

DOI: 10.24290/1029-3736-2020-26-1-29-45

## КОНЦЕПЦИЯ ГУМАНИСТИЧЕСКОГО ПЛАНИРОВАНИЯ ГОРОДОВ ЯНА ГЕЙЛА

**И.А. Вершинина**, канд. социол. наук, доц., доц. кафедры современной социологии социологического факультета МГУ имени М.В. Ломоносова, Ленинские горы, 1, стр. 33, Москва, Российская Федерация, 119234\*

*В статье рассматривается концепция гуманистического планирования, предложенная датским архитектором Яном Гейлом. Он критикует траектории развития городов, характерные для XX столетия, указывая на то, что в течение нескольких десятилетий архитекторы больше заботились о создании пространства для свободного передвижения автомобилей. При подобном подходе интересы пешеходов игнорируются, вследствие чего люди постепенно вытесняются с улиц автомобилями, соседство с которыми не является комфортным. Я. Гейл предлагает пересмотреть приоритеты городского планирования и создавать среду, в первую очередь для пешеходов, тем самым интенсифицируя социальные взаимодействия. Он полагает, что создание условий для передвижения пешком и увеличение числа общественных пространств могут способствовать повышению качества жизни горожан. Предложения Я. Гейла сегодня становятся основой для реорганизации многих городов мира, включая Москву.*

**Ключевые слова:** Ян Гейл, “города для людей”, городское планирование, качество жизни, социальные взаимодействия, общественные пространства.

## JAN GEHL'S CONCEPT OF HUMAN PLANNING

**Vershinina Inna A.**, PhD Sci., Associate Professor, Department of Contemporary Sociology, Faculty of Sociology, Lomonosov Moscow State University, Leninsky Gory, 1-33, Moscow, Russian Federation, 119234, e-mail: urbansociology@yandex.ru

*The article discusses the concept of human planning proposed by Danish architect Jan Gehl. He criticizes the main trajectory of urban development in the twentieth century and points out that for several decades architects were more concerned about creating space for the free movement of cars. With this approach, the interests of pedestrians are ignored; as a result people are gradually squeezed out of the streets by cars because of streets' low comfort for them. Gehl suggests revising the priorities of urban planning and creating urban space for pedestrians to intensify social interactions. He believes that creating conditions for walking and increasing the number of public spaces can help to improve citizens' quality of life. Gehl's proposals today become the basis for the reorganization of some cities in the world, including Moscow.*

**Key words:** Jan Gehl, “cities for people”, urban planning, the quality of life, social interactions, public spaces.

---

\* Вершинина Инна Альфредовна, e-mail: urbansociology@yandex.ru

Ян Гейл (р. 1936) — датский архитектор, который не только занимается теорией городского планирования, но и реализует свои проекты на практике во многих городах мира. С 2000 г. основанная им и его партнерами “Гейл Архитектс — консультанты по качеству городов” (*Gehl Architects — Urban Quality Consultants*) разрабатывает проекты примерно для 250 городов в 40 странах мира, среди которых и столица России Москва<sup>1</sup>. Архитектор также консультирует власти других российских городов (Санкт-Петербург<sup>2</sup>, Калининград<sup>3</sup>, Казань<sup>4</sup> и др.), давая свои рекомендации по их реконструкции с учетом потребностей людей. Он заботится в первую очередь об удобстве городов для людей, которое стоит первым номером в списке его приоритетов при планировании, опережая внешний облик зданий, транспортные развязки и т.п. Соответственно, его концепцию можно считать гуманистической, поскольку в основе его подхода к реорганизации городов — интересы и потребности людей.

Начало разработки Я. Гейлом гуманистических принципов планирования и проектирования городов связывается с получением им в 1965 г. гранта на полугодовое исследование в Италии влияния городского пространства на общественную жизнь<sup>5</sup>. Результатом поездки в Италию становится серия статей в датском журнале “Архитектор” (*Arkitekten*). В публикациях подробно описывается, как итальянцы в повседневной жизни используют публичные пространства, в том числе городские площади<sup>6</sup>. В 1960-е гг. данному вопросу практически не уделялось внимания, поэтому публикации Я. Гейла привлекают внимание научного сообщества. В частности, ими интересуется руководство Школы архитектуры Датской королевской академии изящных искусств. Молодой ученый получает финансирование для продолжения исследования по этой теме, но уже не только в Италии, но также и у себя на родине — в Дании.

Пятилетний грант, полученный в 1966 г. от Датской королевской академии изящных искусств на изучение основных форм обществен-

---

<sup>1</sup> Unlocking Moscow’s Urban Treasures. URL: <http://gehlpeople.com/cases/moscow-russia/> (accessed: 21.07.2019).

<sup>2</sup> Элькина М. Ян Гейл жалеет о том дне, когда заговорил о велосипедах. URL: <http://future-spb.ru/archive2012/> (дата обращения: 21.07.2019).

<sup>3</sup> Новожилова Т. Не здания, а люди. С. 1–2. URL: <http://gazeta39.ru/events/1282-nen?format=pdf> (дата обращения: 21.07.2019).

<sup>4</sup> Вильданова Э., Минвалеев А. Ян Гейл: “Если на улицах города много детей и пожилых, значит в городе хорошее качество жизни” // Деловая электронная газета Татарстана “Бизнес Online”. 28.08.2014. URL: <https://www.business-gazeta.ru/article/112617> (дата обращения: 21.07.2019).

