

## ПЕРЕМЕЩЕНИЕ ЧАСТНЫХ ПРОСТРАНСТВ. ИНТЕРВЬЮ С ТООМАСОМ ПААВЕРОМ / MOVING PRIVATE SPACES AROUND. INTERVIEW WITH TOOMAS PAAVER

интервью: Владимир Фролов

**Самая громкая новость последнего времени о таллинском общественном транспорте – решение сделать его бесплатным начиная с 2013 года. В августе об этом заявил мэр Эдгар Сависаар. Мера, направленная на то, чтобы позиционировать Таллин в качестве флага «зеленого» движения в Европе, уже подверглась жесткой критике как популистский политический жест. Что вы думаете о проекте и как он может работать в действительности?**

Я согласен, что в первую очередь это – популистское решение. Оно сокращает возможности инвестирования средств в системы общественного транспорта. В то же время может получиться так, что большее количество людей предпочтет общественный транспорт личному автомобилю, и это хорошо, поскольку тогда нам потребуется меньше пространства для транспорта. Но вместе с тем нам потребуется больше автобусов и трамваев, иначе публичный транспорт окажется переполненным и его качество снизится. Не знаю, где муниципалитет найдет деньги на развитие общественного транспорта. В первую очередь, нам необходимо обеспечить наилучшее качество инфраструктуры, чтобы люди пересели из автомобилей в общественный транспорт.

**Каковы основные проблемы транспортной системы Таллина и какие пути их решения вы могли бы предложить планировщикам и муниципалитету?**

Я думаю, самая большая проблема Таллина – то, что разные подсистемы общественного транспорта плохо скоординированы между собой. Если пользоваться только ими, то найти удобный маршрут от одной точки города до другой не всегда просто. В частности, поэтому люди отдают предпочтение автомобилям. Я также вижу проблемы в сфере развития пешеходных пространств. Специалисты по транспортному планированию, как правило, разрабатывают дорожные проекты, подразумевающие сокращение пешеходной зоны в пользу автодорожного полотна. Но люди будут пользоваться общественным транспортом, если он окажется на доступном расстоянии от дома, места работы, магазинов и т. д. Здесь есть противоречие. К сожалению, у нас в муниципалитете нет отдела, работающего с публичным пространством как единым целым. Я считаю, нам нужна такая институция. Если мы хотим удобное, хорошо организованное пространство, кто-то должен постоянно стремиться к этой цели, добиваться выполнения поставленных задач.

**Принимали ли вы личное участие в процессе городского планирования Таллина?**

Мне не приходилось работать в муниципалитете Таллина, но я подготовил несколько проектов как архитектор. Например, конкурсный проект транспортного терминала Кристине, где мы предложили усилить существующий железнодорожный коридор, наделив его новыми функциями (например, «велосипедное шоссе»), а также пустить здесь своего рода рельсовый автобус. Уже имеющийся путь дает великолепный шанс объединить разные части города, ключевые терминалы и городской центр посредством скоростной линии. С его помощью можно обеспечить общение между перспективным международным терминалом Юлемисте и пешеходной зоной центра Таллина, а также



Тоомас Паавер – архитектор и урбанист. С 2003 по 2007 год работал в муниципалитете Курессааре в качестве городского архитектора, в 2009–2010 годах был советником отдела пространственного планирования в Министерстве иностранных дел, работал над национальным планом пространственного развития Эстонии Eesti 2030+. **Toomas Paaver: architect and urbanist. Between 2003 and 2007 worked for Kuressaare municipality as town architect. 2009-2010: was an adviser to the planning department at the Ministry of Home Affairs; worked on the Estonian National Spatial Plan (strategy) Eesti 2030+**

Interviewer: Vladimir Frolov

The most striking recent news regarding Tallinn's transport system has been a decision to make public transport free of charge from 2013. The decision was announced by Mayor Edgar Savisaar in August and is intended to make Tallinn "the flagship of the green movement in Europe". It has been heavily criticized as a populist political gesture. What is your opinion of this innovation and do you think it can really work?

**I agree that it is mainly a populist decision, of course. It reduces the possibility for future investment in the public transport system. At the same time, more people will perhaps prefer public transport to private cars, and that is good because we will need less space for traffic. But then we shall also need more buses and trams, otherwise public transport will be overcrowded and its quality will suffer. So I don't know how our city government will find the money to develop the city's public transport. What we need most of all is good quality public transport so as to persuade people to switch from cars.**

What are the main problems of Tallinn's transport system, and how would you rate the ways in which these problems are being tackled by urban planners and the municipality?

**I think Tallinn's biggest problem is the bad connectivity between different public transport lines. It is not easy to find a convenient way to get from one point to another using public transport, so people prefer cars. Also, I see problems in the development of pedestrian space. Our transport planners usually spend their time drawing up plans for roads, and this involves reducing the space available to pedestrians and transport connections. But people will nevertheless use public transport if it is easily accessible from homes, workplaces, and shops, etc. Here is the contradiction. Unfortunately, there is no municipal or state department that works with public space as a whole. In my opinion, this is something we really need. If we want good, well-connected space, there should be somebody working towards this goal on a permanent basis.**

Have you taken part in the planning process yourself, and what has your contribution been?

