшие решения меняют карту дня. Ровный переход без высокого бордюра помогает не только человеку в коляске, но и тому, кто катит чемодан, пользуется ходунками или везет велосипед. Скамейка на маршруте может превратить длинную прогулку из невозможной в посильную. Деревья дают тень в жару, однако молодые посадки требуют ухода и не заменяют навес там, где людям приходится ждать транспорт. Уличный свет делает вечерний путь заметнее и предсказуемее, но сам по себе не исправляет небезопасный перекресток.

Городская среда складывается из таких решений и из того, как они соединены. Ее качество часто обнаруживается не в центре площади, а на краю тротуара; не на презентационном плане, а в последнем отрезке между остановкой и входом.

Комфорт, эффективность, справедливость, устойчивость

Чтобы понять, ради чего устраивать город, полезно развести четыре цели, которые часто звучат вместе, хотя означают разное.

Комфорт — это насколько удобно и спокойно человеку выполнять повседневные задачи. Он зависит от непрерывности маршрута, понятных переходов, возможности присесть, защиты от жары и дождя, шума, освещения, чистоты и ощущения безопасности. Комфорт не равен роскоши. Иногда это всего лишь исправный лифт, работающий светофор или свободный

от препятствий тротуар. И он не одинаков для всех: высокий бордюр может быть мелочью для одного прохожего и непреодолимой границей для другого.

Экономическая эффективность — разумное использование времени, денег, земли и инфраструктуры. Ее не стоит сводить к скорости автомобилей или доходности каждого участка. Поездка, которая стала быстрее для водителя, может отнимать больше времени у пешеходов и пассажиров автобуса. Дешевое на этапе строительства решение может потребовать дорогого обслуживания. Если учитывать только прямые затраты, за скобками окажутся время в пробках, последствия аварий, загрязнение воздуха и расходы семей на ежедневные поездки. Более полная оценка не обещает, что один способ передвижения всегда лучше другого; она помогает увидеть расходы, которые прежде просто не замечали.

Справедливость — это вопрос о том, кто получает преимущества и кто несет издержки. Новый парк может улучшить район, но если путь к нему небезопасен, часть жителей не сможет им пользоваться. Удобная пересадка в центре мало поможет человеку, чей автобус до нее ходит раз в час. Одинаковое решение не всегда справедливо: у людей разные возможности передвигаться, платить, выбирать время и справляться с препятствиями. Справедливый город не может обещать каждому все, чего он хочет. Но он может проверять, не становится ли удобство одной группы систематическим неудобством для другой.

Экологическая устойчивость связана с тем, чтобы город тратил меньше ресурсов, сокращал загрязнение, сохранял природу и был готов к жаре, ливням и другим нагрузкам. Здесь есть очевидные связи с повседневностью: тень делает пеший маршрут терпимее в зной, а хорошая альтернатива поездке на автомобиле может уменьшить транспортные выбросы. Однако устойчивость нельзя свести к высадке деревьев или строительству компактных домов. Важно, где именно растут деревья, как за ними ухаживают, насколько доступна зелень, какие перемещения провоцирует планировка и кто оказывается рядом с загрязненной магистралью.

Эти цели часто поддерживают друг друга. Безопасная улица может сделать пешие прогулки приятнее, а короткие поездки пешком — сократить число автомобильных поездок. Удобный общественный транспорт расширяет доступ к работе и образованию и помогает тем, у кого нет машины. Но выборы бывают и трудными. Выделенная полоса для автобусов может потребовать убрать часть парковочных мест. Дерево дает тень, но требует пространства, которого не хватает инженерным сетям. Жилье рядом с транспортом сокращает время в пути, но рост спроса может поднять цены и вытеснить прежних жителей.

Задача не в том, чтобы объявить одну ценность победителем раз и навсегда. Задача — назвать компромисс, понять, кого он затрагивает, и проверить, можно ли смягчить последствия. Планировочные модели, нормы и бюджеты здесь не враги человеческого опыта, а инструменты. Но любое число отвечает только на тот вопрос, который в него заложили. Если измеряют скорость автомобильного потока и не считают задержку пешеходов, невидимыми становятся не пешеходы — невидимым становится ограничение самого измерения.

Карта обычного дня

Попробуйте исследовать не весь город, а один будний день одного человека. Это упражнение можно выполнить для себя или вместе с соседом, ребенком, старшим родственником. Не требуется специальная программа: достаточно листа бумаги, заметок в телефоне и внимательного взгляда.

