

Вячеслав Валентинович Прокопенко✉

канд. техн. наук, доцент, доцент каф. урбанистики и теории архитектуры, Волгоградский государственный технический университет (ВолгГТУ). Россия, Волгоград, 400074, ул. Академическая, 1;
e-mail: v.v.p_24@mail.ru; ORCID: 0000-0002-8161-9766

Елена Геннадьевна Лактюхина

канд. социол. наук, доцент Школы образования, Тюменский государственный университет (ТюмГУ). Россия, Тюмень, 625007, пр. 9 Мая, 5; доц. кафедры урбанистики и теории архитектуры, Волгоградский государственный технический университет (ВолгГТУ). Россия, 400074, Волгоград, ул. Академическая, 1;
e-mail: e.g.laktiukhina@utmn.ru

Владимир Вячеславович Тырин

магистрант направления «Градостроительство», Волгоградский государственный технический университет (ВолгГТУ). Россия, 400074, Волгоград, ул. Академическая, 1;
e-mail: kickerinthedark@gmail.com

**МЕСТА, НЕ-МЕСТА, ПРОСТРАНСТВА:
СТРУКТУРА И МОБИЛЬНОСТЬ ПОСТСОВЕТСКИХ ГОРОДОВ**

В своей работе авторы строят концептуальную сетку для различения пространства российского постсоветского города, чтобы ответить на вопросы: как в условиях актуальных возможностей удовлетворения потребностей современного человека, с учетом постоянного роста численности населения и объема его потребностей, должно структурироваться городское пространство; как выстраивается мобильность пользователей городского пространства в структуре жилой территории; какое значение придается окружающей среде, создаваемой застройкой, и способна ли она удовлетворять многочисленные потребности горожан.

Ключевые слова: пространство, жилой комплекс, городская среда, мобильность, постсоветский город.

Для цитирования: Прокопенко В. В., Лактюхина Е. Г., Тырин В. В. Места, не-места, пространства: структура и мобильность постсоветских городов // Социология города. 2024. № 1. С. 16—24. DOI: 10.35211/19943520_2024_1_16

Введение

Теория градостроительства направлена на поиск способов создания «человеческой среды» — застроенного или искусственного окружения — без изменения основных характеристик природной среды, необходимых для нормальной психической и физической жизни общества. «Человеческая среда» является сложным историческим явлением, в ходе своего развития она объединяет элементы прошлых и современных социальных порядков и элементов повседневности, превращаясь в градостроительную систему со всеми ее противоречиями.

В современных условиях, принимая во внимание исторически сложившиеся формы организации жизни, необходимо ориентироваться на актуальный образ жизни и потребности современных горожан. Градостроительство должно точно обозначить основные черты повседневности, которые определяются конкретным местом и временем. Важно найти способы гармоничного сосуществования прошлого и настоящего путем постепенного отказа от старых, устаревших подходов к организации городской среды и внедрения новых методов. Кроме того, градостроительство должно заботиться о том, чтобы созданные сегодня объекты не становились препятствием для развития сообщества, но оказывали благотворное влияние на него.

«Человеческая среда» — это комплексный совокупный образ жизни населения на конкретной территории. Она должна быть не только жизнеспособной и соответствующей общим целям совместного существования, но и способной гибко адаптироваться к изменяющимся потребностям будущих поколений. Однако российская градостроительная практика сегодня представляет нам иную картину. По данным Росстата, за последние два десятилетия объем жилищного строительства в России увеличился в несколько раз, с 131,6 млн м³ в 2000 г. до 467,8 млн м³ в 2022 г., основной рост приходится на последние 6 лет, и это положительная динамика для развития городов¹. С разницей в абсолютных числах в крупнейших российских городах общая тенденция жилой застройки следующая: преимущественно возводятся жилые комплексы, а не отдельные дома, средняя этажность — от 11 до 15 этажей из расчета на строящийся дом, 14—16 этажей на строящуюся жилую единицу, однако примерно половина строящегося объема — это дома высотой 18—24 этажа. В целом по стране доля домов высотных (выше 25 этажей) составляет 26,3 %. До конца текущего года все крупнейшие города получают от 300 тыс. до 1 млн м² жилья.

