

Н. В. Дулина

**СТАРЫЕ ПРОБЛЕМЫ СОВРЕМЕННОГО ГОРОДА
В КООРДИНАТАХ «НОВОГО УРБАНИЗМА»**
(на примере Волгограда)

В начале третьего тысячелетия стало очевидным, что основным типом поселения, где проживает большая часть человечества, является город. Если в 1900 году в городах жили всего 4 % землян, то по существующим прогнозам к середине XXI века доля городского населения в мире повысится до 80 % [10, С. 6]. Динамика процессов урбанизации не может не впечатлять. С 1800 г. по 2000 г. численность населения мира увеличилась с 1 до 6 миллиардов человек, и городского населения – с 27 миллионов до почти 3 миллиардов человек, что, согласно оценкам, составляло в 1800 г. 3 % всего населения мира и в 2000 г. – 47,5 % [5, С. 282]. И это за временной промежуток, который с точки зрения истории и развития человечества, можно определить не более чем мгновение.

Вплоть до XIX века в массовом сознании город представлялся неестественным образованием, вызывал подозрения. В литературе, в том числе и научной, появились работы, отражающие такое отношение. О. Шпенглер в своей работе «Закат Европы» выразил негативное отношение к нарастанию урбанизационных процессов: «Вместо мира – город, одна точка, в которой сосредоточивается вся жизнь обширных стран... вместо богатого формами, слившегося с землей народа – новый кочевник, паразит, житель большого города, человек, абсолютно лишенный традиций, растворяющийся в бесформенной массе, человек фактов, без религии, интеллигентный, бесплодный, исполненный глубокого отвращения к крестьянству» [15, С. 70 – 71]. Ж. Боже-Гарнье и Ж. Шабо пишут о больших городах следующее: «Эти чудовища словно приговорены расти, и породивший их человек с трудом способен сдерживать и контролировать это развитие... Большие города заслуживают уничтожения» [2, С. 190]. Английский архитектор Ф. Гибберд подтверждает сказанное: «Большой город порождает социальное зло... Он отделяет человека от природы. Процесс уплотнения населения городов не приносит ни материальных, ни культурных преимуществ населению» [4, С. 27].

Фернан Бродель, живший в прошлом веке и научным интересом которого была экономическая история Западной Европы XVI – XVIII веков, очень точно «уловил» реальную роль города в развитии цивилизации: «Город как бы цезура, разрыв, (новая) судьба мира. Когда он возникает, неся с собою письменность, то открывает двери того, что мы называем *истори-*

ей». По мнению того же автора, бесполезен и вопрос «были ли города причиной, истоком роста», или «взрыва урбанизации», так как «город настолько же порождает подъем, настолько бывал порожден последним». И еще одно важное замечание Ф. Броделя: «... Города – это как электрические трансформаторы, они повышают напряжение, ускоряют обмен, они беспрестанно вершат жизнь людей» [3, С. 509].

Итак, пока исследователи выражали сомнения и предрекали, города, несмотря на все «предупреждения» и страхи, призывы к уничтожению, продолжали расти, подтверждая правильность вывода, сформулированного Ф. Теннисом: «... Все постепенное развитие может быть представлено как процесс возрастающей урбанизации» [16, С. 89]. Этим же ученым была предложена схема развертывания социальной организации и урбанизации в пространстве: семья – соседская община – деревенская община – городская община – город. К концу XX столетия исторические и территориальные границы процесса урбанизации изменились, появились новые урбанистические образования, тесно сопряженные с социальными, экономическими, социокультурными явлениями новой исторической эпохи. Изменившаяся реальность, в свою очередь, требует внесения изменений в схему Тенниса. В настоящее время, судя по всему, ее должен завершать и «венчать» уже не просто город, а крупнейшая агломерация, или мега-город.

Количество мега-городов (с числом жителей более 8 миллионов человек) за последнюю треть XX века увеличилось более чем в 2 раза. В 1970 г. таких городов было 11, в 2000 г. – 25, в 2015 г. (по прогнозам) их число составит 33 [5, С. 292].