1. Выберите человека и цель. Запишите не только возраст и способ передвижения, но и конкретную задачу: успеть к началу уроков, попасть в поликлинику к назначенному времени, отвезти ребенка и приехать на работу, выполнить несколько доставок за смену. Цель важна: одна и та же улица ощущается по-разному, если человек торопится или может выбирать темп.

2. Восстановите день по часам. Отметьте, когда человек выходит, куда направляется, где делает остановки и во сколько должен быть на месте. Учитывайте не только путь, но и ожи-

дание: лифта, светофора, автобуса, свободного места для велосипеда. Иногда именно ожидание, а не расстояние определяет, насколько выполним маршрут.

3. Нарисуйте маршрут и пометьте условия. Укажите тротуары, переходы, остановки, лестницы, пандусы, скамейки, места без тени, участки с интенсивным движением. Запишите, что человек ожидает от каждого отрезка и что происходит на деле. Например: «от остановки до поликлиники — шесть минут; переход широкий, но сигнал короткий; отдохнуть по дороге нигде».

4. Зафиксируйте препятствия и обходы. Важно отмечать не только явные проблемы, но и приспособления, которые человек уже придумал: выйти раньше, перейти на другую сторону, попросить о помощи, избегать маршрута после темноты. Такие обходы иногда кажутся личными привычками, хотя на самом деле они показывают, где среда перекладывает свою сложность на человека.

5. Повторите карту для другого опыта. Сравните маршрут, например, школьника и пожилого жителя, человека с автомобилем и человека без него, родителя с коляской и велосипедного курьера. Не нужно решать заранее, чей путь важнее. Ищите места, где различия особенно заметны, и задавайте вопрос: какие условия делают один и тот же район доступным для одного, но затруднительным для другого?

Для наглядности результат может выглядеть так:

Человек и цель

Участок маршрута

Ожидание

Препятствие или риск

Что могло бы помочь

Аня идет в школу к началу урока

Перекресток у остановки

Перейти за один цикл светофора

Поворотящие машины плохо замечают пешехода

Безопасный переход и понятная схема движения

Михаил Петрович едет в поликлинику

Путь от дома до остановки

Дойти без спешки и отдохнуть

Длинное ожидание, нет места для отдыха

Скамейка и более удобный переход

Вера везет ребенка в детский сад

Пандус у подъезда

Спуститься и продолжить путь

Выезд заблокирован фургоном

Свободный проход и доступное место для краткой остановки

Тимур везет заказ

Велополоса у магазина

Безопасно объехать зону доставки

Полоса занята автомобилем

Организованная зона погрузки

Таблица не выдает готовый проект. Она помогает перейти от общего «здесь неудобно» к наблюдению, которое можно проверить: где именно прерывается маршрут, кого это затрагивает, когда препятствие возникает и чего человек пытается добиться. После этого имеет смысл пройти путь вместе с его пользователями и обсудить решение с теми, кто отвечает за проектирование, обслуживание и движение. Повседневный опыт и профессиональная экспертиза дополняют друг друга.

У такого исследования есть важное ограничение: один рассказ не представляет всех жителей. Один пожилой человек может с удовольствием ходить пешком, другой — избегать улицы из-за боли или страха падения. Один курьер ездит по знакомому району, другой работает на незнакомых маршрутах. Поэтому карта обычного дня — начало разговора, а не универсальный портрет населения. Чем больше разных дней и голосов мы сопоставляем, тем точнее видим не только отдельные затруднения, но и повторяющиеся закономерности.

Сначала спросить, как живут

В конце дня у каждого из четырех жителей останется свое впечатление о районе. Аня запомнит, успела ли на урок. Михаил Петрович — насколько утомительной оказалась дорога до поликлиники. Вера — пришлось ли снова просить помощи у подъезда. Тимур — сколько раз ему пришлось выбирать между скоростью и безопасностью. Для городских служб это разные задачи; для устройства города — один вопрос: кому здесь легко жить, а кому обычный день дается слишком высокой ценой?

Не все сложности можно устранить одним проектом. Городу придется выбирать приоритеты, учитывать ограниченный бюджет, инженерные условия и разные интересы. Но начинать стоит с ясного описания того, что людям нужно делать каждый день и какие условия позволяют им делать это самостоятельно, безопасно и без лишних потерь времени. Тогда дорога перестает быть просто полосой на плане, парк — площадью озеленения, а остановка — точкой с табличкой. Они становятся частью реальных возможностей.

