

РАЗДЕЛ ОБ ИНФРАСТРУКТУРЕ ПЕРЕМЕЩЕНИЯ ОХВАТЫВАЕТ РАЗЛИЧНЫЕ ПРИМЕРЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СЕТЕЙ (ПЕТЕРБУРГСКОЕ МЕТРО, БАЛТИЙСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА) И ОБЪЕКТОВ, РЕПРЕЗЕНТИРУЮЩИХ ТУ ИЛИ ИНУЮ ПОДОБНУЮ СЕТЬ (СТАНЦИЯ МЕТРО В ХЕЛЬСИНКИ, ПЕШЕХОДНЫЙ МОСТ В ЕЛГАВЕ). МОЖНО ЗАМЕТИТЬ, ЧТО ДОМИНИРОВАВШИЙ В XX ВЕКЕ ЧАСТНЫЙ АВТОТРАНСПОРТ УСТУПАЕТ МЕСТО ЭЛЕКТРИЧЕСКОМУ ОБЩЕСТВЕННОМУ, А ТАКЖЕ ВЕЛОСИПЕДУ, ЧТО И ПРИВОДИТ К ЭФФЕКТУ «БУЛЬВАРИЗАЦИИ» ГОРОДОВ, О КОТОРОЙ, НА ПРИМЕРЕ ХЕЛЬСИНКИ И ТАМПЕРЕ, РАССУЖДАЮТ ТИМО ХАМАЛАЙНЕН И ПАНУ ЛЕХТОВУОРИ. В ЦЕНТРЕ ПРОЦЕССА НАХОДИТСЯ ФИГУРА ФЛАНЕРА, ПЕРЕМЕЩАЮЩЕГОСЯ ПО КАНАЛАМ ИНФРАСТРУКТУРЫ – ОБЩЕСТВЕННОГО ПРОСТРАНСТВА, ЛИШЕННОГО ЧЕРТ ЛОКАЛЬНОСТИ, РАВНО КАК И НАЧАЛА ИЛИ КОНЦА.

OUR SECTION ON TRANSPORT INFRASTRUCTURE ENCOMPASSES VARIOUS EXAMPLES OF THE DEVELOPMENT OF TRANSPORT NETWORKS (THE ST PETERSBURG METRO, THE BALTIC RAILWAY LINE) AND STRUCTURES WHICH REPRESENT SUCH NETWORKS (A METRO STATION IN HELSINKI, A NEW PEDESTRIAN BRIDGE IN JELGAVA). WE MAY NOTE THAT PRIVATE TRANSPORT, THE DOMINANT FORM OF TRANSPORT IN THE 20TH AND ALSO TO CYCLING – AND THAT THIS IS LEADING TO THE ‘BOULEVARDIZATION’ OF CITIES. THE LATTER IS THE SUBJECT OF PIECES BY TIMO HAMALAINEN AND PANU LEHTOVUORI ON HELSINKI AND TAMPERE. THIS PROCESS IS CENTRED ON THE FIGURE OF THE FLANEUR. THE FLANEUR MOVES FROM PLACE TO PLACE USING CHANNELS THAT ARE PART OF THE INFRASTRUCTURE OF OPEN SPACE; THE LATTER HAS NONE OF THE QUALITIES OF A PARTICULAR PLACE, JUST AS IT HAS NO BEGINNING OR END.

ГОРОДБУЛЬВАРОВИЛИГОРОДМОЛЛОВ?ПРЕОБРАЗОВАНИЕТРАНСПОРТНОЙИНФРАСТРУКТУРЫХЕЛЬСИНКИ ИТАМПЕРЕКАКДРАЙВЕРИЗМЕНЕНИЯГОРОДСКОГОЛАНДШАФТА/CITYOFBOULEVARDSORCITYOFMALLS? URBANTRANSPORTINFRASTRUCTURERETROFITTSARECHANGINGTHEURBANLANDSCAPEINHELSINKIANDTAMPERE

текст: Тимо Хамалайнен, Пану Лехтовуори

Значительные инвестиции в инфраструктуру сегодня определяют облик Хельсинки и Тампере, двух крупнейших урбанистических центров Финляндии. Цель, которая объединяет многочисленные проекты по их развитию, – внедрение новых, гибридных городских ландшафтов, которые вытеснят или преобразуют существующую транспортную инфраструктуру крупного масштаба. Эти изменения происходят в основном вокруг железнодорожных терминалов и городских автострад, возникших в середине XX века. Финские проекты, как эхо, отражают трансформации, уже случившиеся во многих городах Европы и Северной Америки, где монофункциональные транспортные зоны были преобразованы в призванные оживить городскую среду кварталы и парки со смешанным назначением.

