

УДК 304.2+365.42

СОЦИОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ СРЕДЫ ОБЩЕСТВЕННО-ДЕЛОВЫХ СУБЦЕНТРОВ В КРУПНЕЙШЕМ ГОРОДЕ

С. Б. Поморов, Р. С. Жуковский

Аннотация. Проанализированы некоторые исследования отечественных и западных социологов-урбанистов, изучавших ценностные отношения разных категорий граждан к центру и периферии города. Синтезированы базовые представления об обывательских предпочтениях и поведении в городе, о влиянии общественной жизни и профессиональных взглядов на формирование многоплановой городской среды общественно-деловых субцентров.

Ключевые слова: общественно-деловой субцентр, городская среда, социологический опрос, многофункциональная архитектура, городской полицентризм, градостроительство, новый урбанизм.

Введение

Становление в крупнейших и крупных городах полицентрических планировочных структур постиндустриального типа началось с появлением первых стихийных или плановых субцентров в 1970-1980-х гг. (например, Сенчури Сити в Лос-Анджелесе или общественный центр на Сиреневом бульваре /ул. Парковой 9-ой в Москве).

С тех пор стали актуальными вопросы внутреннего архитектурно-пространственного и функционального устройства новых субцентров. Какими они должны быть? Об этом стали рассуждать во всех развитых странах мира.

Параллельно развивался комплексный аналитический метод архитектурного и градостроительного проектирования, который включал, в том числе, так называемый средовой подход. В его рамках постулировалось необходимое участие мнений широкой общественности при формировании среды, что, как утверждалось, избавит от «профессионалсткой диктатуры» времён модернизма. Это предполагало развитие специальных социологических исследований, направленных на выявление разноплановых средовых предпочтений обывателей. Важные представители этого научного направления: Бофилл Р., Линч К., Саймондс Дж.О., Бархин М. Г., Бахурина Л. С., Вардосанидзе В. Г., Вешнинский Ю., Высоковский А. А., Глазычев В. Л., Гутнов А. Э., Забельшанский Г. Б., Иконников А. В., Каганов Г. Э., Коган Л. Б., Кешинян С. Г., Ляховецкая С. С., Минервин Г. Б., Лоповок Л. И., Раппапорт А. Г., Сомов Г. Ю., Смоленская С. А. Яргина З. и др.

С. С. Ляховецкая отмечает «переход к полицентрической модели культуры» в со-

временном обществе, сопровождаемый процессами «старения населения и некоторым ростом потребности в территориях под общественные службы в жилых районах и учреждениях досуга» [6, с. 34, 112], что подтверждает актуальность проблемы городского полицентризма и сегодня.

В настоящей статье будут рассмотрены основные результаты существующих социологических исследований в вопросах сравнительного восприятия стереотипных «центра» и «периферии» в разных частях города. Цель – базовое представление о социальных основах комплексного проектирования общественно-деловых субцентров в полицентрическом городе.

Обывательский взгляд

С. С. Ляховецкая дифференцирует восприятие среды на четыре главные составляющие: 1) психологический комфорт; 2) удобство деятельности; 3) информационная доступность; 4) эстетическое созерцание. Первые две составляющие, условно называемые «неархитектурными», для обывателя являются объективно базовыми и приоритетнее двух последних. Это соответствует принципу пирамиды потребностей Маслоу: если выполняются условия психологического и материального комфорта, то открывается доступ к восприятию информации и созерцанию, в данном случае, ансамблей застройки. В то же время, много опрошенных респондентов говорили о необходимости «красоты» окружающей их среды (37 упоминаний против 47 – о «комфорте»). Из этого можно сделать вывод, что «архитектурные» составляющие важны не только лишь профессионалам, но, в

СОЦИОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ СРЕДЫ ОБЩЕСТВЕННО-ДЕЛОВЫХ СУБЦЕНТРОВ В КРУПНЕЙШЕМ ГОРОДЕ

том числе, латентно, и обывателям [6, с. 61-64, 75].