Количество возводимых в 2024 г. жилых комплексов во всех крупных городах страны исчисляется десятками². Типовая застройка была широко популярна в Европе и США до 1960—1970-х гг. Последующие десятилетия города, которые уже успешно решили проблему нехватки жилья путем строительства панельных многоэтажек, столкнулись с новой проблемой: как сделать эти районы комфортными для проживания, избегая сложных и дорогостоящих сносов. В России развитие городской среды в большей степени определяется застройщиками, чьи практики существенно отличаются от современных тенденций пространственного развития.

В своей статье мы попытаемся построить концептуальную сетку для различения пространства российского постсоветского города, чтобы ответить на вопросы: как структурируется пространство постсоветского города и как оно выстраивает мобильность своих пользователей?

¹ Федеральная служба государственной статистики. Строительство. URL: <https://rosstat.gov.ru/folder/14458> (дата обращения: 04.03.2024).

² Единый ресурс застройщиков. URL: <https://erzrf.ru/novostroyki?region=volgogradskaya-oblast®ionKey=144379001&costType=1&sortType=cmxrating> (дата обращения: 04.03.2024).

Просто панельки

В 2020 г. вышла книга М. Мельниковой «Не просто панельки. Немецкий опыт работы с районами массовой жилой застройки». Автор анализирует современные способы благоустройства территорий микрорайонной застройки по единым принципам планировки. Во многих странах такие районы попросту снесли еще в 1970—1990 гг., однако это решение, помимо дороговизны, имеет и другие минусы: как правило, эти районы уже имеют развитую инфраструктуру (даже если ее не было в первые годы жизни района, за десятилетия там сложились маршруты городского транспорта и мелкий бизнес), большие открытые пространства между домами заняты стихийно сложившимися парками и садами, разбитыми местными жителями и разросшимися за много лет; несмотря на искусственность заселения таких районов — как правило, они заселяются представителями одного поколения и социального класса — с годами сложились дворовые сообщества. Следовательно, сносить такие районы сейчас — значит разрушить те блага, которые появились вопреки ошибкам планировщиков, спустя десятилетия это уже не просто панельки, это городские сообщества. Поэтому благоустройство и реновация таких территорий германскими властями проводятся преимущественно через снижение этажности домов, расширение площади квартир, добавление балконов и лоджий, организацию закрытых дворов, уплотнение застройки и т. д.

Новые российские жилые комплексы отличаются от модернистских районов середины XX в. Помимо того, что этажность современных комплексов гораздо выше, количество квартир и жильцов больше, чем в микрорайонах, строившихся в 1950-е гг. по всей Европе и советским городам, есть и другие отличия: в домах повышенной этажности дворовые сообщества образуются сложнее, придомовая территория не присваивается и редко становится точкой сборки единомышленников. В советские хрущевки семьи переезжали с перспективой долгой жизни (нередко отстояв многолетнюю очередь на получение жилплощади), нынешние новостройки (как и любое другое жилье) не рассматриваются как место жительства с долгой перспективой — сам образ жизни современного горожанина не предполагает долгосрочного планирования. Кроме того, значительная доля квартир в новостройках — однокомнатные, они не предполагают долгой семейной жизни, часто это съемное временное жилье. Включенность горожан в пространство жилого комплекса минимальна, единственными его пользователями становятся молодые родители с детьми младших возрастов — они вынуждены гулять вокруг своих необжитых домов по пустынной территории, не имея возможности перемещаться по городу для ежедневных прогулок. Следовательно, современные жилые комплексы такими благами, как дворовые сообщества и стихийные сады, скорее всего, не обзаведутся. Места современного города редко получают собственное имя или какое бы то ни было идентифицирующее их определение.

Эти места чаще всего именуется пространством — термином градостроителей и городских чиновников, лишенным содержания в отсутствие прилагательного, определяющего функциональную принадлежность: общественные, досуговые, спортивные и детские пространства, которые активно проектируются, строятся и открываются в городах, решая проблему благоустройства и комфорта территорий.