<sup>5</sup> Gehl J., Svarre B. How to study public life. Washington; Covelo; L., 2013. P. 90.

<sup>6</sup> Гейл Я., Сварре Б. Как изучать городскую жизнь. М., 2016. С. 152.

ных пространств, а также возможностей их использования, способствует продолжению работы датского архитектора по этой теме<sup>7</sup>. Параллельно с Я. Гейлом в этом направлении начинают работать другие сотрудники Школы архитектуры Копенгагена. В 1968–1971 гг. проводятся междисциплинарные исследования, в которых принимают участие не только архитекторы, но также психологи и социологи<sup>8</sup>.

Результатом пятилетней работы по гранту становится первая книга Я. Гейла, опубликованная на датском языке в 1971 г., — “Жизнь между зданиями: использование общественного пространства”<sup>9</sup>. Сегодня наиболее полным ее вариантом автор считает русскоязычное издание 2012 г., в которое добавлены новые материалы и иллюстрации. Но основная идея остается прежней: “Заботьтесь о людях и о бесценной жизни среди зданий”<sup>10</sup>. Тем самым датский архитектор подчеркивает, что наиболее важным элементом городов является социальная жизнь, т.е. социальные взаимодействия между их жителями.

Я. Гейл утверждает, что расширение дорог и увеличение их числа в первые две трети XX в. негативно сказываются на развитии городов, поскольку приводят к росту числа машин на улицах города, которые становятся менее комфортными для пешеходов<sup>11</sup>. Строительство новых дорог не может решить транспортные проблемы, если сопровождается увеличением числа автомобилей, что сегодня уже хорошо осознается властями разных городов мира, включая Москву. В настоящее время принципы гуманистического планирования, ориентированного на потребности людей, становятся основой для разработки градостроительной политики правительствами многих городов мира.

Например, в Москве наблюдается создание общественных пространств для пешеходов и расширение тротуаров за счет сокращения числа полос для автомобилей. Строительство новых дорог, конечно, продолжается, хотя главной целью сегодня является повышение связанности между разными районами города. Однако комплекс мер, направленных на ограничение использования личного автотранспорта (введение платных парковок, появление выделенных полос для общественного транспорта и т.д.), свидетельствует о следовании Правительства Москвы постулатам гуманистического подхода.

---

<sup>7</sup> *Arruda Campos B.M., de.* Book Review: “Life Between Buildings” & “Cities for People” // *The Journal of Space Syntax*. 2012. Vol 3. N 1. P. 125. URL: <http://joss.bartlett.ucl.ac.uk/journal/index.php/joss/article/view/104/pdf> (accessed: 21.07.2019).

<sup>8</sup> *Gehl J., Svarre B.* Op. cit. P. 61.

<sup>9</sup> *Gehl J.* *Life between buildings: using public space.* Washington; Covelo; L., 2011.

<sup>10</sup> *Гейл Я.* *Жизнь среди зданий.* М., 2012. С. 7.

<sup>11</sup> *Gehl J.* *Cities for people.* Washington; Covelo; L., 2010. P. 9, 91–95.

Я. Гейл проводит масштабное исследование для доказательства того, что распространение автомобильного транспорта негативно сказывается на интенсивности социальных взаимодействий<sup>12</sup>. Он начинает свой анализ с рассмотрения средневековых городов, которые считает образцовыми по своему планированию, в отличие от многих современных городов: “Глубокие познания человеческих возможностей, которые характеризуют средневековые города, не могут быть обнаружены на новых, профессионально спланированных городских территориях”<sup>13</sup>. Средневековые города — примеры городской среды, способствующей социальным взаимодействиям, в частности, потому что на небольшой территории концентрируется множество видов деятельности (купцов, ремесленников и т.д.). Как следствие, они демонстрируют все преимущества и недостатки городской структуры, ориентированной на интеграцию<sup>14</sup>. Одно из их преимуществ — удобство для пешеходов, преодолевающих небольшие расстояния.

Противоположная картина наблюдается в городах, спроектированных на протяжении большей части XX в. Ориентация районов на выполнение определенных функций (жилые, административные, индустриальные, офисные и т.д.), т.е. минимизация разнообразия городской жизни неизбежно ведет к сегрегации пространства. Однообразие внутри этих районов, как правило, ведет к сокращению числа взаимодействий и появлению большого числа людей на улицах лишь в определенные часы (как правило, в утренние и вечерние). К тому же людям приходится постоянно преодолевать большие расстояния между районами (например, из дома на работу), что требует значительных временных затрат и свидетельствует о неэффективности использования городского пространства.

Например, в Москве одной из причин транспортных проблем является сосредоточение рабочих мест в центре города — районах с самой низкой плотностью населения, что детерминирует направление транспортных потоков по утрам и вечерам в будние дни. Правительство Москвы пытается решить проблему, преобразуя моноцентричную модель города в полицентричную и создавая многофункциональные районы<sup>15</sup>. В частности, инвесторам, создающим рабочие места за пределами третьего транспортного кольца

---

<sup>12</sup> Gehl J. *Life between buildings...* P. 31, 46.

<sup>13</sup> Ibid. P. 38.

<sup>14</sup> Ibid. P. 101.

<sup>15</sup> Подробнее см.: Вершинина И.А., Полякова Н.Л. Москва: столица — глобальный город — агломерация // Вестник Московского университета. Серия 18. Социология и политология. 2014. № 4. С. 122–137.