Хороший город — не тот, где построено больше всего, и не тот, который обещает, что всем будет одинаково удобно. Это город, который умеет замечать разные человеческие потребности и превращать их в доступные маршруты, услуги и общественные пространства. Его качество видно по тому, сколько возможностей он открывает в обычный день.

Масштаб человека: как расстояния, плотность и планировка влияют на повседневность

В объявлении о новом районе всё выглядело безупречно: школа — рядом, остановка — в нескольких минутах, магазин — почти за углом. На карте действительно казалось, что до всего можно дойти пешком.

Через неделю после переезда Марина отправилась за хлебом с шестилетним сыном. По прямой до магазина было шестьсот пятьдесят метров. Но калитка их двора выходила не на ту сторону квартала, где лежал короткий путь. Дальше начиналась длинная ограда, за ней — магистраль, а ближайший переход обнаружился далеко справа. Чтобы попасть в магазин, пришлось обойти квартал, дожидаться зеленого сигнала и подняться на мост по лестнице: на тротуаре, ведущем к подземному переходу, стояли припаркованные машины. До полки с хлебом они добрались через двадцать семь минут.

В тот же день Марина впервые поняла: карта показывала расстояние между точками, но не путь между ними. А повседневная жизнь проходит не по прямой.

Прямая линия и настоящий маршрут

Городские планы, объявления и навигационные приложения часто измеряют близость по радиусу: сколько метров отделяет дом от школы или парка. Это полезная отправная точка, но слабое описание повседневности. Между человеком и целью могут оказаться автомагистраль, забор, закрытый двор, лестница без пандуса, переход с долгим ожиданием или тротуар, который внезапно заканчивается.

Сравним две величины:

- **прямое расстояние** — линия от одной точки до другой на карте;
- **сетевое расстояние** — длина маршрута по улицам, тропам, проходам и переходам, которыми действительно можно воспользоваться.

В случае Марины прямое расстояние до магазина составляло 650 метров, а реальный путь — около 1,7 километра. Отношение этих величин — примерно 2,6. Это не универсальная оценка хорошего или плохого района, но полезная подсказка: уличная сеть заставляет делать большой крюк.

Километры, впрочем, тоже не рассказывают всей истории. Одни и те же 800 метров можно пройти за десять минут по широкому тенистому тротуару, а можно — за двадцать, если маршрут прерывают светофоры, крутые склоны, снег, плохое покрытие и переходы через оживленные улицы. Для ребенка, пожилого человека, родителя с коляской или человека с ограниченной мобильностью этот разрыв становится еще заметнее. Важно считать время не от точки на карте, а от двери до двери — включая ожидание сигнала, обход закрытого прохода и подъем на нужный этаж.

Сама идея «пятнадцатиминутного» доступа к повседневным нуждам полезна как вопрос, а не как универсальная норма. Пятнадцать минут для кого? В какой сезон, в какое время суток, каким маршрутом и с каким темпом ходьбы? Удобный район — не тот, где все жители обязаны укладываться в одинаковый радиус. Это район, где необходимые места действительно достижимы для разных людей и повседневных задач.

Почему короткая улица иногда длиннее

Дорогу Марины удлиняли сразу несколько причин, и у каждой был свой городской след.

Длинный квартал заставлял обходить ограду. В квартале с большим числом доступных проходов обычно больше вариантов пути: можно срезать угол, выбрать более спокойную улицу, обойти ремонт. Длинные кварталы сокращают эти возможности. Но «чем мельче, тем лучше» — тоже упрощение. Проход должен быть безопасным, понятным и доступным, а не просто

нарисованным на плане: узкий темный проулок может быть коротким, но не станет желанным маршрутом.

Магистраль оказалась не просто широкой улицей, а разрывом в городской ткани. Она разделила две части района, оставив переходы далеко друг от друга. При проектировании дорог часто подсчитывают пропускную способность автомобилей, но реже — сколько времени и сил тратит пешеход, чтобы пересечь эту преграду. Для человека за рулем магистраль соединяет районы; для человека пешком она может их разъединять.

Плотность — еще один важный элемент, который нередко понимают неверно. Плотность не равна тесноте, а компактность не означает скученность. Плотность описывает, сколько жителей, рабочих мест или зданий приходится на определенную территорию. Высотность сама по себе не сообщает, удобно ли здесь жить: высотный квартал может быть пустым по вечерам, если в нем почти нет жильцов, а плотная жилая застройка — оставаться неудобной, если первые этажи глухие, улицы непроницаемые, а ближайшие магазины находятся за крупной дорогой.