От частного к общему

Элементы, составляющие понятие комплексных жилых территорий, разделяются на две неоднородных совокупности объектов, требующие отдельных решений, но тесно связанные друг с другом. Первая категория центрарована функцией жилища и личным пространством в относительной изоляции от общественной жизни. Вторая категория предполагает вспомогательные функции жилища, связанные с жизнью сообщества. Для правильного определения территориальных границ каждой из категорий объектов и мобильности в них необходимо четко различать структуру жилого пространства и понимать взаимосвязь между ними как внутри отдельной структуры, так и внешней средой.

В теории градостроительства баланс публичного и частного пространства иллюстрирует классическая квартальная застройка. Двор одного или нескольких примыкающих друг к другу домов становится частной территорией жильцов и дворового сообщества (как близко знакомых людей), фасад дома, выходящий на улицу (публичное пространство), становится границей между двумя типами пространств. С ростом города увеличивается масштаб его структурных единиц, их иерархия и взаимосвязи, проектируемые градостроителями. Модернистская идея функционального членения пространства подразделяет жилую территорию на подзоны исходя из их способности выполнять различные функции. Примером морфологических единиц в структуре жилой территории могут служить жилая группа, жилой комплекс, микрорайон, квартал, сектор или район. Чем больше морфологическая единица, тем сложнее организуется система снабжения и обслуживания, социальные требования — образование, наличие третьих мест, учет культурных и духовных потребностей, экологические требования, касающиеся рекреационных возможностей территории, а также мобильность внутри нее. В настоящее время именно проблема внутригородской мобильности стала одной из первоочередных в организации жизни в градостроительной системе с доминированием застройки жилыми комплексами.

Зачастую в российских городах новое строительство — это отдельно стоящие здания или комплексы, которые внедряются в существующую городскую ткань, тем самым нагружая ее дополнительными пассажиропотоками без изменения существующего транспортного каркаса. Чем вызвана такая градостроительная практика? Во-первых, отсутствием единой градостроительной стратегии на всей территории. Во-вторых, отсутствием прогнозных моделей по интенсивности связей между территориями города или недостаточное их использование. В-третьих, стремлением девелоперов удешевить процесс строительства и «нагрузить» уже имеющуюся социальную и инженерную инфраструктуру, не создавая новую. Бесспорно, при уплотнении застройки легче и быстрее осваивать территорию, к тому же стоимость строительства на единицу площади снижается, однако для развития городской среды это отсроченные проблемы близкого будущего.

Большие морфологические единицы — жилой комплекс, микрорайон, квартал и т. д. — не осваиваются и не присваиваются его обитателями. Часто территории внутри и между таких объектов становятся «не чьими территориями». Каким образом можно концептуализировать пространства этих больших единиц?

Места, не-места, пространства

Обратимся к различению места и не-места, которое проводит французский антрополог и социолог Марк Оже. Он предлагает несколько переменных: идентичность (соотнесение с местом), перемещения, дискурс, который проговаривается в этом месте, и язык этого дискурса. Через эти индикаторы он формулирует два определения. Место — нечто «создающее идентичность, формирующее связи и имеющее отношение к истории» (Оже, 2017: 36), «выражается в слове, в многозначительном обмене паролями, в соучастии и заговорщицеской близости слушателей» (Там же: 35). Не-место — «пространство, не определимое ни через идентичность, ни через связи, ни через историю» (Там же: 40). Конститутивный признак не-места в том, что оно определяется словами или текстами — инструкциями и указаниями, визуализированными символами (дорожные знаки) или в форме естественного языка («по газону не ходить»). Эти правила движения написаны муниципалитетом, министерством транспорта или коммерческим предприятием и обращены к «среднему человеку», пользователю, причем не только обращены — они его производят. Пассажиры, клиенты, посетители наделяются единой идентичностью, несмотря на то, что им нужно постоянно удостоверять свою личность (пользоваться персональной банковской картой, попадать на территорию своего двора или подъезда с помощью персонифицирующего пользователя ключа и т. д.), в противоположность подлинному, «антропологическому» месту, которое «складывается из уникальных идентичностей — местных языковых особенностей, примет пейзажа, неписаных правил жизни» (Там же: 46). В не-месте нет истории, здесь «вечно длящееся настоящее». Важной переменной, определяющей место и не-место, является мобильность (перемещения как способ освоения места и бытования в нем; транзитное безучастное пересечение по формальным правилам и/или «принятие позиции» отстраненного наблюдателя).