(ТТК), предоставляют льготы<sup>16</sup>, чтобы сократить время в пути из дома на работу для жителей города. Следует также отметить, что однородные районы, лишённые разнообразия, редко способствуют возникновению желания выйти на улицу, поскольку стимулов для этого не так много. Поэтому необходимо не только равномерно распределять рабочие места по территории города, но и развивать разнообразие во всех его районах.

Я. Гейл также указывает на тот факт, что городское планирование зачастую начинается с создания макетов, которые совершенно не учитывают “человеческий масштаб”<sup>17</sup>. Подобные проекты хорошо демонстрируют, как будут смотреться рядом друг с другом здания, но не дают представления о том, как между ними будут себя чувствовать люди. Следовательно, приоритеты зачастую оказываются расставлены в таком порядке: во-первых, здания (которые должны хорошо смотреться с высоты птичьего полета), во-вторых, пространство (которое позволяет автомобилям перемещаться между зданиями), и только, в-третьих, социальная жизнь (которая может занять пространство, оставшееся свободным)<sup>18</sup>. Ярким примером реализации подобного подхода является столица Бразилии — город Бразилиа<sup>19</sup>. Город прекрасно смотрится с воздуха, хотя первоначальный проект несколько испорчен новыми районами, которые планом предусмотрены не были. Вместе с тем, планировка бразильской столицы не учитывает многие нужды ее жителей, тем самым обостряя социальные проблемы<sup>20</sup>.

Я. Гейл полагает, что главная задача архитекторов сегодня — вернуть социальную активность на улицы городов, учитывая “человеческий масштаб”<sup>21</sup>, который должен быть главным ориентиром городского планирования. По его словам, “синдром Бразилиа”<sup>22</sup> предполагает создание городов и пространств, которые великолепно выглядят с высоты птичьего полета, но далеко не всегда комфортны и удобны для людей. Новизна гуманистического подхода заключается

---

<sup>16</sup> Москва предоставит льготы инвесторам, создающим рабочие места за пределами ТТК. URL: <https://www.mos.ru/mayor/themes/4299/5777050/> (дата обращения: 27.07.2019).

<sup>17</sup> Gehl J. *Cities for people*. P. 6.

<sup>18</sup> Ibid. P. 195–197.

<sup>19</sup> Anderson-Oliver M. *Cities for people: Jan Gehl*. June 13, 2013. URL: <http://assemblepapers.com.au/2013/06/13/cities-for-people-jan-gehl/> (accessed: 21.07.2019).

<sup>20</sup> Подробнее см.: Вершинина И.А., Мартыненко Т.С. Бразильская мозаика. Рио-де-Жанейро, Сан-Паулу, Бразилиа в зеркале современной урбанистики // Латинская Америка. 2018. № 7. С. 59–75.

<sup>21</sup> Gehl J. *Cities for people*. P. 6.

<sup>22</sup> Ibid. P. 195.

в том, что он готов пожертвовать архитектурными формами ради социального содержания, т.е. создания условий для социальных взаимодействий.

Соответственно, работа архитектора должна начинаться с определения характера и масштабов ожидаемой общественной жизни, а также подготовки всего необходимого для активности людей. Лишь затем следует заняться проектами обустройства городского пространства на основе желаемых пешеходных и велосипедных маршрутов, и лишь в последнюю очередь свободное место выделяется под строительство разнообразных зданий (офисных, жилых и т.д.), обеспечивающих многофункциональность. Так, создать комфортную городскую среду для жителей можно, лишь начиная планирование с обустройства улиц и общественных пространств между зданиями.

На протяжении всей истории развития городов улицы существуют как места для общения, торговли и передвижения<sup>23</sup>. Меняются способы осуществления этих видов деятельности и их объемы, но сами они остаются постоянными величинами. Пока по улицам передвигаются преимущественно пешеходы, сбалансировать общение, торговлю и передвижение просто, поскольку три основные функции города выполняются в едином пространстве, и противоречий между ними не возникает. Однако транспортные средства, появляющиеся на рубеже XIX–XX в., кардинально меняют многовековые традиции, увеличивая территорию городов. Растущие расстояния сокращают число пешеходов и способствуют передвижению на общественном транспорте и автомобилях.

Уменьшение количества пешеходов кардинально меняет городскую торговлю: товары сначала перемещаются с открытых лотков в небольшие магазинчики, затем в крупные супермаркеты, а в конечном итоге — в гигантские моллы, построенные, как правило, вдали от центра города<sup>24</sup>. Технический прогресс предлагает новые средства передачи информации, вследствие чего необходимость в личных встречах исчезает, поскольку сообщениями можно обмениваться дистанционно. Таким образом, уже к середине XX в. улицы городов практически перестают выполнять функции общения и торговли, характерные для них на протяжении многих столетий. Датский архитектор хочет понять, что может активизировать социальные взаимодействия в условиях современных городов, для чего проводит многочисленные исследования на основе метода наблюдения.

---

<sup>23</sup> Gehl J., Gemzøe L. *New city spaces*. Copenhagen, 2001. P. 10–11.

<sup>24</sup> Ibid.

Его интересует, может ли преобразование городской среды вернуть пешеходов на улицы, тем самым возродив классическую рыночную торговлю и использование открытых городских пространств как мест для общения.