Достаточное число жителей помогает поддерживать магазины, кафе, школы и частый общественный транспорт: услугам нужны пользователи. Но людям нужны и хорошие дома, дневной свет, доступные общественные пространства, деревья, места для отдыха. Компактный район может быть просторным в человеческом смысле, если улицы удобны, жилье качественное, а парки и дворы доступны. И, наоборот, редкая застройка может ощущаться тесной, если в ней нет ни пространства для прогулки, ни близких услуг, ни безопасных маршрутов.

Однообразие функций добавило Марине лишних поездок. В жилой части района после шести вечера почти ничего не работало. Магазин, аптека и кафе были собраны у магистрали, а путь к ним пролегал через транспортный барьер. Смещение жилья, небольших магазинов, услуг и рабочих мест не означает, что на каждом этаже должна быть кофейня. Оно означает возможность выполнить часть повседневных дел рядом с домом — если услуги доступны по цене, работают в нужное время и не вытесняют жителей дорожающей застройкой.

Наконец, сыграло роль **качество маршрута**. Тротуар у супермаркета был узким, переход плохо заметным, а единственный удобный спуск к нему перегораживали машины. Короткий путь в таком случае существует на схеме, но не обязательно в жизни. Близость — это не только наличие услуги рядом. Это возможность добраться до нее безопасно, предсказуемо и без унижительных препятствий.

Район как сеть, а не набор точек

Если смотреть на город как на россыпь объектов, дом, школа и остановка могут казаться соседями. Если смотреть как на сеть, выясняется, что между ними лежат улицы разной ширины, переходы, тупики и двери, через которые можно или нельзя пройти.

Связная уличная сеть дает выбор. Когда один маршрут перекрыт ремонтом или кажется небезопасным, человек может выбрать другой. Когда весь поток вынужден идти к единственному переходу, этот переход становится узким местом, а обход — частью ежедневной цены района. Особенно важно это для тех, кто идет медленнее или не может просто «перешагнуть» препятствие.

Удобство сети можно проверить простым способом. Нарисуйте на карте две линии: прямое расстояние до цели и самый короткий маршрут, которым разрешено пользоваться. Затем отметьте все места, где путь прерывается или становится труднее: переход через крупную улицу, закрытая калитка, лестница, участок без тротуара. Не всякая разница между линиями — проблема; иногда ее объясняют рельеф, парк, река или необходимость сохранить тихую жилую улицу. Вопрос не в том, чтобы добиться идеальной прямой, а в том, насколько понятен и доступен реальный путь.

В случае Марины изменение оказалось бы небольшим по масштабу, но большим по эффекту: дополнительный безопасный переход через магистраль мог сократить путь в магазин

почти вдвое. В другом районе таким изменением стала бы открытая пешеходная связь между кварталами, в третьем — лифт на станции или обустроенный тротуар у школы. Иногда один переход возвращает жителям больше времени, чем целый новый комплекс зданий.

Индекс повседневной близости

Чтобы оценить район не по рекламному обещанию, а по собственному опыту, составьте **индекс повседневной близости**. Это не школьная отметка району и не одно число, которое объясняет всё. Скорее, это профиль: сколько занимает дорога, что мешает пройти, насколько приятен маршрут и доступен ли он людям с разными возможностями.

Для каждой цели фиксируйте четыре показателя:

1. Фактическое время пути. Засекайте время от выхода из дома до входа в нужное место. Учитывайте ожидание светофора, лифта или транспорта. Для важных маршрутов полезно пройти путь несколько раз, в том числе в часы пик.

2. Число и характер барьеров. Записывайте не только количество, но и тип: магистраль без удобного перехода, закрытая территория, лестница, отсутствующий тротуар, опасный перекресток. Один непреодолимый барьер важнее нескольких небольших задержек.

3. Качество маршрута. Оцените покрытие, ширину и непрерывность тротуара, освещение, тень, понятность переходов, возможность отдохнуть. Можно использовать шкалу от 1 до 5, но обязательно пояснять оценку словами.

4. Доступность для человека с ограниченной мобильностью. Проверьте, есть ли ступени и бордюры без понижения, достаточно ли пространства для маневра, работают ли лифты, имеются ли места для отдыха. Важно не подменять опыт людей, которые пользуются креслом-коляской, тростью или ходунками, воображаемым «тестом»: если возможно, привлечите их к оценке маршрута.

Вот пример предварительной записи для семьи Марины. Время указано в одну сторону; оценки качества условны и нужны для наглядности.