Вернемся в пространство постсоветского города. Строящиеся жилые комплексы наследуют базовые принципы функциональной разметки советской застройки в силу по-прежнему действующих строительных норм и правил прошлых лет. Основанием для распределения городских объектов является несколько взаимосвязанных переменных: частота использования объекта, удаленность от дома, функциональное назначение. Так, детские сады, школы, магазины, аптеки и поликлиники стали объектами, закрывающими ежедневные потребности, до этих объектов можно дойти пешком. Объекты периодического использования с 15-минутной доступностью на общественном транспорте — кинотеатры, универмаги, спортивные сооружения, библиотеки, клубы. Более редкое использование с получасовой доступностью на транспорте отводится музейным и выставочным залам, больницам и ресторанам.

Представление о жизни и потребностях горожанина, сформированное в середине прошлого века, очевидно не соответствует современной повседневности. Практически ничто из названного градостроительной документацией объектами «повседневного использования» таковыми не является для взрослого жителя как нового жилого комплекса, так и старой хрущевки. Ему попросту негде проводить свободное время рядом со своим домом. Школы и детские сады — объекты, вырезанные из городской среды ограждением, находиться на их территории посторонним запрещено, территория их сада, если

он вообще есть, недоступна горожанам. Аптеки и сетевые магазины не являются местами длительного пребывания, строго регулируя поведение своего обезличенного пользователя с помощью формальных правил, в сетке координат места/не-места они относятся к последним. В перечне мест пешей доступности фигурируют кафе, в новых жилых комплексах (как и в старых) они, как правило, отсутствуют. Именно у кафе есть шанс стать «местом», тем, что формирует сообщество, идентичность и нарративы. Вспомним еще одну работу о местах, книгу Р. Ольденбурга «Третье место: кафе, кофейни, книжные магазины, бары, салоны красоты и другие места „тусовок“ как фундамент сообщества». Ольденбург описывает все эти места как способные формировать сообщество, если они удовлетворяют специфическим требованиям (позволяют вести себя естественно, не поддерживают социальную иерархию и т. д.). Идея «работающего» и «не работающего» третьего места, когда первое выполняет свои социальные функции, а второе ограничивается прямым утилитарным назначением, вполне соотносится с представлением Оже о градиенте между местом и не-местом. В не-месте могут присутствовать отдельные элементы места и нельзя составить четкий перечень, что является одним, а что нет — все определяется складывающимся социальным порядком.

При этом потребность в «месте» не исчезает с его отсутствием в пешей доступности. Советское городское планирование предписывает горожанину иметь конкретное занятие для свободного времени, для этих занятий есть вполне определенные места: парки (сады, скверы), где он может сидеть или гулять, и Дома культуры для всего остального. Такое зонирование — результат научного планирования и функционального членения городского пространства, сложившегося в период расцвета модернистской застройки. До этого времени начиная с XIX в. и после падения идеи модернистского города в Европе и США естественной регулярной практикой горожанина было фланерство — бесцельное нахождение на городских улицах, прогулки вдоль витрин, временные остановки в кафе и на лавках. Такая среда формируется разными акторами: рынком в целом и мелким бизнесом, муниципалитетом, архитектором, дворовыми сообществами, организующими подходящие условия для своих стихийных занятий, и т. д. Улица, используемая без прагматической цели, рождает случайные встречи (столкновения), становится местом нарративов и событий, в целом становится «местом». Архитектор идеологии высокого модернизма Ле Корбюзье лозунгом нового города провозглашал «смерть улицы», такой улицы, где люди находятся бесцельно. Ее заменила улица-транзит, пространство, где все перемещаются по формальным правилам и с прагматической целью, где нет случайных столкновений и событий, такая улица не формирует идентичность, она не становится ни предметом, ни местом для нарративов и интерпретаций (если только не случается сбой в ее функционировании, тогда ремонт формального порядка становится проблемой муниципалитета), здесь не звучит речь вообще. Эта улица — воплощение не-места Оже.