Вопрос активации городского пространства вошел в политический и градостроительный дискурс на волне характерной для XXI века идеологии «назад к городу». Мы можем говорить о принципиальном сдвиге в парадигме градостроительного планирования. Новая повестка дня в этом секторе базируется на многих структурных аспектах, таких как борьба городов за инвестиции и жителей, инновации в качестве двигателя постиндустриальной экономики и возросшая ценность человеческих контактов офлайн. Кроме того, опасения, вызванные изменениями климата, необходимость сократить потребление энергии и ресурсов, демографическая динамика (усиление немалочисленной, но преуспевающей группы молодых людей и растущее число пожилых, притом что оба поколения активно участвуют в городской жизни) вносят свою лепту в происходящие преобразования.

В Хельсинки и Тампере подобная тенденция породила два разных метода работы с первичной инфраструктурой и две схемы застройки, призванные создать новое городское пространство. Методологически, имея дело с вопросом инфраструктуры, города должны выбрать: сохранять, пусть и в меньшем масштабе, первоначальное транспортное назначение объектов или похоронить его под платформами и туннелями. Схема застройки также варьируется: можно предложить традиционную городскую планировку, сформированную улицами и жилыми кварталами, или же создать сверхплотные комплексы, совмещающие все функции в одном и том же месте (обычно это крытый комплекс, сходный по типологии с торговым центром).

В целом дискурс проектов транспортной инфраструктуры в Финляндии, да и в других странах, любопытным

by Timo Hamalainen, Panu Lehtovuori

Substantial infrastructure investments are currently reshaping Helsinki and Tampere, Finland’s two largest urban centres. The aim of most ongoing projects is to create new hybrid urban landscapes which will replace or modify large-scale transport infrastructures. These changes are taking place, in particular, around rail terminals and mid-20th century urban highways. The Finnish projects echo transformations in many European and North American cities, where single-use traffic zones are being converted to mixed-use neighbourhoods and parks to boost cities’ livability.

The notion of urban livability has recently made swift inroads into planning and policy discourse on the back of the 21st century ‘back to the city’ movement. We may talk about a paradigm shift in planning. The new urban agenda is founded on structural issues such as competition between cities over investment and residents, Internet-driven changes in work and services that are re-asserting an emphasis on high-quality urban locations, innovation as a driver of the post-industrial economy, and the related continued value of face-to-face human contacts. Furthermore, climate-change awareness, the need to reduce energy and material consumption, and changing demographics characterized by shrinking but more affluent younger generations and growing numbers of elderly citizens – both with distinctly urban living aspirations – are adding weight to the ongoing shift.

In Helsinki and Tampere the urban shift has given rise to two different methods of dealing with primary infrastructure retrofits and to two patterns of urban development to create new urban space.

In terms of method, cities are either choosing to keep, but downscale, original functions on the surface of the land or to bury the original transport infrastructure under decks and tunnels. In terms of type of development, the options are to create either traditional urban areas, complete with urban streets and blocks, or super-dense nodes which concentrate all functions together in one place, typically in indoor facilities resembling shopping malls.

Generally, the discourse around transport infrastructure projects in Finland and elsewhere interestingly reproduces the people-centric planning concepts that were in the past employed by architect Jan Gehl and his firm to transform central business districts by turning congested streets and surface parking lots into pedestrian streets.

This time round, it seems that the ideas have effectively made a leap to the regional level of urban planning and that

образом воспроизводит антропоцентрические концепции архитектора Яна Гейла, которые использовались для трансформации центральных кварталов в разных городах мира, когда улицы с плотным движением и пространства с парковками превращались в пешеходные зоны.