Повседневная цель

Время от двери до двери

Барьеры

Качество пути

Доступность для маломобильного человека

Продукты

27 минут

Магистраль, длинный обход, лестница

2 из 5

Неудобно: лестница и узкий участок

Школа или кружок

22 минуты

Закрытый проход, сложный переход

2 из 5

Нужно проверить переход и вход

Общественный транспорт

11 минут

Долгое ожидание сигнала

3 из 5

Возможна, если исправен лифт на станции

Зеленое пространство
8 минут
Один неудобный перекресток
4 из 5
Предварительно доступно

Медицинская помощь
31 минута
Магистраль, обход, участок без тротуара
2 из 5
Вероятны препятствия

Такая таблица не должна скрывать различия. Для человека, который работает поздно, освещение и безопасность маршрута могут быть важнее тени днем. Для семьи с маленьким ребенком значимы спокойные переходы и возможность пройти с коляской. Для человека, которому сложно долго стоять, важны места для отдыха и продолжительность ожидания на светофоре. Поэтому полезно фиксировать не только «сколько минут», но и **для кого именно** маршрут оказался доступным.

Практическая проверка: пять целей

Попробуйте провести собственное исследование. Вам понадобятся карта района, заметки в телефоне и несколько обычных прогулок.

Шаг 1. Выберите пять повседневных целей: место, где можно купить продукты; школа или кружок; остановка общественного транспорта; зеленое пространство; медицинская помощь. Если какая-то из целей вам не нужна или находится не в районе, выберите реальное место, которым пользуется ваша семья.

Шаг 2. Для каждой цели измерьте прямое и реальное расстояние. Проложите короткий разрешенный маршрут, а затем пройдите его сами. Не считайте закрытый двор доступным проходом, даже если карта предлагает «срезать» через него.

Шаг 3. Засеките время от двери до двери. Сделайте это в обычном темпе и в подходящий для вас момент дня. Если путь меняется по вечерам, в дождь или во время школьного часа пик, запишите и это. Среднее время может быть полезно, но оно не должно прятать самый неудобный регулярный сценарий.

Шаг 4. Зафиксируйте препятствия. Подойдут короткие заметки: «переход далеко», «тротуар занят», «лестница без альтернативы», «нет тени», «светофор приходится ждать два цикла». Разделяйте барьеры, которые лишь замедляют, и те, из-за которых часть людей вообще не может пройти.

Шаг 5. Оцените путь и доступность. Удобно ли идти здесь с ребенком? Можно ли двигаться на коляске? Есть ли непрерывный тротуар, понижения бордюров, места отдыха и рабочие лифты? Если у вас нет личного опыта передвижения с ограниченной мобильностью, не ставьте уверенное «да» по одному осмотру: отмечайте, что именно нужно проверить.

Шаг 6. Найдите изменение с наибольшим эффектом. Спросите себя: какой один барьер сильнее всего удлиняет или делает невозможным путь? Это может быть новый переход, открытый проход, восстановленный тротуар, безопасный спуск или место отдыха. Отдельно проверьте, можно ли приблизить саму услугу: иногда разумнее разместить аптеку или продуктовый магазин рядом, чем снова и снова улучшать длинную дорогу к единственной точке.

Главное — не складывать минуты, оценки и препятствия в один магический балл. Цифра удобна для сравнения, но может скрыть важное: маршрут длиной в пять минут с непроходимой лестницей для одного человека менее доступен, чем маршрут в пятнадцать минут для другого.

Индекс нужен, чтобы увидеть устройство района, а не объявить район хорошим или плохим раз и навсегда.

Через месяц после переезда Марина снова пошла в магазин. По-прежнему пришлось обходить длинную ограду. Но временный переход у магистрали уже работал, а на подходе расчистили тротуар. Путь занял восемнадцать минут. На карте магазин не сдвинулся ни на метр — изменилась связь между ним и домом.

В этом и состоит человеческий масштаб города. Его создают не только расстояния между зданиями, но и возможность пройти между ними без лишних кругов, опасных пересечений и непреодолимых ступеней. Плотность помогает поддерживать близкие услуги; разнообразие функций сокращает необходимость дальних поездок; связанная сеть предлагает выбор. Но ни один из этих факторов не заменяет качества конкретного пути и внимательного отношения к тому, кто по нему идет.

Когда мы измеряем район собственными маршрутами, город перестает быть абстрактным планом. Он становится последовательностью улиц, переходов и встреч. А значит, следующий вопрос — не только куда мы можем пойти, но и что происходит с нами на самой улице.