На основе базовых компонентов городского проектирования Я. Гейл еще в 1970-е гг. выделяет 43 критерия, по которым можно оценить качество городского пространства<sup>25</sup>. Они позволяют оценить первоначальный замысел, социальную структуру, наличие инфраструктуры и коммуникаций, “пешеходный ландшафт” и т.д. Однако многолетние исследования в разных городах мира сокращают этот длинный перечень до 12 основных элементов, которые датский архитектор считает сегодня наиболее важными:

- защищенность пешеходов от транспортных средств и несчастных случаев;
- отсутствие угрозы преступлений и насилия;
- защита от неприятных ощущений, в том числе, связанных с погодными условиями (ветром, дождем, шумом, пылью и т.д.);
- условия для ходьбы (отсутствие препятствий, удобные поверхности, привлекательные фасады и т.д.);
- возможность стоять/проводить время (укрытия, опоры и т.д.);
- наличие возможности провести время сидя (места отдыха с хорошим обзором, скамейки и т.д.);
- условия для обзора (хорошие виды, освещение и т.д.);
- возможности для разговора (низкий уровень шума, уличная мебель);
- условия для игр и занятий спортом;
- человеческий масштаб зданий и пространства между ними;
- создание условий для наслаждения хорошей погодой;
- возможности для получения положительных впечатлений (интересный дизайн, красивые виды, деревья, растения, вода и т.д.)<sup>26</sup>.

Соответственно, первые три критерия характеризуют безопасность городского пространства, шесть последующих — его удобство, три последних — его привлекательность. В зависимости от того, насколько современные города соответствуют вышеуказанным критериям, Я. Гейл классифицирует их следующим образом:

1. Традиционные, в которых основные функции города (место для общения, торговли и передвижения) гармонично сосуществуют друг с другом. Примером подобного города датский архитектор называет Венецию, где невозможно передвижение на автомобилях, а

---

<sup>25</sup> Gehl J., Svarre B. How to study public life. P. 106–107.

<sup>26</sup> Ibid. P. 107.

потому сохраняется низкая скорость передвижения, способствующая высокой социальной активности.

2. “Заполненные”, где одна из функций (передвижение) рассматривается как приоритетная и развивается, нанося ущерб двум другим (общению и торговле). Подобную ситуацию Я. Гейл считает характерной для Неаполя, Праги, Стамбула и многих других городов мира, где интересы транспорта оказываются выше потребностей пешеходов, вынужденных вследствие этого сосредотачиваться в отдельных районах, больше всего подходящих для них, в то время как большая часть улиц города используется преимущественно для передвижения, а не для взаимодействий.

3. “Покинутые”, поскольку общественные пространства и уличная жизнь исчезли, люди предпочитают проводить время в помещениях и автомобилях, это “города автомобильной культуры”. К ним относятся многие населенные пункты Северной Америки, где не всегда предусмотрены даже тротуары для пешеходов, поэтому передвижение на личном или общественном транспорте становится привычным для большей части населения.

4. “Отвоеванные”, которые восстанавливают все традиционные функции города — общение, торговлю и передвижение — и пытаются найти баланс между ними. Подобная ситуация характерна, например, для Копенгагена, Барселоны, Мельбурна, Куритибы и многих других городов мира<sup>27</sup>.

Главной исследовательской площадкой Я. Гейла становится Стрёгет (*Stroget*), улица в центре Копенгагена, наблюдая за которой, он и понимает важность социальных контактов для высокого качества городской жизни. На протяжении года исследователь собирает информацию о количестве пешеходов на Стрёгет, фиксирует разные виды уличной активности, проводя наблюдения по вторникам, в отдельные выбранные недели в выходные дни, а также во время праздников и в сезон отпусков, пытаясь найти ответы на множество вопросов.

Датский архитектор пытается понять, как функционирует улица, когда по ней проезжает Ее величество королева Маргрете II, как узенькая улица справляется с наплывом огромных толп в дни рождественского ажиотажа, с какой скоростью пешеходы следуют по улице, как используются скамейки и какие места для сидения популярнее других, насколько должна повыситься температура воздуха, чтобы люди начали присаживаться на скамейки на довольно длительное время, как влияют на поведение людей на улице дожди, ветер и

---

<sup>27</sup> Gehl J., Gemzøe L. New city spaces. P. 14–20.



мороз, и какую роль играют солнечные и тенистые места, в какой мере климатические и погодные изменения влияют на поведение различных групп людей, как сказываются на поведении пешеходов темнота и освещенность на улице, кто раньше других отправляется домой, а кто остается на улице дольше всех и т.д.<sup>28</sup> Я. Гейл анализирует дневные, недельные и годовые циклы общественной жизни на улице Стрёгет, задаваясь новыми для архитекторов вопросами. Его интересуют не только функциональные и эстетические возможности возводимых зданий и благоустройство территорий между ними, он пытается выяснить, каким образом архитекторы могут стимулировать социальные взаимодействия, интенсивность которых рассматривается им как важный компонент городской жизни. Результаты этой кропотливой работы становятся основой гуманистического подхода к планированию городов, ориентированных на потребности их жителей.

На основе изучения происходящего на Стрёгет, центральной улице Копенгагена, Я. Гейл выделяет три вида деятельности людей вне помещений, которые он регулярно наблюдает:

- неизбежная, необходимая или обязательная (*necessary*), которая выполняется вне зависимости от качества городской среды (перемещения в школу и на работу, походы по магазинам и т.д.);
- необязательная (*optional*), на которую влияют настроение, погода и разного рода обстоятельства (прогулки, чтение и другие виды отдыха на свежем воздухе);
- социальная (*social*), предполагающая взаимодействия с другими людьми (приветствия, общение и т.д.)<sup>29</sup>.