На контрасте с этим К. Линч отмечал, что отсутствие узнаваемой с точки зрения архитектуры среды приводит не к чувственному, а к интеллектуально-напряжённому её восприятию: для ориентации, за неимением фоновых образов, люди вынуждены обращаться к вывескам, указателям, уличной рекламе и т. п., что, безусловно, снижает, уровень любого комфорта [5, с. 38-39, 46-47]. Также исследования в США в 1950-1970-х гг. показали: при проектировании среды нужно использовать градостроительные структуры, топологически легко сводимые к простым и недвусмысленным геометрическим схемам – решётчатая сетка улиц, внятные углы поворота пути, исключение двух, почти параллельных путей из данной точки, так как это затрудняет выбор [5, с. 54-62, 90-92].

В СССР начала 1980-х гг. группой урбанистов-социологов под руководством Л. Б. Когана были проведены ценные социологические исследования, связанные с восприятием разных областей крупнейшего города разными его обитателями.

Выяснилось, что почти половина жителей и центра, и периферии хотели бы работать в пешеходной доступности от дома, причём на периферии это даже приоритетнее, чем работа в центре (55 % опрошенных в удалённой селитьбе заявили, что хотели бы работать возле дома, тогда как 8-12 % в разных городах – что непременно в центре. В самом центре, возле дома, при этом хотели бы работать 46 %) [1, с. 63-64].

Чем старше город или чем больше в нём исторических районов, тем более автономна периферийная селитьба и тем меньше её жители знают центр города. Так, в Тбилиси центр посещали ежедневно около 60 % всех жителей, тогда как в Москве – не более 36 % [1, с. 70, 77-81].

Обнаружено, что в городах или районах, где ещё не сформирована семиотическая наполненность среды или же она вообще отсутствует, люди склонны замыкаться на жилой ячейке (в доме, квартире), либо перемещаться на всё время активности туда, где такая среда существует. Этим объясняется, с одной стороны, «пустынный» улиц новых городов (например, Тольятти на ранних этапах) и, с другой стороны, наибольшая мобильность обитателей спальных районов: с соседями часто общались лишь 2-7 % опрошенных в разных городах [1, с. 70, 87, 94-95, 112, 128, 149].

Доказано, что психологические проблемы возникают и в пригородах стран запада из-за того, что люди в однообразной малоэтажной среде склонны замыкаться в себе и редко общаются с соседями: например, в 1950-1970-е гг., когда в семьях сохранялось патерналистское гендерное распределение – «папакормилец» уезжал в город или в другой пригород на работу, а «мама-домохозяйка» весь день проводила дома с детьми. Ещё больше подвержены изоляции бедные, «чёрные», «латинские» кварталы с повышенной преступностью из-за социальной бесперспективности и опасливым неприятием со стороны «белых» и обеспеченных общин [13, с. 2-3].

Помимо проблем классовой и расовой сегрегации социально-урбанистическая картина на западе дополняется рядом других специфических особенностей, идущих от старого, укоренившегося капитализма. Из-за больших дистанций в пригородах есть проблемы со временем прибытия срочных служб, таких как полиция, скорая медицинская помощь, пожарные, аварийщики [10]. Кроме того, это проблемы со здоровьем у населения, возникающие из-за зависимости от автомобиля, которую формируют обширные территории одноэтажных пригородов: ожирение, повышенное давление, слабое физическое развитие, ранняя смертность из-за загрязнённого местного воздуха, воды и почв [12]. Впрочем, использование своего автомобиля – дело личного выбора: известно, что люди, предпочитающие пешеходные прогулки и спортивный образ жизни, при всех прочих равных условиях чаще используют общественный транспорт [11, с. 7].

Вообще, жители периферии всегда несколько меньше удовлетворены своим районом, чем жители центра: 65-70 % против 85-90 % соответственно, ответили, что их в целом устраивает их район [1, с. 69].

Реальность ежедневной наличной среды, окружающей индивидов, формирует принципиальные оценки как частной, так и абстрактной среды вообще: в том числе и «коллективные ошибки» [5, с. 26]. Сами жители периферии склонны «превозносить» центр, полагая, что там должны быть все лучшие, крупнейшие, уникальные городские учреждения, в то время как появление подобных центростремительных структур, при определённых условиях, возможно в любом районе города (например, как это было с деловым центром Дефанс в Париже). Это возможно с учётом того, что среда всё же не «данность», но живая и динамичная «действительность», и способна к трансформации.