В России к мега-городам можно пока отнести только один город – Москву (численность жителей – 10375.8 тыс. чел.) [11, С. 29]. В Санкт-Петербурге число жителей вдвое меньше. Тем не менее, по общим оценкам Россия находится в русле мировых урбанизационных процессов. Согласно данным переписи 2002 г. 106.4 млн. россиян (или 73% от общей численности населения) – городские жители. Таким же было соотношение между городскими и сельскими жителями по данным переписи 1989 г. Однако исследователи фиксируют, что стабилизация доли городского населения происходила при одновременном нарастании концентрации городского населения в крупнейших городах, что может свидетельствовать о наступлении нового, интенсивного этапа урбанизации [11, С. 23]. Крупнейших городов (с числом жителей более миллиона) в России – 13, в их число входит и Волгоград.

Вряд ли стоит доказывать, что концентрация большого количества людей внутри одного поселения всегда требовала решения множества за-

дач их совместного проживания. «Список» этих задач менялся вслед за развитием самих городов. На протяжении всего времени не последнее место в перечне этих задач отводилось развитию городских территорий, под которым понималось не только градостроительство, но и, первоначально, обеспечение справедливого социального строя, защита от нападений воинственных соседей, здоровые условия жизни без болезней и увечий. Процессы быстрой урбанизации, развитие промышленности и транспорта, антисанитарные условия жизни населения в городах, влекущие за собой эпидемии и болезни, оторванность городского населения от природы, которая для многих стала роскошью, потребовали решения иных задач – оздоровления городской среды и «внесения» в города природы, слияния и гармонизации городской и природной среды. Не случайно XX век стал временем расцвета теории и практики градостроительства. В научный и практический обиход вошли такие понятия как система расселения населения, районная планировка, планирование и моделирование городов.

Именно в XX веке сформировались такие мощные градостроительные концепции, как «Лучезарный город» Ле Корбюзье (1933 г.), «Brodacre City» (термин, который переводится как «Просторный город» или «Органический город») Франка Ллойда Райта (1934 г.), «Город – сад» Эбенизера Говарда (1898 г.), «Мега-сити – Биотехнический город» Паоло Солери (1962 г.), и др. [12, С. 300 – 320].

Только перечисление названий проектов, отражающих общие идеи своей эпохи, свидетельствуют о том, что каждый из них – это попытка реализовать мечту человечества об идеальном городе. Своеобразной точкой отсчета поисков модели идеального города можно считать труды утопистов, которые пытались максимально целостно реализовать идеи справедливого социального общественного устройства через организацию поселений. «Именно они первыми сознательно стали рассматривать устройство городов и систему всего расселения в связи с развитием общества» [12, С. 310]. Несмотря на то, что первой классической работой в плееде утопий является книга Томаса Мора «Утопия», давшая название всему направлению, и описание города Амауротума – столицы острова, более широко известен трактат ученого-монаха Джиана Доменико Кампанеллы (монастырское имя Томаззо) «Город Солнца».

Интересно отметить, что полное название этой утопии звучит так: «Город Солнца, или Идеальная Республика. Поэтический диалог». Книга была написана на латинском языке в 1602 г., а опубликована в 1623 г. Оба варианта названия, как латинский «Civitas Solis», так и более поздний итальянский – «La Citta del Sole», – свидетельствуют о неподдельном интересе автора к городу как социально-культурному пространству. Социо-

культурная составляющая пространственной среды – мечта о гармоничном устройстве среды обитания человека – реализовывалась в моделях идеальных городов и более позднего времени. Идея монаха-доминиканца, заложенная им в своей работе, пережила века и продолжает служить вектором, отражающим ожидания людей от города, которые, в конечном итоге, и определяют требования к его пространственному построению и облику.