Сегодня можно сказать, что эти идеи успешно вышли на региональный уровень градостроительного планирования и что цель сформировать небольшие оживленные пешеходные зоны переросла в стремление создать внутренне связанные жилые кварталы, пешеходные, но и имеющие комфортное транспортное сообщение, безопасные для окружающей среды и совмещающие смешанные типы жилья с привлекательными парками.

Хельсинки

Первая ключевая стратегия развития инфраструктуры в Хельсинки, которая уже находится в процессе разработки, состоит в том, чтобы стимулировать строительство вокруг транспортных узлов, в первую очередь – железнодорожных. Центр Камппи в сердце Хельсинки (2006)¹ можно рассматривать как прототип подобного урбанистического развития столичного инфраструктурного пространства XXI века. Камппи – это комплекс общей площадью 135 тысяч квадратных метров, состоящий из крупного торгового центра, жилых помещений и офисов, расположенных над станцией метро и автовокзалом местного и междугороднего сообщения. До начала реализации проекта автобусные вокзалы располагались на поверхности земли, но в результате были переведены под землю, что позволило освободить около четырех гектаров для новой застройки и в итоге повысить эффективность землепользования в центре Хельсинки.

Та же концепция впоследствии была применена при планировании района Каласатама в восточной части городского центра. Здесь поверх и вокруг станции метро и восточного автодорожного въезда в город возводится торговый молл, по площади в два раза больше, чем Камппи, в сочетании с восьмью преимущественно жилыми высотными зданиями и больницей. Согласно проекту, строительство должно быть завершено к 2020 году.

В прошлом году в Хельсинки были опубликованы планы переустройства второго по величине городского

ВОПРОСАКТИВАЦИИГОРОДСКОГОПРОСТРАНСТВАВОШЕАВПОЛИТИЧЕСКИЙ ИГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЙДИСКУРСНАВОЛНЕХАРАКТЕРНОЙДЛЯXXIВЕКА ИДЕОЛОГИИ /НАЗАД К ГОРОДУ/

THE NOTION OF URBAN LIVABILITY HAS RECENTLY MADE SWIFT INROADS INTO PLANNING AND POLICY DISCOURSE ON THE BACK OF THE 21ST CENTURY /BACK TO THE CITY/ MOVEMENT

1. Подробнее см.: Проект Балтия. 2012. № 3 (17). С. 56–60
On this see: *Project Baltia*, 2012, No. 3 (17), pp. 56–60

▼ Helin & Co. Проект мультифункционального квартала Каласатама. Хельсинки, 2013
Helin & Co. Kalasatama. Project for multi-functional city block. Helsinki, 2013

the goal of achieving lively small-scale pedestrianism has grown into a desire to achieve connected neighbourhoods which are pedestrian and yet transit-friendly, environmentally conscious, and which offer mixed housing types as well as attractive parks.

Helsinki

Helsinki’s first major infrastructure retrofit strategy, a strategy which is already being realized, involves intensifying development around transit hubs, particularly at rail nodes. Kamppi Centre (2006) in the heart of Helsinki may be considered a 21st-century prototype for this type of infrastructure redevelopment.¹ Kamppi Centre is a 135,000 sq. m complex consisting of a large shopping mall, housing, and offices on top of a regional and long distance bus station and a metro station. Prior to this project, the bus station was a surface function; it has now been buried underground in order to free up approximately four hectares of land for redevelopment purposes and, ultimately, to increase efficiency of land use in central Helsinki.

The same approach has now been taken in the planning of Kalasatama on the eastern edge of the inner city. Here, a mall complex twice the size of Kamppi, together with eight mostly residential high-rises and a public health centre, are set to evolve as the centre of a large new brownfield neighbourhood on top of and around a metro station and the city’s eastern entry highway. Completion of the centre is planned for the 2020s.