ям [6, с. 37]. В случае ситуации такой трансформации у жителей бывшего спального района появляются признаки поведения жителя центра: меньшая вынужденная мобильность в целом по городу, большая социальная активность и потребность в рекреационно-средовом отдыхе [1, с. 83, 97, 100].

Профессиональный взгляд

Анализ художественной литературы показывает, что с развитием первых крупных промышленных городов, начиная с Лондона, формируемая массовая селитьба – даже не трущобы – изначально стала получать оценки как «монотонная» и «убогая», а жажда оказаться в очагах центра города становилась всё большей [6, с. 19].

В 1960-х гг. на Западе стали меняться представления о том, как среда влияет на девиантное поведение. До этого, по инерции, идущей с XIX века, считалось, что излишне громоздкая и подавляющая городская среда повышает преступность, а мысли спасёт тихая девственная природа в больших количествах и отделение шумных фабрик и контор от селитьбы: основы жёсткого функционального зонирования территорий. После «испытания модернизмом» Джейн Джейкобс констатировала, что разделение функций, порождающее пустынные часы в разных частях города, наоборот, даже вероятнее способствует преступности, поэтому живущая 24 часа многофункциональная среда предстала спасительной, сама по себе формирующей публичность, местную общину, где все так или иначе знакомы [14]. Важность живущей 24 часа среды отмечал и советский урбанист Боков А. В. [2, с. 23].

Кевин Линч, выделяя городские узлы как «стратегические точки (фокусы), внутри которых можно войти, <...> перекрёстки путей или места концентрации каких-то особых свойств, или сюжета», говорил о необходимости архитектурного своеобразия узлов, дабы обыватель мог чётко их отличить один от другого: так, лишь 7 из 13 опрошенных им в США могли вообще выявить те или иные функционально насыщенные участки перекрёстков, если они не обладали средовой самобытностью [5, с. 72-75, 97-98]. По К. Линчу, среда должна быть многообразной, ориентированной на каждую конкретную индивидуальность, при сохранении определённых общедоступных семиотических кодов [5, с. 86, 105].

Более поздние социологические исследования С. С. Ляховецкой также подтверждают, что людей притягивает комплексная, со многими функциями «антропоморфно насыщенная» среда, в которой можно иметь

длительный по времени опыт участия: это так называемые «социально-градостроительные комплексы» [6, с. 63, 72].

О многофункциональной архитектуре много сказано выдающимся канадским архитектором Э. Цайдлером. Он бескомпромиссно отвергает монофункционализм в городе: «разделение жилища и работы принесло в жертву городской образ жизни и свободу выбора» и т. п. [9, с. 101, 106]. Он предлагает вспомнить классическую торговую улицу с разнообразной средой как базу для появления социальной оживлённости в виде простых человеческих контактов и прогулок для средового опыта. «Молл-коробка» как центр распределения при этом угрожает «живому» городу [9, с. 109-110].

Разные урбанисты: А. В. Иконников, Э. Цайдлер, Л. Б. Коган, О. П. Кравченко – требовали вернуться к пониманию городской среды как композиционной, внутренне иерархической, формирующей новые элементы, которые вполне могут быть и второстепенными [1, с. 156; 4, с. 21-28; 7, с. 65-69; 9, с. 126-127, 134,143]. Как видно, произошёл отказ от модернистских «зданий, формирующих среду» к «среде, формирующей здания». Этот частный сдвиг в мировой урбанистической теории наступает к концу 1980-х гг.

С резким ростом массы селитьбы в городах 1960-1980-х гг., в развитых странах в то же время стали признавать потребность в создании архитектурных ансамблей современной и активной среды в новых периферийных районах [3, с. 208, 233; 4, с. 8]. Э. Цайдлер, как и И. Груза, отмечал, что развитие только дополнительных систем транспорта или магистралей-дублёров, без создания новых очагов центра, почти не уменьшает плотность автомобильных заторов, так как пустое дорожное пространство обязательно будет заполнено новыми автовладельцами до определённого уровня общественного согласия: «прокладка скоростных магистралей в ткани города часто приводит только к большим проблемам для города» [3, с. 220, 238; 9, с. 130].