Улица — не коридор для машин: пространство движения, встреч и городской жизни

В 8:17 утра на Липовой улице десятилетняя Маша стоит у перехода и ждёт, пока между машинами появится просвет. Мама держит её за капюшон — не потому, что девочка непослушная, а потому, что поток едет близко и быстро. У кафе на углу официант выносит столики, но ставить их почти некуда: узкий тротуар занят столбом, урной и припаркованными самокатами. Автобус подбирается к остановке, но не может подъехать к бордюру из-за машин. Водители сигналият друг другу и ползут вперёд.

Кажется, улица делает всё сразу — и потому ничего как следует. По ней трудно проехать, опасно перейти, негде посидеть и неудобно выйти из автобуса. При этом никто на Липовой не просыпался утром с намерением испортить день соседям. Водитель спешит на работу, курьер везёт заказ, владелец кафе пытается сохранить бизнес, родители ведут ребёнка в школу. Конфликт рождается не из дурных намерений, а из устройства пространства, где слишком много задач поручили одному узкому коридору.

Улица — это и маршрут, и адрес. По ней едут, но вдоль неё живут. Ею пользуются, чтобы попасть в магазин, дожидаться автобуса, проводить ребёнка, встретиться со знакомым. Она может поддерживать повседневную экономику и быть продолжением дома — или сводить все эти роли к одному требованию: освободить путь для потока. Чтобы изменить улицу, нужно сначала увидеть её целиком — от фасада до фасада.

Липовая до изменений: измерить не только машины

На Липовой провели аудит в обычный будний день и повторили его вечером. Вместо того чтобы спрашивать «где поставить знак, чтобы машины ехали быстрее?», команда измеряла, кому достаётся пространство, а кому — остаток.

Ширина улицы между фасадами составляла около 20,5 метра. Почти две трети забирала проезжая часть: четыре широкие полосы. По обеим сторонам стояли припаркованные машины, а на пешеходов оставались тротуары, местами сужавшиеся до полутора метров. На бумаге улица выглядела вместительной. В жизни её пространство было поделено иначе: автомобильная часть оставалась непрерывной и понятной, пешеходная — распадалась на тесные участки, заставленные предметами.

Наблюдения рассказали больше, чем план. Родители с колясками сходили на проезжую часть, обходя рекламные стойки. Люди на инвалидных креслах объезжали неправильно припаркованные автомобили. Пожилые пешеходы ждали у перехода дольше, чем выдерживали дети, а затем перебежали. Велосипедисты выбирали между быстрым потоком и дверями припаркованных машин. Автобус не столько ехал, сколько терял время у остановок и в очереди перед светофором. Водители, в свою очередь, тормозили из-за поворотов, двойной парковки и постоянных перестроений.

Так проявилась важная вещь: ширина дороги сама по себе не равна пропускной способности. Если у тротуара постоянно останавливаются для доставки, автобус не может подъехать к остановке, а перекрёсток забит машинами, добавленная полоса не обязательно избавит улицу от заторов. Она может просто увеличить расстояние, которое нужно перейти, или дать водителю ощущение, что здесь можно ехать быстрее.

Скорость — не абстрактная цифра на знаке, а часть устройства улицы. Широкая полоса, длинная прямая, хороший обзор и редкие препятствия подсказывают водителю: «можно ускориться». Знак может рекомендовать другое, но геометрия часто звучит убедительнее. А при столкновении скорость напрямую влияет на тяжесть последствий: кинетическая энергия рас-

тёт пропорционально квадрату скорости. Поэтому разница между, скажем, 30 и 50 километрами в час — не просто двадцать единиц на спидометре.

Наконец, выяснилось, что парковка на Липовой выполняет разные задачи, которые не стоит смешивать. Часть мест занимали автомобили жителей на весь день. Другие использовали для быстрой покупки, доставки или высадки пассажира. Когда эти сценарии не разведены, водитель, которому нужно выгрузить товар, останавливается там, где сумел, и перекрывает автобусу путь. Нельзя решить такую проблему одним призывом «не нарушать»: нужно предусмотреть место для нужного действия.

Сначала определить, какая это улица

Перед проектированием надо ответить на простой вопрос: какую роль играет улица в городской сети? Иногда она связывает районы и по ней идут автобусные маршруты. Иногда главная её задача — обеспечить доступ к домам, школам и магазинам. Нередко она делает и то и другое, но в разных пропорциях.