Last year, Helsinki also revealed its plans for redeveloping the city’s second major railway hub in Pasila. The station



железнодорожного узла – в Пасила. Здешний вокзал объединяет междугородние, местные и международные линии сообщения и расположен сбоку от крупной сортировочной станции – широкого оврага, разделяющего район Пасила на восточную и западную части. К 2020 году, по мере строительства подземных железнодорожных объектов, значительную площадь сортировочной станции Пасила займут три корпуса комплекса Tripla, который позволит расширить существующую платформу вокзала, чтобы объединить обе стороны городка. Проект охватывает 140 тысяч квадратных метров площади и включает торговый центр, жилые помещения, отель, многофункциональную арену и высотные офисные здания. Эта фаза переустройства района Пасила позволит разместить три тысячи новых жильцов, создать 15 тысяч рабочих мест и в дальнейшем продолжить развитие к северу и югу от Tripla.

Оценивая планы Хельсинки по возведению крупных торговых центров, стоит задать вопрос, связанный с актуальными градостроительными тенденциями: неужели торговые моллы – это тот тип городского пространства, который нужен людям? Централизованные замкнутые модели застройки могут свести на нет стремление создавать привлекательные публичные пространства и улицы за их пределами и ограничат, таким образом, возможности для активного времяпрепровождения в условиях города. Традиционные схемы застройки в форме улиц, с другой стороны, ассоциируются с общественной жизнью, поскольку они выступают как среда для движения, а также в качестве политического, символического и церемониального пространства города. С этой точки зрения, моллы выглядят в культурном смысле контрпродуктивными.

Будто стремясь ответить на подобный вызов, Хельсинки проявляет активный интерес к идее «бульваризации», подразумевающей сокращение и переустройство городских автомобильных дорог – по образцу парижских бульваров. Появившись несколько десятилетий назад, концепция «бульваризации» вызвала оживленные дебаты в сфере градостроительного планирования, а после своего недавнего возрождения в дипломном проекте Карлоса Ламуэлы 2010 года, посвященном переустройству восточной секции Лянсивяйля, шестиполосной въездной дороги

connects regional, domestic, and international train services and is located at the side of a large railway yard – a wide ravine separating the neighbourhoods of Eastern and Western Pasila. By the 2020s, in addition to the creation of new underground railway capacity, a considerable part of the existing railway yard in Pasila will have been replaced with a three-block complex called 'Tripla', which essentially will expand the station's current deck area to connect the two sides of Pasila. The project will have 140,000 sq. m of development in the form of a shopping mall, housing units, a hotel, a multipurpose arena, and high-rise office towers. This phase of Pasila's redevelopment will bring 3,000 new residents and 15,000 jobs; there are plans to keep on adding new development to the north and south of Tripla.

When evaluating Helsinki's plans to construct major shopping mall environments, a question well worth asking – given recent urbanization trends – is whether the new mall areas are really the kind of urbanism that people want. Centralized and enclosed development patterns are likely to significantly reduce efforts for creating inviting public spaces and streets outside the malls – and thus to result in fewer opportunities for achieving vibrant urban life. Development patterns based on traditional urban streets, on the other hand, are associated with public life since they act as spaces for movement as well as for the city's political, symbolic, and ceremonial functions. From this point of view, mall areas can be seen as culturally unproductive.

As in answer to that question, Helsinki has also taken an active interest in the idea of 'boulevardization'. The latter involves downscaling and retrofitting the city's urban highway environments into Parisian-style boulevards. The 'boulevardization' concept has run in and out of planning debates throughout recent decades, but it seems that after its recent re-emergence following Carlos Lamuela's 2010 master's diploma for retrofitting the easternmost section of Lansivayla, a six-lane entry road in the west of Helsinki, the term is here to stay.

The basic idea is to thin down broad highways to about half of their present width. This will give the same capacity in terms of numbers of vehicles, but the vehicles will move at lower speeds, which will mean less traffic noise and emis-

на западе Хельсинки, этот термин оказался вновь актуальным.

Основная идея состоит в том, чтобы урезать ширину автомобильных дорог примерно наполовину. Предполагается сохранить тот же транспортный поток, но сократить скорость движения, что позволит понизить уровень шума и лучше контролировать выбросы. Эта трансформация, кроме того, поможет освободить участки для застройки по сторонам дороги и повысить стоимость недвижимости рядом с ней. В настоящий момент специалисты по стратегическому планированию Хельсинки рассматривают возможность поступить так же со всеми основными автомагистралями города в рамках первой кольцевой дороги, что позволит высвободить до шести-восьми миллионов квадратных метров для жилищной и деловой застройки.

