

Экс-мэр Боготы (столица Колумбии) Энрике Пеньялоса, открыто выступающий за ущемление прав автомобилистов в пользу пешеходов, рассказал, как избавить город от пробок и сделать его комфортным для жизни.

До 1995 года столица Колумбии Богота слыла депрессивным местом: уровень преступности бил рекорды, в бедных кварталах не было воды и электричества, машины часами стояли в пробках. Энрике Пеньялоса смог всего за три года создать в Боготе совершенно новую городскую среду, ориентированную на потребности большинства жителей. Пеньялоса отказался инвестировать в автодороги и построил на их месте пешеходные зоны, велосипедные дорожки, парки и скверы, детсады, школы и библиотеки. При нем в Боготе создали одну из лучших в мире систем общественного транспорта, TransMilenio, которая позволила сократить трафик на 40 %.

Сегодня Энрике Пеньялоса возглавляет совет директоров Института транспорта и развития Нью-Йорка, консультирует правительства стран Азии, Африки, Австралии, Латинской Америки, США и выступает на экологических, урбанистических и университетских форумах.

## О ПЕШЕХОДНЫХ ЗОНАХ

**Хороший город — тот, в котором людям хочется бывать на улице.** Принципы хорошего города таковы: приоритет отдается пешеходам и велосипедистам, а не автомобилям. Если говорить о передвижении по городу, на первом месте автобусы, а не личный транспорт. Общественные пространства должны быть безопасными и приятными для всех.

Я был мэром Боготы только три года. За это время мы построили 24-километровую улицу Porvenir Promenade исключительно для пешеходов и велосипедистов. Проложили ее через самые бедные и отдаленные районы города. Такая дорожка недорого обходится и легко создается. Сначала пешеходы, затем велосипедисты и в последнюю очередь — машины. Тротуары — наиболее важный элемент инфраструктуры демократического города и самый важный элемент транспортной системы.



Одна из улиц Боготы до и после запрета на парковку в пешеходной зоне.

**Меня чуть ли не выгнали с поста мэра за то, что я решил убрать машины с тротуаров, чтобы расширить их для людей.** Это была настоящая война. Мне говорили: «Мэр, не будь таким

упрямым, тут и так машинам негде парковаться!» Но почему это должно меня волновать? Вы же не спрашиваете, где вам хранить свои вещи! Раньше дороги в Боготе строили вообще без тротуаров. Когда мы начали строить широкие дороги, то оставили место для пешеходов, деревьев, фонарей и лавочек. При этом тротуары продолжают даже на перекрестках. Так мы подчеркнули, что не пешеходы внедряются в пространство автомобилей, а наоборот.

**Во многих городах вместо уютного пешеходного пространства я вижу пространство, которое занимают автомобили.** Здесь неуютно играть, гулять и целоваться. Парковка должна быть под землей, либо же на первом этаже, но никак не вокруг дома. Тем более если это жилой дом. В данном случае пространство вокруг здания важнее самого здания. В конституции прописано много прав: право на образование, право на здоровье, на жилье. Но там ничего не написано о праве на парковку. Это неконституционное право граждан.

## **О РАСПРЕДЕЛЕНИИ СРЕДСТВ**

**У нас не было достаточно денег, поэтому мы не стали вкладывать их в дороги.** Мы решили вкладывать деньги в людей. Японская компания предложила нам построить много автодорог, вложить в них 15 млрд. Мы вложили эти деньги в школы, ясли и библиотеки. Дети и их образование — самое важное. Поэтому мы инвестировали в это в семь раз больше, чем в автобусную систему. Мы построили двадцать четыре прекрасные школы в самых бедных районах Боготы, двадцать пять восстановили, а еще под четырнадцать выделили землю. Построили три супербольшие библиотеки и двенадцать библиотек поменьше. Ежемесячно их посещают более 400 тысяч людей.

## **О ЛЮДЯХ И МАШИНАХ**

**Для кого существует город: для машин или для людей?** Чем более город дружелюбен к автомобилям, тем менее он дружелюбен к людям. Большие города — это заборы, ограничивающие вашу свободу. Чем больше в вашем городе автомобильных дорог, тем меньше места остается для вас.

**Города существуют пять тысячелетий, машины ездят по ним только последние 80 лет — это очень короткий срок.** И мы должны понимать, что цивилизация была еще до автомобилей. Не нужно думать, что до их появления мы были динозаврами или жили вместе с динозаврами. Взять, к примеру, Париж XVIII века — очень продвинутый город, который цивилизованно жил и без машин. То же касается Нью-Йорка.

**За последние 80 лет мы всё больше уступали города автомобилям.** А в конце XX столетия поняли, что допустили ошибку. Сначала в Европе, а затем и во всем мире города стали отбирать пространство у автомобилей и возвращать его людям. Этот процесс происходит последние 20–30 лет. Например, Бродвей — одна из самых популярных улиц в мире. Полтора года назад половину улицы забрали у автомобилей, чтобы отдать пешеходам. А в некоторых частях Бродвей стал исключительно пешеходным. Это не демократия — отдавать машинам всё больше места, чтобы они быстрее ездили. Мы делаем круговые объезды для удобства автомобилей, а людей загоняем под землю. Киев принуждает людей жить под землей — это ужасно. Давайте лучше загонять под землю машины, а люди пускай ходят по улицам!