Обязательные действия совершаются в силу необходимости, поэтому городская среда практически не оказывает влияния на их выполнение. Иначе обстоит ситуация с необязательной деятельностью, которая характерна только для тех общественных пространств, которые комфортны и вызывают желание задержаться подольше. Социальная деятельность, по мнению датского архитектора, возникает спонтанно и является следствием того, что несколько человек (не менее двух) находятся в непосредственной близости друг от друга<sup>30</sup>.

Я. Гейл рассматривает социальную деятельность во многом как производную от необязательной<sup>31</sup>, полагая, что чем больше времени люди проводят вне помещений, тем больше они контактируют и взаимодействуют друг с другом. Соответственно, задача архитекто-

---

<sup>28</sup> Гейл Я., Сварпе Б. Как изучать городскую жизнь. С. 152.

<sup>29</sup> Gehl J. Life between buildings... P. 9–14.

<sup>30</sup> Ibid. P. 12.

<sup>31</sup> Ibid. P. 14.

ров заключается в том, чтобы создать условия для необязательной деятельности, тогда появляются возможности и для социальной. Таким образом, комфортная городская среда заставляет людей выходить на улицу и, как следствие, взаимодействовать друг с другом. Это подтверждает опыт Копенгагена, предлагающего особый “стиль жизни”<sup>32</sup>, в соответствии с которым огромное число жителей выходит на улицы.

В 1962 г. в Копенгагене начинают смелый эксперимент: часть улицы Стрёгет, главного объекта наблюдения Я. Гейла, делают пешеходной. Это решение принимается вопреки мнению многих “экспертов”, которые резко критикуют проект, предсказывая, что улица будет заброшена, предприниматели разорятся, потому что “городская активность не является североевропейской традицией”<sup>33</sup>. Действительно, казалось бы, климат Скандинавии не располагает к длительному пребыванию вне помещений, однако, только за первый год число пешеходов увеличивается на 35%, вследствие чего пешеходная зона продолжает расширяться<sup>34</sup>. Это демонстрирует, что интенсивность уличной жизни определяется не столько климатом, сколько тем, как организовано городское пространство.

После того, как улица Стрёгет становится пешеходной, она получает “вторую жизнь” вследствие того, что число посещающих ее людей резко растет, увеличивая прибыль местных предпринимателей. Потому что “зайти куда-нибудь”, передвигаясь пешком, значительно легче, чем перемещаясь на автомобиле, для которого предварительно необходимо найти парковку. Таким образом, изначальные страхи “экспертов” оказываются необоснованными, активная деятельность на улицах Копенгагена возникает сразу же после того, как для этого создаются соответствующие условия.

Тем не менее, необходимо отметить, что характер и интенсивность социальной деятельности различаются в зависимости от того, насколько хорошо люди знают друг друга. Контакты в непосредственной близости от жилых домов, школ, на детских площадках и т.д. намного продолжительнее, чем на оживленных улицах в центре города, где взаимодействия по большей части поверхностны и мимолетны. Однако даже эти незначительные контакты, “тротуарные взаимодействия”, как их называет Дж. Джекобс<sup>35</sup>, имеют большую ценность, поскольку создают предпосылки для более сложных взаимодействий.

---

<sup>32</sup> Gehl J., Gemzøe L. New city spaces. P. 11.

<sup>33</sup> Gehl J. Life between buildings... P. 37.

<sup>34</sup> Gehl J. Cities for people. P. 13.

<sup>35</sup> Jacobs J. The death and life of great American cities. N.Y., 1961. P. 58–59.

Если на улицах происходит что-то интересное, люди чаще выходят из дома, чтобы поучаствовать в общественной жизни, пусть даже и не очень активно. Я. Гейл полагает, что даже пассивное наблюдение за окружающими можно рассматривать как социальную деятельность, поскольку возникает сопричастность к происходящему на улице: “Пребывание среди других людей, возможность их видеть и слышать, получать импульсы от них — это позитивные моменты, которые исключают одиночество. Совершенно не обязательно, чтобы рядом был какой-то конкретный человек, важно, чтобы рядом хотя бы просто находились какие-то люди”<sup>36</sup>. Можно ходить в магазин раз в неделю, а можно делать это каждый день. Все зависит от того, насколько далеко он находится, какие эмоции вызывает его посещение, с каким количеством людей можно увидеться по дороге.

Я. Гейл настаивает на том, что “человек — это самая большая радость для человека”<sup>37</sup>, что регулярные встречи с соседями позволяют не только поддерживать с ними отношения, но и получать информацию о происходящем вокруг, “функционировать в социальном контексте”<sup>38</sup>. Человеку, как правило, комфортнее находится там, где присутствуют другие люди.

Датский архитектор отмечает, что востребованность скамеек, обращенных к оживленным местам, выше, чем тех, которые не позволяют наблюдать за другими людьми; в кафе также первыми занимают места у окна, которые позволяют смотреть на прохожих. Он рассматривает “деятельность человека, возможность видеть других людей в действии”<sup>39</sup> как главные достопримечательности городских районов современных городов. Перемещаясь по улице, люди реже всего останавливаются рядом с офисными зданиями, в которых не так часто происходит что-либо интересное, но готовы задержаться там, где много людей и активная социальная жизнь. Соответственно, на основе своих наблюдений Я. Гейл приходит к выводу, что простое присутствие даже незнакомых людей благотворно сказывается на жизни улиц, а “встречи людей... в общем городском пространстве, ставшие частью повседневной жизни, служат хорошим способом профилактики преступлений”<sup>40</sup>. Таким образом, исследования датского архитектора свидетельствуют о том, что в отношении количества людей на улице верно утверждение,

---

<sup>36</sup> Gehl J. Life between buildings... P. 17.