Рост населения городов накануне нового тысячелетия, большие потоки мигрантов из сельской местности, структурные сдвиги в экономике и занятости, технологические революции отражаются на использовании городских пространств, вызывая смену функций городов и типов использования их среды. При этом в пространственном развитии городов возникают острые проблемы неэффективного использования территорий, дисбаланса функций, деградации среды в отдельных городских районах. Для формирования городской среды приемлемого качества и уровня социальной интеграции необходимо решить сложнейшие проблемы экономически эффективного физического и институционального обеспечения процессов развития и реконструкции городских территорий. Анализом процессов урбанизации занимаются экономисты, социологи, демографы, географы, архитекторы-градостроители и представители прочих наук. Более того, решение проблем современных городов требует объединения усилий ученых, работающих в различных областях науки, поскольку к концу XX века стало очевидным, что, кроме всего прочего, города должны быть экономически целесообразны и эффективны. Не случайно в настоящее время столь популярны принципы территориального стратегического планирования городов, разработкой которых занимаются ученые многих отечественных и международных организаций, например, таких как Международный центр социально-экономических исследований «Леонтьевский центр», Институт Евроград, московский Институт экономики города и другие. Есть среди этих организаций и такая как «Конгресс за новый урбанизм» (более подробно см. [1, С. 58 – 63]). По словам известного американского архитектора Стефаноса Полизойдеса, партнера архитектурной фирмы «Мьюл и Полизойдес» и одного из основателей «Конгресса за новый урбанизм», когда они только начинали разрабатывать теорию и практику нового урбанизма, их считали сумасшедшими. В девяностые годы они были маргиналами; сейчас их считают чем-то вроде носителей нового откровения [1, С. 59 – 60]. Тем интереснее, на наш взгляд, сравнить концепцию, претендующую на «новое откровение», с уже известными и реализованными в практике повседневной жизни российских городов, тем более, что, по замечанию автора статьи в журнале «Эксперт», новый урба-

низм «после того, как российская общественность откроет его для себя, будет вызывать ажиотажный интерес» [1, С. 63].

Новый урбанизм, по замыслу его идеологов, – попытка вернуть город горожанам. Новый урбанизм замышлялся авторами как способ сделать городскую жизнь комфортабельной и остановить расползание мегаполиса.

Главная проблема города эпохи модернизма, переживавшая и в наш «постмодернистский период», – сама его организация. И в капиталистических, и в социалистических странах город «разнесли» на районы для сна и для работы. Офисно–торгово–музейный центр и удаленные от него жилые стандартизированные окраины (так хорошо показанные в ставшем уже отечественной классикой фильме Э. Рязанова «Ирония судьбы...»), связанные автодорогами и железными дорогами, – вот типичный портрет современного города. И чем больше город, тем дальше по нему ехать, тем больше жители отчуждены от него, наблюдая жизнь через стекло «трамвая – троллейбуса – автобуса – маршрутки», личного автомобиля и т. д.

Новый урбанизм, по замыслу его идеологов – попытка бороться с бесконтрольным ростом города, восстановив общинный дух и чувство сообщества. Новый урбанизм сочетает элементы архитектуры, планирования и градостроительства, объединенные вокруг нескольких ключевых идей. Эти идеи используются на всех уровнях – от планирования региона из ряда городов до планирования небольшого квартала. Основная мысль этой стратегии развития – люди должны жить, работать и отдыхать в одном и том же месте.

Первый важный компонент – взгляд на город с точки зрения пешехода. Философия нового урбанизма стремится дать как можно большему количеству людей возможность ходить на работу пешком, а после работы – пешком же дойти и до магазина, и до парикмахерской, и до кинотеатра. А те, кому все же надо куда-то ехать, должны, затратив несколько минут, дойти до линии скоростного транспорта, проехать нужное расстояние, затем пройти еще пять минут – и оказаться на месте. Город должен быть доступен для человека без машины.

Ключевое понятие для нового урбанизма – «пять минут ходьбы». Не более чем на таком расстоянии – мили (450 метров) от каждого дома – должна быть крупная остановка транспорта или станция, магазины, общественные здания, детские площадки, места отдыха и другие повседневные пункты назначения. Этот условный радиус очерчивает «общину» в пределах города. Перемещаться можно пешком, на велосипеде или машине – для каждого пункта должна быть своя удобная дорога. Такая община – базовая ячейка нового города.

Транспорт вообще имеет большое значение в новом урбанизме, причем наиболее важен общественный транспорт. Если надо покинуть «общину», это должно быть проще всего сделать поездом, монорельсом, автобусом, теплоходом. Идеальный город нового урбанизма похож на колесо со спицами. Общины, как бусинки, нанизаны на линию скоростного транспорта, города выстраиваются вдоль транспортного коридора региона. Город состоит из общин, регион – из городов.

Видимо, следует напомнить, что уже упомянутый выше Ф. Теннис в своей главной работе «Община и общество» рассматривал контраст общины и общества, за которым кроется трансформация, переход от феодально-патриархальных отношений, равно как и отношений личной зависимости в целом, и традиционных форм культуры к новым для своего времени капиталистическим отношениям. Большой город и общество для Тенниса понятия однопорядковые. По мере того как общественные отношения вытесняют общинные, весь мир становится похож на один большой город. Теннис сожалел о разрушении городом традиционных связей, о разрушении общинного уклада жизни, поскольку за ними стоят эмоции, привязанности, душевная склонность. «Общественные» (городские) отношения базируются на рациональных договорных началах.