**I have not worked for the municipality of Tallinn, but I have drawn up some projects and proposals as an architect. One of these projects was the competition entry for the Kristiine public transport terminal, where we reinforced the existing railway corridor by proposing the addition of new functions such as a 'bicycle highway' and something like a railbus. The existing corridor is a great opportunity to connect different parts of the city, including important terminals and the city centre, using an express route. This will make it possible to link the future international terminal at Lemiste with pedestrian spaces in Tallinn city centre, the port, and the old railway station (Balti jaam), involving the important node in Kristiine as well.**

It looks as though the 'bicycle highway' attached to the railway lines could indeed become an effective tool for developing an alternative transport system.

**If we want people to make more use of bicycles to get around every day, then we need good connections between the different parts of the city. If we plan bicycle paths along**

портом и старым железнодорожным вокзалом (Balti jaam), задействуя в том числе и транспортный узел Кристине.

**Вероятно, «велосипедное шоссе» в сочетании с линией общественного транспорта, при исключении частного, действительно может стать эффективным инструментом для развития альтернативной транспортной системы.**

Если мы хотим, чтобы люди чаще пользовались велосипедами в повседневной жизни, нам нужно, чтобы части города были соединены между собой. Просто проектирование велосипедных дорожек вдоль улиц – мало помогает, ибо по причине избытка перекрестков велосипедисты теряют и в скорости, и в безопасности. Железнодорожные коридоры и набережные – лучшие места для велосипедных дорожек, поскольку здесь мало перекрестков и легче покрыть большое расстояние. Нужно создать систему велосипедных дорожек, которая охватит все части города и сможет использоваться даже зимой.

Кроме того, в 2009–2010 годах я сотрудничал с отделом пространственного планирования Министерства иностранных дел в качестве советника. Мы работали над новой национальной стратегией пространственного развития Eesti 2030+. Не так давно этот документ был одобрен правительством. План определяет цели создания эффективной внутренней и внешней системы коммуникаций в Эстонии, главным образом на основе сети железных дорог. Я также готовил документ «Принципы пространственного развития эстонских городов» для Eesti 2030+, но в министерстве решили, что он не войдет в эту стратегию. Вероятно, его можно будет использовать в дальнейшем.

**А как проблема транспорта рассматривалась в ваших «Принципах пространственного развития городов»? И каковы эти принципы?**

Документ освещает в основном принципы планирования общественного пространства, но в нем также рассматривается компактное планирование жилых районов во избежание эффекта расползания субурбии. Мы считаем автомобиль частным пространством, а дорогу – инфраструктурой для перемещения этих частных пространств. Планируя и создавая общественное пространство, мы должны работать с пешеходной средой и средствами коммуникации, и только потом мы найдем место для машин. Такой должна быть стратегическая цель для всей Эстонии: осознание этой цели сможет повлиять на реализацию каждого городского проекта.

**В Таллине существует функциональное разделение между Старым городом – туристической зоной, бизнес-сити, жилыми районами советской застройки – и неплотно застроенным пригородом. Предпринимались ли в последнее время попытки улучшить ситуацию и существует ли план по внедрению усовершенствований в будущем?**

Это, конечно, вызов для генерального планирования. В случае Эстонии мышление людей меняется быстрее, чем мы успеваем планировать и строить новые крупные структуры. Старые генеральные планы предусматривали создание все более просторных автодорог. Такие планы использовались десятилетиями, но большинство из них остались нереализованными, поскольку мы не так богаты. Теперь все больше людей понимает, что мы не хотим жить только в автомобилях. Это значит, планы тоже надо изменить. Сейчас нам необходимо больше думать о способах комбинирования частного и общественного транспорта, а также о новых идеях для развития качественного пространства, в котором можно было бы создать объединенную пешеходно-велосипедную зону. Это улучшило бы систему коммуникаций в будущем.