<sup>37</sup> Gehl J. Cities for people. P. 23.

<sup>38</sup> Gehl J. Life between buildings... P. 21.

<sup>39</sup> Гейл Я. Жизнь среди зданий. С. 29.

<sup>40</sup> Gehl J. Cities for people. P. 29.

противоречащее математической логике: “Один плюс один — это больше, чем три”<sup>41</sup>.

Схожая логика справедлива и для социальных действий. Изучая различные виды деятельности на улице Стрётет, Я. Гейл замечает, что чем больше событий где-то уже происходит, тем больше их там произойдет в ближайшее время<sup>42</sup>. Активность одних людей способствуют тому, что и другие начинают совершать какие-то действия. Наиболее ярким примером являются игры детей. Дети вовлекаются в уже происходящие игры и придумывают новые, глядя на то, что видят вокруг.

Таким образом, согласно гуманистическому подходу Я. Гейла, жизнь в зданиях и между ними гораздо важнее, чем то, как выглядят неодушевленные объекты, поскольку улицы без людей похожи на театр без зрителей<sup>43</sup>. Он утверждает, что городское пространство может способствовать социальной активности, а может, наоборот, препятствовать ей. Эти идеи звучали революционно на рубеже 1960–1970-х гг., когда многие архитекторы уделяли больше всего внимания тому, как смотрятся их творения.

В организации уличной жизни Я. Гейл отводит важную роль нижним этажам зданий. Они не должны пустовать, их главная задача — создание условий для коммуникации. Это могут быть кафе, магазины, террасы и т.п., т.е. любые пространства для взаимодействия людей. Датский архитектор называет нижние этажи ключевыми элементами общественной жизни: нижние этажи позволяют заходить внутрь и выходить наружу, позволяют общаться тем, кто внутри, с теми, кто на улице, это место встречи здания с городом<sup>44</sup>. Активные нижние этажи увеличивают время пребывания на улице, заставляя людей замедлять шаг и делать остановки.

Оказывается, рецепт создания живых районов с разнообразной социальной активностью довольно прост: городское пространство должно предлагать “короткие логичные маршруты”<sup>45</sup>, облегчающие передвижение для пешеходов. Осваивая подобный маршрут, можно незапланированно, “по дороге”, сделать дополнительные остановки и пообщаться с людьми. Общественные пространства в “живых” районах, ориентированных на пешеходов, имеют гораздо больше шансов на успех, чем в обезличенных, ориентированных на автомобилистов. Так, планируя городское пространство, можно создать условия для развития определенных видов деятельности.

---

<sup>41</sup> *Gehl J. Life between buildings...* P. 73.

<sup>42</sup> *Ibid.* P. 23.

<sup>43</sup> *Gehl J. Cities for people.* P. 63.

<sup>44</sup> *Ibid.* P. 75.

<sup>45</sup> *Ibid.* P. 67.

Наиболее наглядными примерами улучшения городской жизни вследствие появления общественных пространств Я. Гейл считает перекресток Гаммелторв и Нюторв, а также набережную Нюхавн в Копенгагене, Таймс-сквер в Нью-Йорке, Джордж-стрит в Сиднее и многие другие<sup>46</sup>. Они соответствуют пяти основным принципам городского планирования, сформулированным датским архитектором и ориентированным на пешеходов, а не на автомобилистов:

1. Компактное расположение городских объектов, выполняющих разные функции, чтобы множество повседневных дел не требовало преодоления больших расстояний. Это обеспечивает легкость перемещений и их быстроту, а также может способствовать сокращению поездок на личном и общественном транспорте.

2. Интеграция различных функций, т.е. многофункциональность районов города, что обеспечивает не только разнообразие и богатство впечатлений, но также социальную устойчивость и безопасность за счет возможностей формирования сплоченного местного сообщества.

3. Создание городского пространства, привлекательного для пешеходов и велосипедистов, которые не наносят ущерба окружающей среде и приносят пользу для своего здоровья, выбирая подобные способы передвижения.

4. Наличие “открытых границ” (*open edges*) между улицами и зданиями, которые на них стоят, чтобы жизнь могла свободно циркулировать между помещением и открытым воздухом. Примером подобной организации пространства являются открытые веранды ресторанов, стирающие границу между улицей с ее социальной жизнью и зданием.

5. Стимулирование пребывания людей вне помещений с помощью создания интересных или необходимых им объектов. Это могут обеспечить различные ярмарки, фестивали, выставки и другие мероприятия, организованные в общественных пространствах с открытым доступом для всех желающих<sup>47</sup>.

Эти простые принципы, по мнению датского архитектора, могут вернуть социальную активность на улицы любого города, сделать его “живым, безопасным, устойчивым и здоровым”<sup>48</sup>. Первые два элемента этой формулы — жизнь и безопасность — уже давно хорошо известны, благодаря произведениям Дж. Джекобс<sup>49</sup>. Датский архи-

---

<sup>46</sup> Гейл Я., Сварре Б. Как изучать городскую жизнь. С. 132–137, 153–157.