Принятие общины как базовой ячейки города, видимо, по замыслу идеологов нового урбанизма, – это попытка вернуть в отношения людей общность духа и мыслей, основанных на общих верованиях, ценностях. Тяга людей к общинному духу проживания проявляется в такой весьма специфической форме фрагментации социального пространства города как появление на его территории закрытых и безопасных жилых пространств таких, как «gated communities» в США, «cuidades cerrades» в Испании и Латинской Америке, «lotis-sements securises» во Франции. Такие жилые ансамбли обычно обеспечены охраной, защитой социальных ценностей, защитой культурного наследия, качества жизни, а часто и формируются на принципах общины. Практика показывает, что эти «закрытые резиденции» отвечают растущему спросу населения. Подобного рода примеры можно встретить и на территории нашей страны, есть попытки подобной организации территории и в нашем городе.

Второй компонент – граница. Любой человек должен без подсказки понимать, что вот она – граница региона, города, общины. Больше всего новые урбанисты любят природные границы – поля, леса, холмы, реки. Но там, где места мало, границу можно провести и иначе: бульваром, пешеходной улицей, площадью или просто единством архитектурного стиля. Открытие пространства – необходимый компонент любого новоурбанистского плана. Агломерация, когда метрополисы слипаются в одно невразум-

мительное сплошное застроенное нечто, должна смениться кластерами, между которыми лежат свободные пространства.

С границей сочетается понятие «центр». У каждой общины, города, региона есть свое собственное лицо, воплощенное в его центре. Центром может быть общественное здание или храм, площадь и даже транспортный узел – независимо от того, что им является, центр служит идентичности жителей и должен быть «центром притяжения жизни населения». Город располагается между центром и границей.

«Прочерчивание» границы, на наш взгляд, имеет важное психологическое значение для человека в городе, и особенно в крупном городе. Граница дает возможность индивиду лучше (да и проще) идентифицировать себя, определять свою принадлежность не только к определенной территории, но и определенному социальному кругу или группе. Оценка идет в шкалах «свои – чужие», «наши – не наши». «Закрытые резиденции» внутри города не оставляют никаких сомнений в том, где именно заканчивается территория общины.

Третий компонент – единство и целостность города. Целостность как свойство любой, в том числе и социальной, системы проявляется в принципиальной несводимости свойств системы к сумме свойств составляющих ее элементов или частей при любом способе членения. Характеристики (свойства) системы не сводятся к свойствам составляющих ее элементов и определяются, главным образом, структурой и характером связей между элементами системы.

В пределах города коммерческие и офисные пространства не должны, по мнению авторов нового урбанизма, выделяться в «моллы» и «даунтауны», умирающие после закрытия, а должны быть вписаны в «общину» на равных с жилыми кварталами. Разделения на кварталы города для богатых и бедных тоже быть не должно: в одной общине должны быть любые варианты жилья – от элитных до доступных. Иначе говоря, преобразование города моноцентрического в полицентрический, создание на периферии городов новых центров.

На вопрос, может ли уже новый урбанизм строить города с нуля, С. Полизоидес отвечает: миллионный город – только через несколько лет. Сейчас – город от 500 тысяч до миллиона, поскольку этот вопрос уже теоретически изучен и проработан [1, С. 62].

Пока теоретики «нового урбанизма» продолжают прорабатывать схемы внедрения своих идей в практику, Волгоград – город с населением более миллиона человек – продолжает развиваться, строиться и ввысь, и

вширь. Город растет, даже не ведая о том, что планировка города – это «новый урбанизм», правда, со своей российской спецификой, а не функционально-поточная схема расселения и развития, на практике подтверждая полное совпадение моделей планирования и расселения.