Это не спор о том, кому «принадлежит» улица — автомобилистам или пешеходам. Это способ установить приоритеты. Если улица одновременно служит важным транзитным маршрутом и оживлённой торговой средой, решение должно сохранять движение и уменьшать конфликты. Если же транзит можно перенаправить на соседнюю магистраль без ущерба для районов и экстренных служб, необязательно превращать местную улицу в скоростной коридор.

На Липовой договорились о трёх задачах: обеспечить надёжное движение автобусов, сделать безопасными переходы к школе и остановкам, сохранить доступ к магазинам и домам. Поток автомобилей оставался частью этой картины, но перестал быть единственным мерилем успеха.

Такой разговор полезно вести до выбора конкретных решений. Если начать с лозунга «уберём машины» или «расширим дорогу», обсуждение быстро расколется на лагерь. Если начать с задач и маршрутов, выясняется, что почти всем нужна предсказуемость: автобусу — не застревать у припаркованных машин, магазину — получать товары, водителю — доезжать к дому, ребёнку — переходить улицу без риска, человеку с ограниченной мобильностью — иметь непрерывный путь.

Перераспределить пространство, а не просто перекрасить его

Проект улицы начинается с поперечного профиля — мысленного среза от одного фасада до другого. На нём нужно отметить тротуары, проезжую часть, парковку, велополосы, остановки, посадочные площадки, деревья, знаки, столбы и места доставки. Важно не только то, где проходит линия на чертеже, но и можно ли пройти по тротуару с коляской, открыть дверь магазина и выйти из автобуса, не попав в поток велосипедов.

Для Липовой выбрали не универсальный рецепт, а набор мер, подходящих к её задачам. На нескольких отрезках ширину проезжей части уменьшили и организовали по одной полосе движения в каждом направлении. Освободившееся место использовали для расширения тротуаров, защищённых велосипедных маршрутов и коротких зон погрузки. У переходов сделали островки безопасности, чтобы человек мог пересекать улицу по частям, а не одним длинным рывком. На подходах к школе сократили расстояние между бордюрами и улучшили видимость: припаркованные машины больше не закрывали ребёнка от водителя и водителя от ребёнка.

Это не означает, что сужение проезжей части подходит любой улице. На маршруте экстренных служб, на загруженной магистрали или на узком участке с интенсивным автобусным движением решения будут другими. Ширина полосы и радиусы поворота должны учитывать тип транспорта, реальные скорости и требования действующих норм. Но проектная скорость должна быть не только написана на знаке — её следует поддерживать самой геометрией улицы.

Тротуар проектируют как непрерывный путь, а не как полосу, которую можно занять всякий раз, когда понадобилось поставить опору или рекламный щит. Чистая, свободная от помех зона должна позволять пройти людям с тростью, на кресле-коляске или с детской коляс-

кой. Там, где уровень тротуара меняется, нужны корректные съезды; на переходах — понятная тактильная и, где требуется, звуковая навигация. Доступность здесь не отдельная «добавка для особой группы». Это проверка того, годится ли улица для человека, который не может перепрыгнуть бордюр или быстро увернуться от препятствия.

Переход — тоже не просто белые полосы на асфальте. Его безопасность зависит от скорости автомобилей, длины пути, обзорности, времени сигнала и расположения относительно мест, куда действительно идут люди. Если переход стоит не там, где удобно пересечь улицу, люди всё равно выберут свой маршрут — только без защиты. Если ожидание затянуто, часть пешеходов начнёт переходить на красный. Островок посередине помогает переждать поток, но сам по себе не компенсирует плохую видимость или слишком высокую скорость.

Отдельно разобрались с остановками и доставкой. Автобусная посадочная зона должна позволять человеку безопасно выйти, в том числе на кресле-коляске, и продолжить путь по тротуару. Если пассажиры вынуждены ступать прямо на велополосу, возникает новый конфликт — значит, нужно уточнить устройство посадочной площадки и приоритеты движения. Для магазинов предусмотрели места для разгрузки с понятными временными окнами. Для жителей и людей с ограниченной мобильностью сохранили доступ к необходимым точкам, включая подходящие парковочные места рядом с назначением. А требования к проезду пожарной и скорой помощи проверили вместе с ответственными службами, а не оставили на усмотрение будущих водителей.

Испытать гипотезу

До капитальной перестройки Липовую изменили временно. С помощью разметки, мобильных делиниаторов, переносных клумб и простых конструкций обозначили будущие края проезжей части. Организовали временную зону доставки, защитили подходы к переходам и поставили дополнительные указатели. Это был не «праздник перекрытой улицы» и не замена проекту. Это был эксперимент: команда выдвинула гипотезу и проверяла, что произойдёт, если часть пространства перераспределить иначе.