Иконников А. В. указывал на проблему формирования архитектурных ансамблей не средствами численно-стилевых догм или стилизаторства под старину (как это «тотально» было, например, в 1830-1890 гг. в эпоху эклектики), но создание органичных элементов доформирования сложившейся среды, либо же разработки нового архитектурного языка при проектировании на свободной территории, хотя такая ситуация очень редко

СОЦИОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ СРЕДЫ ОБЩЕСТВЕННО-ДЕЛОВЫХ СУБЦЕНТРОВ В КРУПНЕЙШЕМ ГОРОДЕ

встречается в реальном городе [4, с. 27-28]. Но даже если случается возможность проектирования абсолютно нового ансамбля, без «мешающих» исторических зданий и жёстко ограниченной градостроительной планировки, следует помнить об опасности новаторского радикализма, который может приводить к непонятным для обывателя решениям. Незримая преемственность с прошлым должна оставаться на интуитивном уровне [1, с. 159-165], хотя бы, опираясь на «незыблемые» средовые архетипы (группа деревьев, береговая линия, решётчатая система дорог) [5, 82-83]. До сих пор трудно представить реально функционирующий город без улиц; с домами, расположенными в свободном порядке на зелёной территории, как предлагали Ле Корбюзье или Ф. Л. Райт.

Интересно, что стихийные центры утилитарной культурно-бытовой активности возникают скорее в срединной части города, чем в центре или на периферии, то есть, эта зона со временем начинает испытывать всё большее «гражданское» давление. При этом сами обитатели срединной части свою повседневную активность склонны осуществлять также в своём районе [1, с. 74, 88, 113-114, 142-144]. Такое явление можно рассматривать как часть сложной системы экспансии ядра центра, которое вытесняет менее уникальные функции в срединную зону (например, так возникли ТЦ «Прораб» или ТЦ «Знак» в г. Барнауле). Это не противоречит появлению стихийных или директивно образуемых автономных субцентров в периферийных районах города, ориентированных на всю систему расселения (например, ТЦ «Арена» или Докучаевский рынок в г. Барнауле, либо МФК «Аэропорт-Сити» в г. Санкт-Петербурге).

Хотя К. Линч и признаёт, что отдельные участки большой агломерации должны быть «организованнее» других [5, с. 109], значительные культурные объекты рекомендуется всё же не размещать в периферийной зоне без исключительных обстоятельств, ведь там они рискуют превратиться скорее в «провинциальные заведения», чем создать новый очаг центра – как видно, подходы не должны быть грубыми. Эти мысли можно найти и у зарубежных авторов [1, с. 152-156; 8, с. 27-34; 9, с. 98, 109].

При этом сохраняются дискуссии на предмет того, ведёт ли уплотнение среды и привнесение элементов центра в периферию к повышению общественной толерантности или к усталости и агрессивности? Софи Уотсон считает, что создание общественных пространств во внутренне очень разномаст-

ных пригородах стало почти политической необходимостью для стран Нового Света в целях уменьшения нагнетания ксенофобии и приобщения различающихся людей друг к другу. Проблема миксофобии (боязнь смешивания) приводит к сегрегации, тогда как просто разговор или взгляд способен, в принципе, снять напряжение от «чужаков».

Общественное место, дающее контакты, возможность погулять, посидеть, поговорить, вообще увидеться, может возникнуть не только в специально спланированных «монументальных» площадях или стадионах, но и в не особо примечательных участках – промежуточных городской среды [13, с. 6-8].