Перемещаться, чтобы быть на месте

Данные исследований говорят о взаимосвязи удовлетворенности городской средой и намерением переехать из города. Жители крупных городов не испытывают нехватки магазинов рядом с домом и торговых центров в городе

(91 %), однако 23 % не удовлетворены возможностями провести досуг в месте проживания (Чурсина, 2014). При этом ТЦ для многих социальных групп стали местами проведения свободного времени. Исследование посещаемости ТЦ отражает регулярное его посещение (напомним, что в советском городском планировании такая частота не предполагалась). Исключая большие ТЦ, находящиеся за городом и ориентированные на бизнес, городские ТЦ наполнены инфраструктурой для занятий спортом, для проведения обеденного перерыва в рабочий день и встреч с друзьями после его окончания³. Отдельной группой, апроприировавшей ТЦ, являются подростки, многочисленные жалобы всех остальных категорий граждан и неспособность руководства что бы то ни было с ними сделать свидетельствуют о том, что другие «места» или отсутствуют, или неподходящие для них (вспомним, что главным «детским» или «подростковым» местом раньше был двор).

Здесь мы обнаруживаем парадоксальную ситуацию, когда нужно перемещаться по городу на транспорте к местам рутинного ежедневного отдыха и праздного времяпрепровождения в городе. ТЦ становится местом городской рутины, бесцельного фланерства, здесь можно «глазеть-гулять» (Серто, 2008), соразмерное человеку пространство имитирует городское с аллеями, витринами, местами отдыха и кафе, в том числе со своими «дворовыми» подростковыми бандами. «Примечательно, что одной из самых обсуждаемых проблем для респондентов стала транспортная ситуация. Основные сложности в этой области связаны с растущим числом машин в городах. Низкое качество дорог и трудности с парковкой актуальны для 62 % респондентов, 37 % недовольны пробками на дорогах своего населенного пункта» (Чурсина, 2014). Появившиеся в XIX в. аркады (торговые галереи и пассажи) — прообраз нынешних торговых центров — представляли собой городской эксклав, будучи местом смешения разных социальных классов, они стали инфраструктурой для случайных встреч, пересечений и разговоров. Современный ТЦ Оже относит скорее к не-местам, пространству, созданному для чужака, не формирующему идентичность, нарративы и социальные связи. Однако если в городе нет дворов и улиц, то ТЦ может быть присвоен и интерпретирован как «место» или то, что укладывается в градиент между местом и не-местом, проявляя характеристики обоих.

Неудовлетворенность качеством мест своего повседневного использования в городе, необходимость долгих транспортных перемещений характерна как раз для жителей крупных городов. В малых городах и сельской местности на первый план выходят проблемы трудной доступности инфраструктуры для покупок и развлечений (здесь отмечается неожиданное сходство между жителями нецентральных районов крупного города и села). На шкале удовлетворенности городской средой особое место занимают города с численностью населения до 100 тыс. человек. Здесь складывается баланс между наличием объектов городской инфраструктуры и ее доступностью. Такие города

³ Посещаемость торговых центров, магазинов, рынков. Геомаркетинг и big data в ритейле, инструмент Google. 2019. URL: <http://www.kanayan.biz/2019/analytica/poseshaemost-torgovyh-tsentrov-magazinov-rynkov-geomarketing-v-ritejle-i-instrumenty-google-kira-kanayan-ruben-kanayan/> (дата обращения: 04.03.2024).