Следует сказать, что реализация градостроительных экспериментов в советское время многим современным российским городам только добавила проблем, которые требуют незамедлительного решения. Так, например, в свое время применительно к Волгограду была разработана функционально-поточная схема расселения и развития. Функционально-поточная схема была предложена в проекте Н. Милютин «Соцгород. Функционально-поточная система» (1930 г.), площадкой реализации данного проекта рассматривался Сталинград¹ [12, С. 303]. Практически полное разрушение города во время второй мировой войны обеспечило возможность внедрения данной схемы в жизнь фактически в чистом виде. Основные положения данной схемы заключаются в следующем [14, С. 291–293]:

1. На каждом этапе строительства город должен быть достаточно законченным и удобным для организации производства и жизни населения.
2. В качестве основного структурного звена города предлагалось рассматривать «комбинированный район», в пределах которого должны удовлетворяться основные потребности жителей: труд, жилище, бытовое обслуживание и отдых.
3. В процессе роста города он из одноцентрового должен постепенно превращаться в многоцентровый, что должно находить отражение в его планировочной структуре.

Очевидно, что положения функционально-поточной схемы расселения созвучны идеям нового урбанизма: есть и «община», и граница, и полицентричность (многоцентровость). Более того, на наш взгляд, идеи архитекторов, проектировщиков, градостроителей не только воплощали наиболее общие идеи своего времени, но и учитывали (не могли не учитывать!) объективные условия, в которых находилась страна. «Пять минут ходьбы» в российской интерпретации – «рукой подать»: траектория рассчитанная для человека без машины, поскольку машина была роскошью, доступной далеко не каждому. Состояние системы автодорог и автомобилестроения было сопряжено с определенными трудностями и явно не соответствовало потребностям страны. Косвенным доказательством чего

¹ Справедливости ради, надо отметить, что в оригинальном проекте предлагалась следующая схема: вдоль Волги – парковая зона, затем – жилая зона, разделительная граница – шоссе, а затем зеленая зона, за которой – производственная зона, и граница города – железнодорожные пути.

может служить дальнейшая проработка идеи «комбинированного района». Так, в проекте советских архитекторов (1960-е гг.) была предложена новая система расселения людей, которая представляла собой динамичную систему группового расселения и состояла из новых комплексных самоограничивающихся единиц – НЭРов. Концепция НЭР выражалась в двух композиционных решениях: линейном – вдоль транспортных трасс, и компактном – в виде замкнутого городского образования. Она строилась на принципе удобных пешеходных связей между жилыми районами, центром и природой. Непрерывная застройка имела глубину не более 3 км. Каждая структурная единица предназначалась для 100 тыс. жителей и состояла из отдельных районов с населением 20-25 тыс. жителей [12, С. 317].

Сравнивая ключевые идеи нового урбанизма и функционально-поточной схемы расселения, нельзя не заметить явного сходства, но нельзя не заметить и тех различий, основанием которых является конечная цель каждого из проектов. Для нового урбанизма, как уже было сказано, это – попытка вернуть город его жителям, чтобы город стал местом безопасного, комфортного и уютного проживания. Город должен, по меньшей мере, нравиться своим жителям.

Конечной целью замыслов советских градостроителей был, в соответствии с принципами диалектического материализма, переход от количественного роста территории города к качественному скачку – к возникновению новой пространственной формы организации общественной жизни людей. Под «новой формой» подразумевалось некое образование, уничтожающее различия между городом и деревней.

Следует обратить внимание, что ключевым в разработке проектов исторического времени, определяемого лозунгом «Догнать и перегнать!», было размещение производства, а расселение людей, их быт и культура рассматривались как функция производственных процессов (не случайны и характерные термины градостроительства тех лет - «поточное расселение», «дом – машина для жилья») [13, С. 150 – 151]. Подход к городу был чисто «объектный», созидания, постепенного выращивания его социальной среды не предусматривалось. Полагали, что темпы развития СССР будут столь высокими, что через 10-15 лет надо будет все перестраивать, а потому социальные сообщества городов будут просто следовать за развитием индустриальных систем и новых технологий. Весьма показательной в данном случае является концепция, положенная в основу модели динамического города Н. А. Ладовского «Москва – город-ракета» (1932 г.), который с течением времени мог бы приспособливаться к изменяющимся условиям [12, С. 317].