В противовес концепции моллов, метод «бульваризации» неразрывно связан со стремлением создать более открытое, «градоподобное», живое пространство. Документация по городскому планированию сопровождается наглядными иллюстрациями, которые акцентируют внимание на новых городских пространствах, жизнь в которых будет вращаться вокруг классических бульваров: как в транспортном аспекте, так и в смысле мультифункциональности и высокого качества общественных пространств. Основным аргумент «за» состоит в том, что, заполнив лакуны, сформированные крупномасштабной автодорожной средой, можно убрать границы между районами, централизовать жилищную деловую застройку, дабы лучше соответствовать нуждам молодых поколений.

Тем не менее, прежде чем мы увидим в Хельсинки эти новые бульвары, нужно преодолеть многочисленные препятствия. Важно и то, что городу следует найти подходящие инструменты, дабы материализовать плотную и однородную городскую среду, которая будет сочетаться с «бульварным» видением пространства. Проблема состоит в том, что, как показали последние десятилетия, в Финляндии недостаточно компетенций для развития функционально плотных городских районов, способных воссоздать тот же эффект, что и довоенные городские кварталы, существовавшие по всей стране. При этом в системе планирования доминирует подход, традиционно нацеленный на децентрализацию.

Тампере

Первый одобренный в Тампере проект обновления инфраструктуры (2011 год) во многом, как и проект для Пасила в Хельсинки, базируется на идее преобразовать железнодорожные пути у городского вокзала. Стратегия определилась, когда возникла идея построить на месте платформ к югу от вокзала крупную многофункциональную арену, высотное офисное здание и многоэтажные жилые сооружения с коммерческими пространствами на первом этаже, добавив таким способом около 130 тысяч квадратных метров. Как и в Пасила, проект призван заполнить пустое пространство, оставшееся в центре города от железнодорожных путей. Однако ключевое отличие от модели преобразования вокзала и платформ, принятой в Хельсинки, заключается в том, что в Тампере преимущество отдано открытым городским улицам – вместо централизации всех функций в рамках торгового центра. В связи с недостатком финансирования строительные работы еще не начаты.

Несмотря на сложившуюся ситуацию, ранее в этом году город объявил конкурс идей, чтобы найти способ объединить разрозненные районы в центре за счет распространения первоначального проекта переустройства на оставшуюся площадь вокзала и его непосредственные окрестности (около 18 гектаров). Опять-таки, необходимо создать открытое и непрерывное городское пространство вместо закрытой инфраструктуры.

В конце 2013 года в городе началась реализация первого проекта по переустройству: было запущено строи-

В ПРОТИВОВЕС КОНЦЕПЦИИ МОЛЛОВ, МЕТОД /БУЛЬВАРИЗАЦИИ/ НЕРАЗРЫВНО СВЯЗАН СО СТРЕМЛЕНИЕМ СОЗДАТЬ БОЛЕЕ ОТКРЫТОЕ, /ГРАДОПОДОБНОЕ/, ЖИВОЕ ПРОСТРАНСТВО

UNLIKE THE MALL PATTERN, THE BOULEVARDIZATION METHOD IS INSEPARABLY LINKED TO AN ASPIRATION FOR INTRODUCING MORE OPEN, CITY-LIKE, URBAN FABRIC INTO THE CITY

sions. The transformation also frees up land beside the roads for development and boosts the value of adjacent real estate. At the moment, Helsinki's strategic planners are envisaging doing the same to all of the city's major urban highways inside Ring Road I; this could amount to as much as 6 to 8 million square metres of space in the form of new residential and business development.

Unlike the mall pattern, the boulevardization method is inseparably linked to an aspiration for introducing more open, city-like, urban fabric into the city. The city's planning documents are accompanied by visualizations that underline new urban spaces revolving around classic boulevards for all modes of transport, mixed uses, and high-quality public spaces. The general argument is that by filling in fractures in the urban fabric caused by large-scale highway environments the city is removing barriers between neighbourhoods and centralizing residential and business development to serve the needs of younger generations.