Важно испытать изменение в условиях, похожих на обычную жизнь. Один тихий выходной не расскажет, как улица поведёт себя в школьный час пик. Нужны рабочие дни, утренние и вечерние часы, время работы магазинов, период доставки. Иногда полезно отдельно посмотреть выходной и вечер: потребности улицы меняются в течение суток. Жителям и бизнесу надо заранее объяснить, что именно проверяют, как долго продлится тест и куда сообщать о проблемах.

На Липовой обнаружился неочевидный эффект: водителям стало легче замечать въезды во дворы, а автобусу — подходить к остановке. Одновременно у одного перекрёстка образовалась очередь, которую временная разметка не решала: требовалась перенастройка светофора. У грузового фургона не хватало места для удобной разгрузки в выбранное время. Велосипедисты сообщили, что на стыке двух участков защищённая полоса внезапно обрывается. Это не довод против эксперимента; это причина проводить его. Тест помогает обнаружить слабые места до того, как временную краску сменит дорожное покрытие.

Но временные материалы требуют ухода: делиниаторы должны стоять на месте, разметка — оставаться видимой, а зимой маршрут — очищаться. Если эксперимент плохо обслуживать, его результаты будут оценивать не как проект, а как беспорядок. И даже удачная временная схема не заменяет качественного постоянного решения: нужны водоотвод, освещение, удобные бордюры, долговечные материалы и понятная система содержания.

Проверить, кому стало лучше

После изменений нельзя ограничиться вопросом «машины проезжают быстрее или медленнее?». Скорость потока важна, но она не описывает всю улицу. Результат оценивают по нескольким показателям, сравнивая данные до и после в сопоставимое время. Полезно также

учитывать сезон и изменения на соседних улицах, чтобы не приписывать проекту то, что вызвано погодой, ремонтом или школьными каникулами.

Что оцениваем

Что наблюдать

Пешеходы

Сколько людей проходит, сколько ждут перехода, приходится ли обходить препятствия, безопасно ли добираться до остановки и магазина

Скорость и безопасность

Фактическую скорость автомобилей, видимость на переходах, конфликты и опасные манёвры, данные о ДТП и близких к ним ситуациях

Общественный транспорт

Время в пути, регулярность движения, задержки у остановок, удобство и доступность посадки

Велосипедисты

Связность маршрута, места конфликтов с автомобилями и пешеходами, удобство пересечения перекрёстков

Автомобилисты

Время поездки, очереди, доступ к домам и парковке, предсказуемость поворотов и высадки пассажиров

Торговля и повседневная жизнь

Доступность доставки, пешеходный поток, использование первых этажей, отзывы жителей и предпринимателей

Среда

Уровень шума, качество воздуха, затенённость, наличие мест для остановки и отдыха

Для оценки бизнеса одной фотографии витрины недостаточно. Стоит поговорить с предпринимателями, посмотреть на пешеходный поток и учитывать сезонность; если используются данные о продажах, их нужно собирать корректно и с уважением к конфиденциальности. Для шума важны измерения в разное время суток, а не только впечатление в момент наблюдения. Для транспорта важно оценивать не один удачный проезд, а стабильность поездок на протяжении периода.

На Липовой не произошло чуда, после которого каждый участник движения мгновенно получил идеальные условия. В некоторых поездках на автомобиле пришлось подождать у светофора. Зато автобус стал надёжнее соблюдать расписание, переходы — короче и понятнее, а тротуары — свободнее. Магазинам сохранили доступ для поставок, но перестали считать, что для этого любой автомобиль может останавливаться где угодно. У детей появился маршрут, который взрослым не нужно «страховать» у каждого бордюра.

Небольшой аудит для собственного маршрута

Пройдите свою улицу дважды: в спокойное время и в час пик. Не измеряйте её только количеством автомобилей. Возьмите блокнот и попробуйте ответить на пять вопросов:

1. Кто пользуется улицей и зачем? Отметьте пешеходов, пассажиров автобуса, велосипедистов, автомобилистов, курьеров, людей у входов и остановок.

2. Где путь прерывается? Найдите узкие места на тротуаре, неудобные съезды, переходы не по маршруту и остановки без удобного подхода.

3. Что подсказывает скорость? Посмотрите на ширину полос, прямые участки, обзорность, повороты и поведение водителей. Знак — только часть ответа.

4. Для чего используется бордюр? Где припаркованы машины, где разгружают товар, высаживают пассажиров, ждут такси? Какие действия происходят там вынужденно?

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.