<sup>47</sup> Gehl J. *Cities for people*. P. 13.

<sup>48</sup> Ibid. P. 6.

<sup>49</sup> Jacobs J. *Op. cit.* P. 29–73.

тектор добавляет еще два — устойчивость и здоровье. Они довольно тесно связаны друг с другом, поскольку устойчивость предполагает расширение возможностей “зеленой мобильности”<sup>50</sup> — передвижений пешком, на велосипеде и на общественном транспорте. С одной стороны, это способствует уменьшению числа автомобилей, как следствие, снижению уровня шума, вредных выбросов в атмосферу и улучшению экологической ситуации. С другой стороны, “зеленая мобильность” увеличивает физическую активность людей, улучшает их самочувствие и состояние здоровья.

Конечно, “зеленая мобильность” может быть связана с определенными рисками для здоровья, если прогулки пешком совершаются в непосредственной близости от загруженных автомобильных дорог, а велосипедисты вынуждены передвигаться не по специально выделенным для них дорожкам. Однако Я. Гейл отмечает катастрофический рост ожирения во многих странах мира<sup>51</sup>, главной причиной которого становится сидячий образ жизни, распространенный в современных городах. Пешие прогулки и езда на велосипеде — эффективные способы профилактики различных заболеваний, поэтому датский архитектор и призывает к тому, чтобы поощрять их соответствующим планированием городского пространства. Тем более, что чем здоровее общество, тем меньше нагрузка и на систему здравоохранения, т.е. физическая нагрузка приносит пользу не только самим людям, но и государству.

Кроме того, как отмечает британский социолог Дж. Урри, «ходьба также является самой “эгалитарной” из всех систем мобильности. Хотя прогулка и маркирована классовой, гендерной, этнической и возрастной принадлежностью, и на возможность пешего хождения сильно влияет доступность технологий, все же в этой системе мобильности социального неравенства гораздо меньше, нежели в остальных. При прочих равных, чем мощнее пешеходная система, тем меньше социального неравенства в обществе. Можно сказать, что тротуары и тропы для “общества” значительно полезней, чем кресла и автомобили»<sup>52</sup>. Соответственно, планирование городов, создающих условия для передвижения пешком, может способствовать, конечно, не решению, но хотя бы снижению остроты ряда социальных проблем.

Подводя итоги, можно отметить, что Я. Гейл в результате многолетних исследований формулирует новые принципы городского планирования, которые сегодня получают все большее распространение.

---

<sup>50</sup> Gehl J. *Cities for people*. P. 7.

<sup>51</sup> Ibid. P. 111.

<sup>52</sup> Урри Дж. *Мобильности*. М., 2012. С. 198.

Он доказывает, что качество городской среды определяется не столько количеством пешеходов, сколько многообразием видов их деятельности. Пешеходов может быть много вследствие транспортных проблем, поэтому “мерой качества городов”<sup>53</sup> и их общественных пространств датский архитектор называет объем необязательной деятельности, зависящий от организации городского пространства. Чем больше людей на улицах стоит или сидит, тем больше город ориентирован на людей. Длительное пребывание вне помещений — признак живых районов<sup>54</sup>. Разнообразная городская среда увеличивает продолжительность прогулок, позволяя совершить больше действий, пообщаться с большим числом людей. Отсутствие возможностей для общения и рекреации приводит к минимизации времени, проводимого на улице, т.е. к транзитному движению.

Наличие других людей вызывает интерес к происходящему, а иногда и желание к ним присоединиться. Чем чаще люди выходят из дома, чем больше времени они проводят вне помещений, тем выше вероятность того, что они встретят других и вступят во взаимодействие. Я. Гейл сравнивает хороший город с хорошей вечеринкой: люди остаются намного дольше, чем это действительно необходимо, потому что они получают от этого удовольствие<sup>55</sup>. Гуманистическое городское планирование “возвращает” людей на улицы, создавая комфортные общественные пространства для разных видов деятельности. Мэр Боготы Э. Пеньялоса считает, что сегодня о качестве городской среды можно судить по присутствию в ней детей: если город комфортен для детей, значит, там будет хорошо жить и всем остальным<sup>56</sup>.

Эвристическая ценность концепции Я. Гейла заключается в том, что он обосновывает необходимость создания общественных пространств для повышения качества жизни горожан. Он демонстрирует, что общественные пространства помогают людям поддерживать свою физическую форму, сохранять здоровье и заботиться об окружающей среде. Более того, датский архитектор рассматривает увеличение их числа как единственный возможный вариант развития городов в ближайшее время и считает, что “города для людей” могут предложить конструктивные ответы на многие вызовы XXI столетия.

---

<sup>53</sup> Gehl J. *Cities for people*. P. 134.

<sup>54</sup> Gehl J. *Life between buildings...* P. 79.

<sup>55</sup> Gehl J. *Cities for people*. P. 147.

<sup>56</sup> Правила мэра: Энрике Пеньялоса. Архитектура для людей и люди в архитектуре. URL: [http://www.archipeople.ru/index/index\\_855.html](http://www.archipeople.ru/index/index_855.html) (дата обращения: 21.07.2019).

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

*Вершинина И.А., Мартыненко Т.С.* Бразильская мозаика. Рио-де-Жанейро, Сан-Паулу, Бразилия в зеркале современной урбанистики // Латинская Америка. 2018. № 7. С. 59–75.