However, many obstacles still need to be surmounted before we see these new boulevards in Helsinki. Not least importantly, the city needs to find proper tools for materializing the kind of dense and continuous urban space imagined by the boulevard visions. The problem is that recent decades have proved that Finland lacks expertise for developing dense urban neighbourhoods that are able to offer the same urban experience as the pre-war inner-city neighbourhoods do across the country. On the contrary, the planning system's prevailing approach has conventionally aimed at organic decentralization.

Tampere

Much like in Helsinki's Pasila, Tampere's first politically approved (2011) infrastructure retrofit project is based on the concept of covering up railway tracks around the city's train station. This strategic move began with an initiative to construct a large new multipurpose arena and high-rise office and residential towers with street-level shop space on top of a large deck structure just south of the station, adding up to roughly 130,000 sq. m of on-deck development. As in Pasila, the project seeks to fill an empty space left by the railway tracks in the city centre. However, a key difference from Helsinki's deck and station retrofit is Tampere's aim of favouring open urban streets as opposed to centralizing functions in a shopping mall. Due to insufficient funding, the construction work is yet to commence.

This notwithstanding, the city launched an ideas competition earlier this year in an attempt to proceed further with its goal of connecting the now-disconnected sides of the inner centre by expanding the retrofit project to the rest of the train station area and its immediate surroundings (roughly 18 hectares). Again, the purpose is to find solutions that will promote continuous urban development in the city centre, as opposed to concentrating facilities inside buildings.

In late 2013 the city got its first retrofit project underway when it started tunnelling operations for the most central section (2.3 km) of its only high-speed city-centre highway. Tampere is located on a narrow isthmus between two large lakes; the four-lane road runs along the shoreline of Lake Nasijarvi on the northern side of the city. Since the 1970s, the road has on the one hand provided access to central Tampere from the

OMA, Arkitehdit Soini и Horto Oy. Проект мультифункциональной платформы Tripla, соединяющий восточную и западную части Пасила OMA and Arkitehdit Soini & Horto Oy. Tripla, a multipurpose deck complex, connects East and West Pasila





W Концепция трансформации национальной магистрали № 3 (главной дороги, ведущей в Хельсинки с севера) в городской бульвар. Визуализация: 3D-рендер для Департамента по городскому планированию Хельсинки **Visions of National Highway 3, Helsinki's main entry road from the North, transformed into an urban boulevard.** Visualization by 3D Render for the Helsinki City Planning Department



тельство туннеля для центральной секции (2,3 километра) единственной скоростной автострады в центре города. Тампере расположен на узком перешейке между двумя большими озерами, и четырехполосная дорога проходит по берегу озера Нясяярви на северной оконечности города. С 1970-х годов дорога обеспечивала связь между центром и пригородами Тампере и формировала коридор, по которому город можно эффективно миновать; с другой стороны, она надежно преграждает горожанам путь к озеру. Проект туннеля разработан так, чтобы сохранить функции дороги и в то же время помочь людям заново открыть для себя озерное побережье, создать на освобожденных участках новые жилые районы в центральной части города, способные вместить примерно шесть тысяч человек.

Статус национальной транспортной магистрали у этой автострады – основная причина того, что «бульварные» планы (по примеру Хельсинки) никогда не обсуждались в Тампере. В конце концов, после напряженных политических дебатов, была выбрана модель «платформа + туннель», поскольку она подразумевает минимальную, по сравнению с методом сокращения автострад, реорганизацию транспортной системы. Дискуссия шла в основном вокруг стоимости туннеля. Вероятно, это справедливый вопрос: действительно ли разделение людей и транспорта при помощи новой масштабной и дорогой инфраструктуры, предусмотренной проектом «платформа + туннель», в итоге жизнеспособно?

В то время как новые системы платформ и железнодорожных узлов, в общем, обоснованы, особенно в городах, которые одновременно инвестируют средства в новые виды транзитного сообщения, – сомнительно, что тот же подход можно обсуждать в контексте скоростных автострад. В последнем случае города будут вынуждены затратить значительные силы и средства, дабы вторично преобразовать огромные площади в специализированные зоны, предназначенные только для автотранспорта. В отличие от тех, что нужны для реализации «бульварной» модели, такие инвестиции чрезвычайно велики, общественный же сектор, который должен будет оплачивать их обслуживание, получит очень незначительный выигреш.