photo: www.taevapiltmik.ee

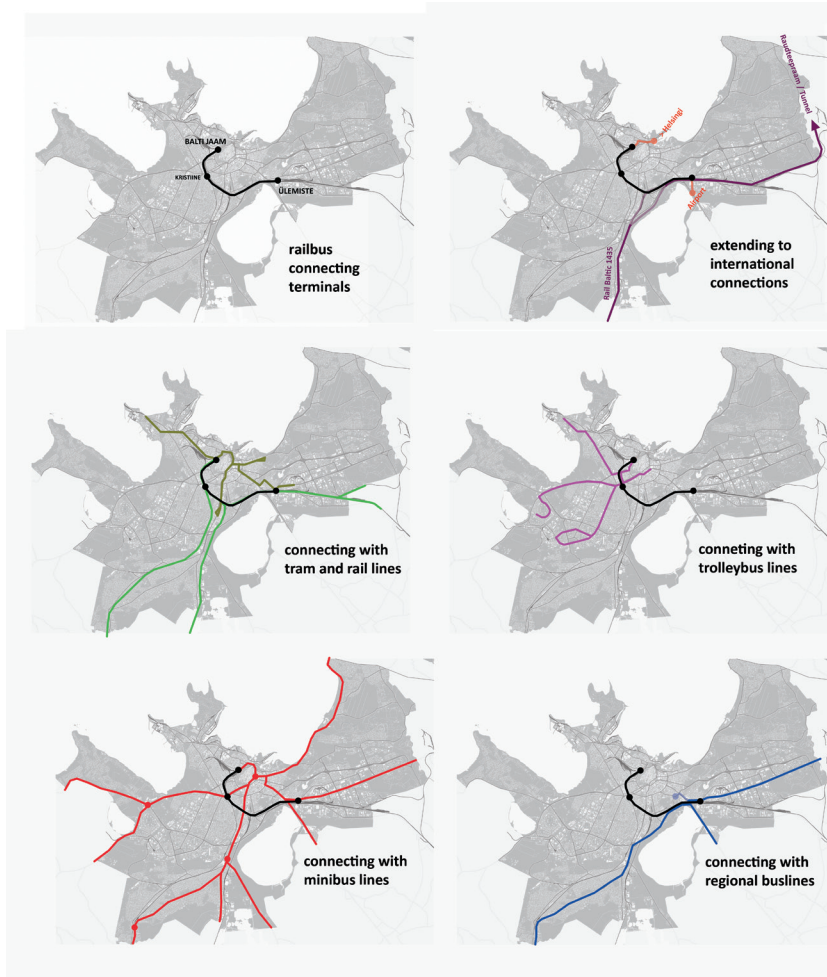
↑ Существующий железнодорожный коридор и вокзал (Балти яам) в центре города открывает большие возможности для создания новых публичных пространств, велосипедных маршрутов и систем общественного транспорта в Таллине **The existing railway corridor with the railway station (Balti Jaam) in the city centre offer great opportunities for creating and connecting public space, bicycle roads and public transport systems inside Tallinn**

**streets only, that doesn't help us much because the frequent crossroads reduce the speed and safety of cycling. Railway corridors and shorelines are the best places for cycle paths because they have few intersections and it is easier to cover longer distances. It is possible to create a network for cycling that will connect all parts of the city and also be usable during the winter.**

**Also, in 2009-2010 I worked as an adviser to the spatial planning department of the Ministry of Home Affairs, where we drew up a new national spatial strategy called Eesti 2030+, which has recently been adopted by the government. This document sets out the objectives for creating a well-connected space throughout Estonia and between Estonia and other countries, mostly by using the railways network. I also prepared a document entitled 'Principles for spatial development in Estonian cities' for Eesti 2030+, but the ministry decided not to incorporate it in the strategy. It will perhaps prove possible to use this document in the future.**

What approach did you take to the transportation problem in your 'Principles for spatial development principles'? And what are these principles?

**The document mainly deals with principles for planning public**



space, but also with compact development of residential areas so as to avoid urban sprawl. It's possible to regard the car as a private space and roads as the infrastructure for moving these private spaces around. In planning and designing public spaces we should work first with space and links for pedestrians and only then start looking for space for cars. This may be regarded as a strategic purpose for the whole of Estonia; it can then influence the planning of every development project.

Tallinn has strong functional divisions between the Old Town, which is mainly for tourists, the business area with its skyscrapers, residential blocks from Soviet times, and suburban areas of low density. Have there been any recent attempts to improve the situation or is there a plan to implement improvements in the future?

This, of course, is the challenge for general planning. In the case of Estonia people's mentality is changing more quickly than we can plan or build new big structures. The old general plans envisaged the creation of ever new and bigger roads for cars. Such plans have been around for tens of years, but are still largely unrealized because we are not very rich. More and more people understand now that we don't want to live in cars only. This means that the plans too need to be changed. We now need to think more about ways of combining public and private transport, and also about new ideas for developing the spatial quality of integrated cycling and pedestrian space. This can improve connections in the future..

Концепция скоростной линии «рельсовых автобусов», приспособляемой к существующему железнодорожному пути, – новый «становой хребет» системы общественного транспорта Таллина. Идея предложена в рамках конкурсного

проекта терминала общественного транспорта Кристиине. Авторы: Тоомас Паавер, Яак-Адам Лоовеер и Лаури Саар (студия Paik Arhitektid) Concept for an express railbus using the existing railway line. This can become the 'backbone' of Tallinn's public trans-

port system. The idea was proposed as part of a competition entry for a design for Kristiine public transport terminal. Authors: Toomas Paaver, Jaak-Adam Looepeer, and Lauri Saar (Paik Arhitektid)

Лучшие маршруты для велосипедных дорожек в Таллине – набережные, железнодорожные переходы и склоны в рельефе. За счет таких коридоров можно объединить велосипедные пути с системой общественного транспорта

The best routes for cycle highways in Tallinn are shorelines, railway corridors, and sloping parts of the landscape. Such corridors can be used to connect cycle routes with public transport systems