становятся самыми комфортными для жизни, «это подтверждается уровнем транспортной связанности — т. е. временем, которое жители в среднем затрачивают на дорогу от дома до учебы/работы в одну сторону. Именно в населенных пунктах, где проживает менее 100 тыс. человек, путь до учебы или работы чаще всего занимает не более получаса (в случае 75 % респондентов)» (Там же: 151). Доступность объектов городской инфраструктуры является одной из составляющих определения комфортной среды. Ежедневные длительные перемещения по городу (а также из сельской местности в город к месту учебы или работы) провоцируют не только неудовлетворенность городской средой, но и миграционные настроения. Желание жить и проводить свободное время в комфортной городской среде является сильным мотивом для переезда в столичный город или другую страну. Отсутствие условий для микромобильности провоцирует увеличение транспортной нагрузки на центральные районы городов и мобильность больших масштабов, вплоть до миграции в другие города. Данная статья предварительно намечает проблему взаимосвязи интерпретации пространства пользователем и его мобильностных практик. Однако остается открытым вопрос о трансформации структуры постсоветского города под влиянием изменившейся ежедневной мобильности и структуры повседневности в целом.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

Оже М. Не-места. Введение в антропологию гипермодерна. М.: Новое литературное обозрение, 2017. 136 с.

Серто М. По городу пешком // Социологическое обозрение. 2008. Т. 7. № 2. С. 24—38.

Чурсина Ю. А. «Уехать от» vs «Уехать для». Качество городской среды как фактор миграционных установок населения // Социология власти. 2014. № 2. С. 142—164.

Vyacheslav V. Prokopenko✉

Candidate of Engineering Sciences, Associate Professor, Associate Professor of Urbanistics and Theory of Architecture Department, Volgograd State Technical University (VSTU). 1, Akademicheskaya st., Volgograd, 400074, Russia;
e-mail: v.v.p_24@mail.ru; ORCID: 0000-0002-8161-9766

Elena G. Laktyukhina

Candidate of Sociological Sciences, Associate Professor of School of Education, Tyumen State University. 5, 9-May Ave, 625007, Tyumen, Russia; Associate Professor of Urbanistics and Theory of Architecture Department, Volgograd State Technical University (VSTU). 1, Akademicheskaya st., Volgograd, 400074, Russia;
e-mail: e.g.laktyukhina@utmn.ru

Vladimir V. Tirin

Master's Degree student, Volgograd State Technical University (VSTU). 1, Akademicheskaya st., Volgograd, 400074, Russia;
e-mail: kickerinthedark@gmail.com

PLACES, NON-PLACES, SPACES: STRUCTURE AND MOBILITY OF POST-SOVIET CITIES

Abstract. In their work, the authors build a conceptual grid for the diversity of space in a Russian post-Soviet city in order to answer the questions: how, given the modern capabilities of modern man, taking into account the constant growth of the population and the volume of his image, is it necessary to structure urban space; how do you take care of the mobility of visitors to urban spaces in residential areas; what importance is attached to the environment created by the development and whether it is capable of meeting the demands of world-class citizens.

Key words: space, residential complex, urban environment, mobility, post-soviet city.

For citation: Prokopenko V. V., Laktyukhina E. G., Tirin V. V. (2024). Places, non-places, spaces: structure and mobility of post-Soviet cities. *Sotsiologiya Goroda* [Urban Sociology], no. 1, pp. 16—24 (in Russian). DOI: 10.35211/19943520_2024_1_16

REFERENCES

- Auge M. (1992) *Non-Places. Introduction a une anthropologie du la surmodernite*. Paris, Seuil.
- Serto M. (2008) Around the city on foot. *Sotsiologicheskoe obozrenie* [Russian Sociological Review], vol. 7, no. 2, pp. 24—38 (in Russian).
- Chursina Yu. A. (2014) “Leave from” vs “Leave for.” The quality of the urban environment as a factor in the migration attitudes of the population. *Sotsiologiya vlasti* [Sociology of Power], no. 2, pp. 142—164 (in Russian).

Поступила в редакцию 28.02.2024
Принята в печать 18.03.2024

Received 28.02.2024
Accepted for publication 18.03.2024