С другой стороны городского центра, в Этеляпуйсто (Южный парк), недавно проходил интересный архитектурный конкурс. Его выиграл швед Йоханнес Товатт, который предложил сократить поток и немного изменить направление местной автострады, превратив ее в главную улицу в традиционном городском квартале – на пути к озеру Пюхьяярви. Второй победитель, бюро KCAP Architects, оказался не столь смелым в своей урбанизационной идее. Сейчас идет процесс открытого обсуждения, с участием общественности и экспертов, относительно развития озерного побережья.

Новая трамвайная линия, долженствующая соединить центр Тампере с его восточной и западной окраинами, будет согласована до начала лета. Трамвай – неотъемлемая часть полноценной стратегии, которая облегчит работу железнодорожного узла и станет способствовать другим усовершенствованиям и уплотнению центра города.

Будущее покажет, как эти проекты обновления транспортной инфраструктуры смогут реализоваться, как они повлияют на темп жизни и привлекательность Хельсинки и Тампере. В любом случае, благодаря разнообразию методов и схем другие финские города при планировании смогут максимально эффективно оценить, что работает, а что – нет.

T Studio Daniel Libeskind для NCC. Проект нового стадиона и урбанистической среды над железнодорожными путями к югу от вокзала в Тампере **Studio Daniel Libeskind for NCC. Project for a new arena and urban fabric over train tracks south of Tampere's railway station**



suburbs and an efficient way of bypassing the city, but on the other has also very efficiently blocked citizens' access to the lake. The retrofit project involving the tunnel is intended to preserve the road's functions while restoring access to the lakeside areas and creating new centrally-located urban neighbourhoods for about 6,000 residents on the land thus freed up.

Due to the nature and status of the road as a national highway, boulevardization plans such as those as in Helsinki have never been discussed in Tampere. Fierce political debate preceded the choice of the deck and tunnel method, whose advantage is that it requires minimal reorganization of existing traffic systems. The debate was essentially about the cost of the tunnel. Arguably, it is a fair question to ask if segregation of people and traffic through creation of heavy and expensive new infrastructure, as in Tampere's tunnel and deck option, is ultimately a viable option.

Whereas new deck structures at rail transit nodes are generally justifiable, especially if a city is simultaneously investing in new transit options, it is questionable if the same can be argued for highway decks. In the latter case, cities are essentially spending a lot of time and money turning enormous areas of land into car-only zones for the second time round. Unlike the boulevard model, such investments are very expensive in the first place and offer very little financial return to the public sector, which has to pay for their maintenance and upkeep.

On the other side of the city centre, at Etelapuiisto (South Park), an interesting architecture competition has recently taken place. It was won by Johannes Tovatt (Sweden), who proposed reducing vehicle flow and slightly changing the route taken by the local highway, turning it into the main street of a traditional urban street block, on the way to Lake Pyhajarvi. The second winner, KCAP Architects, was not so bold in its urbanizing ideas. Open discussion of the question of how to develop the lake shore is currently underway, involving the general public and experts.

A new tramline linking the centre of Tampere with its eastern and western fringes will be given planning permission before the beginning of summer. The tram system is an integral part of a comprehensive strategy aimed at reducing the load on the railway hub, and will facilitate other improvements and densification of the city centre.

Time will show how these transport infrastructure retrofit projects will proceed and what impact they will ultimately have on the livability and attractiveness of Helsinki and Tampere. However, given the variety of transformation methods and patterns being tried out, other Finnish cities will have the opportunity to evaluate carefully what works and what does not.

Тимо Хамалайнен – географ, специалист по городскому и региональному планированию, а также культурной политике. Городской блогер на urbanfinland.com. Живет в Хельсинки **Timo Hamalainen is a geographer specialized in urban & regional planning and cultural policy, and a city blogger at urbanfinland.com. He lives in Helsinki**

Пану Лехтовуори – архитектор и урбанист. Профессор теории планирования в Школе архитектуры Технологического университета Тампере **Panu Lehtovuori is an architect and urbanist. Currently he works as the Professor of Planning Theory at Tampere University of Technology's School of Architecture**