Рисунок 1 – Поселение Паунтбери (Poundbury) близ Дорчестера, Южная Англия. Строится с начала 2000-х гг. (AdamArchitecture)

Одной из первых комплексных концепций, ответившей на то, какими должны быть субцентры общественной активности, стал «NewUrbanism» (новый урбанизм), появившийся в 1980-е гг. в США и Великобритании. [14] Его принципы:

- 1) Территориальная компактность пригородов;
- 2) Радикальное уменьшение автомобильной зависимости и их негативного влияния на экологию;
- 3) Устранение «чересстрочного» зонирования и пустырей, уплотнение застройки;
- 4) Пешеходный/велосипедный доступ людей к местам работы и к природе;
- 5) Многофункциональность как протест против модернистской жёсткости в разделении функций и против планирования, не предполагающего дальнейшего развития;
- 6) Создание благоприятной архитектурной среды со свойствами ансамбля центра города;
- 7) Уход от модернистского «здания как застывшей картины», возвращение к композиционно выстроенной среде, где существуют второстепенные элементы;

8) Вовлечение разных людей в бытовое общественное взаимодействие средствами градостроительства, стимулирование общинности;

9) Кооперация частных инициатив местных жителей, проектировщиков, муниципалитета, инвесторов в деле образования локального, «собственного» субцентра.

Таким образом, предполагается формировать «умные» или «самоподдерживающиеся» города (SmartCity, SustainableCity), привносить элементы культурного центра в однообразные пригороды, создавая тем самым новые очаги активности в городе.

Примеры первых новоурбанистических поселений: Сисайд (1981), Дисней Селебрейшн (1996) в штате Флорида, (США), Паунтбери (Великобритания, 1990-е) Маккензи Таун, Калгари (Канада, 1995), Якриборг (Швеция, 1990-е)¹. Все они были успешны у жителей и коммерсантов, создав прецеденты городков-пригородов нового типа на Западе. В условиях практически отсутствующего генерального планирования, в либеральных обществах можно видеть успехи взаимодействия разных агентов конъюнктуры на базе обнаружения общих интересов: жильцов, работодателей, работников, чиновников, инвесторов, архитекторов и др. Это подтверждает на практике тезис о том, что среда «не данность, но изменчивая действительность» (рисунки 1).

К. Линч ещё в 1950-е гг. пришёл к выводу, что публику необходимо ещё и «воспитывать» как самой средой, так и прививанием нового, более внимательного отношения к городской среде вообще. Тогда диалектическое взаимодействие горожан и города, обывателей и профессионалов станет более продуктивным в деле повышения планировочного, функционального, эстетического качества городских пространств [5, с. 111-112].

Выводы

1. Для обывателя, в отличие от профессионала, декларируемо базовыми качествами среды является её психологическая и материальная комфортность, хотя есть и признаки латентной потребности в высоких эстетических качествах среды, что выражается в часто фигурирующих в опросах нужности «красоты». Однако очевидно, что только при обеспечении комфорта и некоторой культурной подготовки, возможно говорить о сознательности информационно-эстетического

восприятия среды обывателем на уровне, близком к урбанисту-профессионалу.

2. Жители гомогенной среды периферии всегда тяготеют к местам диверсифицированных центров как для работы, так и для досуга. Однако при всех неудобствах в плане временной доступности центра, сохраняются пассивные обывательские стереотипы, вроде «неизбежности моноцентризма» в распределении городских благ. В то же время, появление серьёзного очага общественно-деловой активности в локальном масштабе пробуждает в местных жителях некоторые черты поведения, которые они обнаружили бы, проживая в центре города. Очевидно, что люди меняются, легко принимая подобные средовые перемены, хотя изначально, по умолчанию, их не ожидают.

3. Многофункциональность, комплексность, разнообразность, обеспечение «антропологической» насыщенности среды с включением элементов-архетипов города (торговая улица, площадь, парк) при соблюдении топологически сводимых к простым схемам планировочных каркасов – главные, с точки зрения градостроительства, залогов успешного развития нового центра социального притяжения в городе, в том числе и периферийного субцентра.

4. При этом сами общественные процессы формируют двухуровневый полицентризм в крупнейшем городе:

а) утилитарные центры в срединной зоне, обслуживающие, в том числе, и центр, и периферию;

б) автономные субцентры города в периферийной зоне, обслуживающие ближайшую селитьбу и систему расселения;

5. Успешный практический опыт «нового урбанизма» в западных странах свидетельствует о необходимости не радикально-профессионалистского, но более умеренного подхода к планированию и стимулированию развития новых городских субцентров при анализе контекстной ситуации и в диалоге с местными жителями и всеми остальными агентами проектно-финансовой деятельности.