*Вершинина И.А., Полякова Н.Л.* Москва: столица — глобальный город — агломерация // Вестник Московского университета. Серия 18. Социология и политология. 2014. № 4. С. 122–137.

*Вильданова Э., Минвалеев А.* Ян Гейл: “Если на улицах города много детей и пожилых, значит в городе хорошее качество жизни” // Деловая электронная газета Татарстана “Бизнес Online”. 2014.28.08. URL: <https://www.business-gazeta.ru/article/112617> (дата обращения: 21.07.2019).

*Гейл Я.* Жизнь среди зданий. М., 2012.

*Гейл Я., Сварре Б.* Как изучать городскую жизнь. М., 2016.

Москва предоставит льготы инвесторам, создающим рабочие места за пределами ТТК. URL: <https://www.mos.ru/mayor/themes/4299/5777050/> (дата обращения: 27.07.2019).

*Новожилова Т.* Не здания, а люди. URL: <http://gazeta39.ru/events/1282-nen?format=pdf> (дата обращения: 21.07.2019).

Правила мэра: Энрике Пеньялоса. Архитектура для людей и люди в архитектуре. URL: [http://www.archipeople.ru/index/index\\_855.html](http://www.archipeople.ru/index/index_855.html) (дата обращения: 21.07.2019).

*Урри Дж.* Мобильности. М., 2012.

*Элькина М.* Ян Гейл жалеет о том дне, когда заговорил о велосипедах. URL: <http://future-spb.ru/archive2012/> (дата обращения: 21.07.2019).

## REFERENCES:

*Anderson-Oliver M.* Cities for people: Jan Gehl. June 13, 2013. URL: <http://assemblepapers.com.au/2013/06/13/cities-for-people-jan-gehl/> (accessed: 21.07.2019).

*Arruda Campos B.M., de.* Book review: “Life between buildings” & “Cities for people” // The Journal of Space Syntax. 2012. Vol 3. N 1. URL: <http://joss.bartlett.ucl.ac.uk/journal/index.php/joss/article/view/104/pdf> (accessed: 21.07.2019).

*El'kina M.* Yan Gejl zhaleet o tom dne, kogda zagovoril o velosipedah [Jan Gale regrets the day he spoke of bicycles]. URL: <http://future-spb.ru/archive2012/> (data obrashcheniya: 21.07.2019) (in Russian).

*Gehl J.* Cities for people. Washington; Covelo; L., 2010.

*Gehl J.* Life between buildings: using public space. Washington; Covelo; L., 2011.

*Gehl J., Gemzøe L.* New city spaces. Copenhagen, 2001.

*Gehl J., Svarre B.* How to study public life. Washington; Covelo; L., 2013.

*Gejl Ya.* Zhizn' sredi zdaniy [Life Among Buildings]. М., 2012 (in Russian).

*Gejl Ya., Svarre B.* Kak izuchat' gorodskuyu zhizn' [How to study urban life]. М., 2016 (in Russian).

*Jacobs J.* The death and life of great American cities. N.Y., 1961.

Москва предоставит льготы инвесторам, создающим рабочие места за пределами ТТК [Moscow will provide incentives to investors creating jobs outside the TTK]. URL: <https://www.mos.ru/mayor/themes/4299/5777050/> (data obrashcheniya: 27.07.2019) (in Russian).

*Novozhilova T.* Ne zdaniya, a lyudi [Not buildings, but people]. URL: <http://gazeta39.ru/events/1282-nen?format=pdf> (data obrashcheniya: 21.07.2019) (in Russian).



Pravila mera: Enrike Peñalosa. Arhitektura dlya lyudej i lyudi v arhitekture [Rules of the mayor: Enrique Peñalosa. Architecture for people and people in architecture]. URL: [http://www.archipeople.ru/index/index\\_855.h](http://www.archipeople.ru/index/index_855.h) (in Russian).

Unlocking Moscow's Urban Treasures. URL: <http://gehlpeople.com/cases/moscow-russia/> (accessed: 21.07.2019).

*Urri Dzh.* Mobil'nosti [Mobility]. M., 2012 (in Russian).

*Vershinina I.A., Martynenko T.S.* Brazil'skaya mozaika. Rio-de-ZHanejro, San-Paulu, Brazilia v zerkale sovremennoj urbanistiki [Brazilian mosaic. Rio de Janeiro, São Paulo, Brasilia in the mirror of modern urbanism] // *Latinskaya Amerika* [Latin America]. 2018. N 7. S. 59–75 (in Russian).

*Vershinina I.A., Polyakova N.L.* Moskva: stolica — global'nyj gorod — aglomeraciya [Moscow: capital — a global city — agglomeration] // *Vestnik Moskovskogo universiteta. Seriya 18. Sociologiya i politologiya* [Bulletin of Moscow University. Series 18. Sociology and Political Science]. 2014. N 4. S. 122–137 (in Russian).

*Vil'danova E., Minvaleev A.* Yan Gejl: “Esli na ulicah goroda mnogo detej i pozhilyh, znachit v gorode horoshee kachestvo zhizni” [Jan Gale: “If there are many children and elderly people on the streets of the city, it means a good quality of life in the city”] // *Delovaya elektronnyaya gazeta Tatarstana “Biznes Online”* [Business Electronic Newspaper of Tatarstan “Business Online”]. 28.08.2014. URL: <https://www.business-gazeta.ru/article/112617> (data obrashcheniya: 21.07.2019) (in Russian).