## **О БОРЬБЕ С ПРОБКАМИ**

**Транспорт — очень странная проблема, которая постоянно ухудшается.** Если доход населения становится в три-четыре раза выше, здравоохранение совершенней, а рестораны лучше, ситуация с транспортом все равно ухудшается! Если условия жизни лучше, автомобилей больше. Это настоящая проблема. Покажите мне хотя бы один город в мире, где проблема пробок решилась достройкой дорог. Проблема лишь отступала на несколько лет, но потом пробки снова появлялись. Можете отдать машинам всё пространство, и всё равно пробки будут те же самые. Чем больше пространства

вы отдаете машинам, тем больше их появится. Нужно сократить это пространство. Это политическое, а не техническое решение.

**В лучших городах мира большинство людей используют общественный транспорт.** Думаете, это потому, что им нравится экология или они без ума от общественного транспорта? Нет. Люди пользуются общественным транспортом, потому что они вынуждены это делать. Есть ограничения для въезда автомобилей, нельзя найти парковку или она очень дорогая.

**Возможность быстро добраться из пункта «А» в пункт «Б» и дорожные заторы — разные проблемы с разным решением.** Настоящую мобильность может обеспечить только массовый транспорт, но каким бы он ни был, пробки не исчезнут. В лондонском метро 1 800 километров путей, но заторов на дорогах всё равно так много, что администрация вынуждена была ввести плату за въезд в город. И есть только один способ решить проблему пробок — ограничить автомобильный транспорт. И самый логичный способ это сделать — ограничить количество парковочных мест. В Париже, например, за последние семь лет закрыли 14 000 мест для парковки.



Выделенная полоса для автобусов в Боготе.

**Отдельная полоса для автобусов — наиболее демократичное решение проблемы пробок.** Если дорога узкая, в первую очередь выделите место для автобусов, а не для автомобилей. Так хороший город должен распределять дорожное пространство: между пешеходами, велосипедистами, общественным транспортом и автомобилями.

Сколько бы пространства вы ни отвели автомобилям, их не будет меньше. Дороги и мосты нужно строить для автобусов, поездов метро и пешеходов, не для автомобилей. Таким образом вы заставите людей пересаживаться в общественный транспорт.

## **ОБ ОБЩЕСТВЕННОМ ТРАНСПОРТЕ**

**В Боготе мы провели референдум.** Спросили у людей, хотят ли они один день в году видеть город полностью свободным от машин. Теперь ежегодно, каждый первый четверг февраля, вы не увидите в Боготе, где живет 7,5 млн жителей, ни одного частного автомобиля. Ездят только такси. Если мы хотим сократить количество машин на дорогах, мы должны обеспечить жителей хорошим общественным транспортом.

**В Боготе нет метро.** Мы не могли позволить себе связать все районы города, проложив железнодорожные пути. Поэтому мы создали автобусную систему TransMilenio. По принципу она больше напоминает метро, чем автобусные линии. Но автобусы — более эффективный и менее затратный вид транспорта, нежели метро. Работает это так: подъезжает автобус — три вагона, шесть дверей, через них буквально за секунды заходят и выходят люди. Только четыре или пять линий метро в мире провозят больше людей, чем автобусы в Боготе. Мы сделали автобусы лучше, чем метро. Некоторые дороги Боготы были узкими, поэтому невозможно было выделить отдельные полосы для автобусов. Тогда мы решили подойти к решению проблемы иначе и создать город с сотней километров дорог только для автобусов, велосипедистов и пешеходов.



Автобусная система TransMilenio в Боготе по принципу работы напоминает метро.

**Нужно, чтобы были хорошие архитектурные проекты.** Нарисовать тротуар не так легко. Например в Копенгагене из центра города убрали вообще все автомобили. Но это произошло не за один год. Возможно, за год от автомобилей освободили одну улицу, еще за год — следующую и так далее. Сегодня в каждом городе и городке Европы есть минимум несколько исключительно пешеходных улиц. Европейцы освободили эти улицы от автомобилей не потому, что у них такой философский принцип. Людям это нравится, это хороший бизнес. Улицы становятся пешеходными — магазины больше продают.

**Города могут легко решить проблемы мобильности, отдав приоритет в использовании дорожных пространств общественному транспорту.** Каждой своей деталью город должен отражать, что его жители священны, что приоритет в этом городе — люди, а не автомобили. Когда вы только начинаете убирать автомобили с улиц и расширять их для пешеходов, это всегда очень сложно. Но затем жителям всё больше и больше это нравится. В результате они хотят, чтобы улиц с широкими тротуарами в городе становилось всё больше и больше. Как видите, это вопрос политический, а не технический.

Источник: [www.the-village.ru](http://www.the-village.ru)