

Шесть примеров реконструкции автотрасс, изменивших города

Трудно понять как перепланирование восьмиполосной автомагистрали, проходящей через центр города, может помочь снизить трафик, повысить безопасность и увеличить городскую эффективность. Однако именно это происходит в разных городах по всему миру.

Многие системы автомагистралей были построены в эпоху тотальной автомобилизации, с запоздалым осознанием насколько города на самом деле здоровее, зеленее, и безопаснее без них. Теперь поверх них строятся парки, как, например, бостонский Биг Диг, на которые возлагается задача вновь соединить районы, разделенные дорогами между собой. Также реализуются проекты по полной перестройке скоростных шоссе в новые многофункциональные улицы общего пользования, с проходящими по ним маршрутами общественного транспорта, велодорожками, пешеходными пространствами, не исключая, конечно, и автомобильное движение.

Но где же продолжают ездить все остальные автомобили? Оказывается, что при ликвидации автомобильного шоссе высокой пропускной способности могут получиться улицы, совсем не похожие на автобаны. Теория под названием "индуцированный спрос" доказывает, что если вы делаете улицы больше, то их будет использовать больше людей. Если вы делаете улицы меньше, водители начинают ездить по другим маршрутам, и уровень загруженности трафика в данном месте остается примерно на том же уровне. Не верите? Сравните свой город и эти примеры того, как города по всему миру избавляются от скоростных автотрасс и шоссе.

Автострада Эмбаркадеро, Сан-Франциско

Глядя на Сан-Франциско сейчас, трудно поверить, что вдоль одного из самых живописных видов на залив прежде тянулось массивное, многоярусное шоссе. Но так и было: автотрасса 480 просуществовала до тех пор, пока землетрясение Loma Prieta в 1989 г. не нанесло ей значительные повреждения. Разговоры о деконструкции шоссе велись с начала 1980-х годов, но случившееся землетрясение побудило к полному сносу дороги в 1991 году. В результате даунтаун Сан-Франциско получил большие территории для общественного пользования, пешеходные и велодорожки, а также новые маршруты общественного транспорта – все это на месте бывшего двухъярусного шоссе. Этот пример доказывает, что город не только способен избавиться от автострады, но и приобрести от этого экономическую выгоду. Сан-Франциско сэкономил на строительстве: организация широкого бульвара обошлась дешевле ремонта автомагистрали, а также благодаря этому проекту увеличилась стоимость недвижимости в округе. Второй грандиозный проект по сносу автодороги также был реализован после землетрясения: на месте центральной городской автомагистрали теперь находится бульвар Октавия.

Cheonggyecheon, Сеул

Один из наиболее значительных проектов по ликвидации дорожной автомагистрали. Горожане не только избавились от грязной, проходящей прямо по центру автострады, но и вновь получили утраченную водную артерию. Шоссе над землей было построено в Сеуле в 1976 году для повышения привлекательности и создания экономических перспектив в районе, превращавшемся в трущобы. В 2003 году мэр города предложил убрать автостраду и превратить участок в район зеленых насаждений, а также возродить ручей, что когда-то здесь протекал.

Кроме того, что этот район теперь стал одной из любимых частей города для его жителей, перепланирование принесло пользу городу не в одном аспекте. Температура в центральной части города снизилась на несколько градусов, сюда вернулись птицы, рыбы и другие животные. Кроме того, поскольку автостраду убрали, меньше людей стали водить автомобиль в городе, предпочитая общественный транспорт или другие варианты перемещения.

Harbor Drive, Портланд

В 1950 г. шестиполосная трасса 99 проходила вдоль реки Willamette в качестве основной магистрали, но с постройкой других автострад она стала менее популярна среди водителей, которые могли пересечь город быстрее по одной из новых дорог. В 1960 мэр предложил трансформировать шоссе в открытое пространство, и в 1974 году шоссе было закрыто. Теперь созданное на его месте открытое пространство простирается вдоль набережной.

Портланд остается одним из лучших городов с речным доступом благодаря этому важному решению. Вдобавок были созданы несколько парков, были снесены некоторые старые здания, чтобы расширить общественное пространство, и простимулировано развитие новых промышленных районов, очень популярных в настоящее время.

Парк Ист, Милуоки

Планировалось, что центр города Милуоки будет полностью окружен шоссе, строительство которого началось в 1960-х годах, но противников этого проекта становилось все больше, и он был заморожен. Несколько десятилетий спустя город начал разработку своего проекта Riverwalk и осознал преимущество наличия открытого доступа из центра города к реке. Шоссе Park East стало преградой к дальнейшему развитию, и в 2002 году начались работы по его деконструкции.

Мак-Кинли Авеню заменило собой шоссе, а планы по реконструкции начали привлекать новых арендаторов в этот район, подключив его к проекту Riverwalk. Цены на недвижимость стали расти, и теперь этот район считается одним из привлекательных как для проживания, так и работы, хотя некоторые считают, что рост интереса не слишком быстрый.

Рио Мадрид, Мадрид

Как и многие городские реки Мадрид Мансанарес была важной частью истории города, пока ее буквально не загнали в тиски двух больших пролетов шоссе М-30. План по возрождению реки был приведен в действие в начале 2000-х годов, закончен и открыт для публики в 2011 году. Трафик был перенаправлен через несколько подземных туннелей, а земля, прилегающая к реке, была подвергнута полной перепланировке. Теперь на этом месте располагается 300-акровый парк, который включает в себя беговые и велосипедные дорожки, скейт-парки, развлекательные центры, 17 детских площадок(!) и даже городской пляж.

Влияние проекта Рио Мадрид на город было поразительным, и исследования доказывают, что жители, которые живут рядом с парком и часто посещают его, становятся здоровее.

Аляскинская трасса, Сиэтл (в процессе)

Еще один проект по реконструкции шоссе стартовал после произошедшего землетрясения, в 2001 г. Дорога была повреждена и нуждалась в полной реконструкции соответственно новым сейсмостандартам. Инженеры выбрали решение спрятать дорогу под землей и строят меньшую по размеру четырехполосную дорогу внутри туннеля протяженностью две мили.

В дополнение к эффекту «де-автомобилизации» проект свяжет соседние районы и набережную, дав возможность жителям этих районов прогуливаться по дорожкам и иметь в своем распоряжении больше общественных пространств. Проект будет закончен в 2015 году.

Шоссе I-345, Даллас (будущий проект)

Один из городов, также примкнувший к всеобщей тенденции демонтировать дороги, заменяя их общественными территориями – Даллас. Часть дороги Interstate 345 отделяет центр города от популярного района Deer Ellum. О реализации проекта пока еще рано говорить, но тexasский транспортный департамент

уже согласился на его изучение, хотя прежде планировалось потратить 100 млн. долларов на ремонт этой дороги.

Данным проектом занимается группа Нью Даллас, которая надеется вернуть земли, отданные под автотрассу, для возможностей нового строительства, пешеходных сообщений и парков.