Функционально-поточная система, по замыслу автора, должна была обеспечить городу динамизм, постоянное изменение, омоложение города и новизну города и его элементов. Реализованная на практике функционально-поточная система зонирования Волгограда, обусловила следующие актуальные для него ныне проблемы:

1. Поскольку приоритет при планировке был отдан оптимальному размещению производительных сил и экономической целесообразности, жилые микрорайоны города оказались отрезанными от водной артерии (Волги) почти непрерывной линией промышленных производств с очевидными экологическими последствиями. По этой же причине (стремление к размещению предприятий у источника воды) город оказался растянутым вдоль Волги почти на 100 км. Город как бы отвернулся от реки, на которой стоит. Вместо престижных жилых кварталов по берегу реки множество заводов, а город «пошел» прочь от Волги.
2. Недооценка возможных потребностей населения фактически нивелировала потенциальные выгоды от функциональной автономности районов и вывела на первый план ее недостатки. Известно, что если человек затрачивает на трудовую поездку в одном направлении свыше получаса, то это отрицательно отражается на производительности труда, которая падает на два и более процента (цит. по: [9, С. 31]). Часть жителей окраинных районов вынуждены тратить на транспортные сообщения к месту работы (учебы) до четырех часов в день. В немалой степени такому положению вещей способствовал и экономический кризис последних лет, обусловивший затруднения с трудоустройством по месту жительства. Можно утверждать, что достаточно большая часть жителей города находится в состоянии постоянной «транспортной усталости»², что не лучшим образом сказывается на формировании жизненного пространства города в целом.
3. Несмотря на то, что идея с несколькими городскими центрами не нашла воплощения, территориальная удаленность отдельных районов (например, южных – Красноармейского и Кировского) привела к их эволюционированию в некое подобие рабочих поселков, административно входя-

² Транспортная проблема весьма остро стоит в городе, примером чему, например, может служить защита в 2005 году на факультете автомобильного транспорта ВолгГТУ бакалаврской работы студентами Литвиновым А. В. и Банновым А. С. на тему: «Разработка системы комбинированных автомобильно-железнодорожных перевозок с целью повышения эффективности функционирования транспорта в крупном городе (на примере Волгограда)». Студенты попытались для решения транспортных проблем использовать железнодорожные пути, которые по замыслу автора функционально-поточной схемы расселения (1930 г.), должны «очерчивать» границу города.

щих в состав Волгограда, но живущих собственной жизнью. Не случайно, Красноармейский район города в разговорной речи называют просто Красноармейском, как назвали бы любой отдельно стоящий город. Такой же самостоятельной жизнью живет Спартановка, и т. д.

Отмеченные выше тенденции приводят к неравномерному развитию городского пространства Волгограда, к «появлению» города фрагментарного, распадающегося на части.

Понятие «фрагментарного города» ввел в научный оборот французский экономист-урбанист В. Ренар, который отмечал, что «бурный рост городов и гигантизм крупнейших агломераций дополняются растущей фрагментацией (физической, экономической и социальной) городского пространства, проявляющейся в настоящее время в качестве главной проблемы» (цит. по: [10, С. 25]). В Европе осознание «развала» городов на составляющие (иначе говоря, потеря целостности) шло постепенно. Теперь тема городского обновления, рециклирования, реконструкции стала приоритетным императивом городских политик. В качестве примера, на наш взгляд, достаточно назвать земельные фонды городского обновления в Германии, программу «Городское возрождение» в Великобритании и закон 2000 г. во Франции «Солидарность и обновление городов». Не случайно появление и «Конгресса за новый урбанизм».

В российской практике можно сослаться на опыт разработки стратегий, включающих также обширную программу действий по институциональному обеспечению инновационного процесса в Санкт-Петербурге, Екатеринбурге, Казани и других городах страны.

Опыт участия в разработке программ устойчивого развития Волгограда (см., напр., [7, 8]), позволяет сделать главный вывод о том, что без учета мнения жителей о своем городе, а также без поддержки и участия жителей города в программах его обновления, данные программы вряд ли будут успешными. И причин тому несколько, одна из которых заключается в отчуждении горожанина от своего города, доказательством чего является демонстрация неуважения к тому месту, где человек живет.

Нельзя забывать, что «*urbs soveticus*» – советский город, унаследованный Россией, – это точка приложения труда, а не жизни. Свободное время и досуг – все это всегда было вторичным. Жители – для города, но никак не наоборот. Городское пространство задумывалось безлюдным. Пространство «*urbs soveticus*» традиционно отчуждено от человека. Мы относимся к тому, где мы находимся, полупрезрительно. И, как результат, можно годами перешагивать через лужу у подъезда или запустить сам подъезд до полного одичания: «не мое – чужое». Необходимо воспитание

чувства уважения к месту, где живешь, что является бесспорным преимуществом нового урбанизма по сравнению с функционально-поточной схемой расселения людей. «Новый» город должен объединить, вовлекая в свою жизнь, всех, к кому современный город недружелюбен. Иначе говоря, необходимо вернуть российский город его жителям.