Список литературы

1. Бахурина, Л. С. Социально-культурные функции города и пространственная среда / Л. С. Бахурина, В. Г. Вардосанидзе, С. Г. Кешинян; под общ. ред. Когана Л. Б. – М.: Стройиздат, 1982.
2. Боков, А. В. Архитектурно-пространственная организация многофункциональных общественных комплексов и сооружений: автореф. дис... на соиск. учёной степени канд. архитектуры (спец. 18.00.01). – М., 1974.

¹ Оригинальные названия (по порядку): Seaside, Disney Celebration, Poundbury, McKenzie Town, Jakriborg (англ. и швед.)

СОЦИОЛОГИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ПРОБЛЕМЫ ФОРМИРОВАНИЯ СРЕДЫ ОБЩЕСТВЕННО-ДЕЛОВЫХ СУБЦЕНТРОВ В КРУПНЕЙШЕМ ГОРОДЕ

3. Груза, И. Теория города (сокр. пер. с чеш.) / И. Груза. – М. : Изд-во литературы по строительству, 1972.
4. Иконников, А. В. Архитектурный ансамбль. / А. В. Иконников. – М. : Знание, 1979.
5. Линч, К. Образ города / Пер. с англ. Глазычева В. Л.; Сост. Иконников А. В. – М. : Стройиздат, 1982
6. Ляховецкая, С. С. Социокультурные ценности городского центра: автореф. дис... на соиск. уч. степ. кандидата архитектуры (спец. 18.00.01). – Екатеринбург, 2001.
7. Методические рекомендации по проектированию комплексов общественных центров / ЦНИИЭП комплексов и зданий культуры, спорта, управления им. Б. С. Мезенцева / О. П. Кравченко; и др.) – М. : Стройиздат, 1991.
8. Рекомендации по проектированию комплексов общественного обслуживания / ЦНИИЭП комплексов и зданий культуры, спорта, управления им. Б. С. Мезенцева. – М. : Стройиздат, 1989.
9. Цайдлер, Э. Многофункциональная архитектура / Э. Цайдлер; пер. с англ. – М. : Стройиздат, 1988.
10. Lambert, T. E. Ex-Urban Sprawl as a Factor in Traffic Fatalities and EMS Response Times in the Southeastern United States / T. E. Lambert, P. B. Meyer // Journal of Economic Issues. – Т. 15. – №4. – декабрь 2006 [Электронный ресурс] – URL: http://www.cues.fau.edu/cnu/docs/Ex-Urban_Sprawl_as_a_Factor_in_Traffic_Fatalities_and_EMS_Response_Times_in_the_SE_US-Lambert-Meyer.pdf
11. McCann, B. A., Ewing R. Measuring the Health Effects of Sprawl – A National Analysis of Physical Activity, Obesity and Chronic Disease / Smart Growth America Surface Transformation Policy Project, 2003 [Электронный ресурс] – URL: http://smartgrowth.umd.edu/assets/ewingmccann_2003.pdf
12. McKee, B. As Suburbs Grow, So Do Waistlines // The New York Times, 2003 [Электронный ресурс] – URL: <http://www.nytimes.com/2003/09/04/garden/as-suburbs-grow-so-do-waistlines.html>
13. Watson, S. The Post Suburban Metropolis: Western Sydney and Importance of Public Space. United Kingdom: Open University, 2007 [Электронный ресурс] – URL: http://www.uws.edu.au/_data/assets/pdf_file/0019/7426/Watson_Final.pdf
14. Wendt, M. The Importance of Death and Life of Great American Cities (1961) by Jane Jacobs to the Profession of Urban Planning // New Visions for Public Affairs. – Т. 1. – 2009 [Электронный ресурс] – URL: <http://www.sppa.udel.edu/sites/suapp.udel.edu/files/The%20Importance%20of%20Death%20and%20Life%20Final.pdf>

Сведения об авторах

Поморов Сергей Борисович, д. арх., профессор, директор института архитектуры и дизайна АлтГТУ; romorovs@mail.ru

Жуковский Роман Сергеевич, старший преподаватель кафедры ТИАрх АлтГТУ; romanzsolar@mail.ru