В начале XXI века уже не только ученые, но и жители мечтают о своем «идеальном городе» или и том, что именно их город станет идеальным и образцом для подражания. Идеальный город, по мнению ученых, должен быть вписан в свой климат и ландшафт, в культуру своей страны, в свою историю, притом не только внешним обликом, но и структурно. Идеальный город, по мнению горожан, – город, из которого не хочется уезжать, с которым связываются надежды на собственное будущее и будущее своих детей, внуков. Это город, который способен обеспечить это будущее. Так, отвечая на вопрос, какими представляются жителям Волгограда главные цели стратегического плана развития города, 63,8 % респондентов ответили «Рост доходов населения города», 62,8 % – «Рост качества жизни населения», затем уже были названы «Развитие жилищно-коммунального комплекса», «Создание новых рабочих мест» и т. д. [7, С. 270].

Повседневная жизнь подтверждает – города должны быть экономически эффективны и перспективны для своих жителей. Но главный капитал города – социальный, это люди, уровень их образования, состояние здоровья и т. д., все то, что определяется понятием качество жизни населения и, в свою очередь, стимулирует людей вкладывать знания, опыт, деньги в развитие города. По данным того же исследования [7] около 30 % жителей полагают, что условия жизни в Волгограде отличаются от условий жизни в других регионах в худшую сторону, около 33 % жителей считают, что Волгоград по условиям жизни не отличается от большинства других городов страны. Условия жизни людей в районах Волгограда, по мнению 42 % респондентов, одинаковы. Наиболее важными показателями, по которым респонденты сравнивают условия жизни в Волгограде с другими регионами страны и между районами города, являются социально-экономические, природно-экологические условия и безопасность жизни и здоровью.

О своем нежелании переезжать в другой регион страны говорят 76 % респондентов. Однако следует помнить, что нежелание большинства респондентов переезжать в другой регион России вызвано серьезной материальной и эмоциональной привязанностью большинства жителей к городу и отсутствием их уверенности в перспективах своего существования за пределами Волгограда. Кроме того, в структуре населения города почти четверть – это пенсионеры [6, С. 23]. Сальдо миграции в 2003 году составило 700 человек [6, С. 41]: прибыло в город 9824 человека, выбыло – 9124.

Прибывшие – это, в основном, жители сельской местности, которым еще только предстоит долгий путь адаптации, чтобы стать горожанами. Город же должен их принять, поддержать и вовлечь в свою жизнь, чтобы сократить траекторию «привыкания к городу».

Авторы нового урбанизма утверждают, что города, спланированные на основе данного подхода, обходятся дешевле современных. Модернистский город себя не окупает, вернуть удастся не более 80% инвестиций, в первую очередь это связано с неэффективным использованием транспорта и энергии. Очень хочется верить, что функционально-поточная система расселения людей, реализованная в свое время в Сталинграде – Волгограде, со временем плавно трансформируется в новый урбанизм, благо, что есть все основания для таких ожиданий.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. *Аммосов, Ю.* Возвращение дружелюбного города // Эксперт, 2005. – №17. – С. 58 – 63.
2. *Боже-Гарнье, Ж., Шабо, Ж.* Очерки по географии городов. – М.: Прогресс, 1967. – 424 с.
3. *Бродель, Ф.* Материальная цивилизация. Экономика и капитализм, XV – XVIII вв. Т. 1. Структуры повседневности: возможное и невозможное. – М., 1986.
4. *Гибберд, Ф.* Градостроительство. – М., 1959.
5. Город в процессах исторических переходов. Теоретические аспекты и социокультурные характеристики. – М.: Наука, 2001. – 392 с.
6. Город Волгоград – 2003 / Статистический сборник // Волгоградский областной комитет государственной статистики. – Волгоград, 2004. – 236 с.
7. Концепция устойчивого развития Волгограда. Стартовые условия. Компонент «Качество жизни населения» / Аналитический отчет о результатах прикладного социологического исследования / В. В. Токарев, Н. В. Дулина, В. В. Мойсов. – Волгоград, 2002. – 303 с.
8. Концепция устойчивого развития Волгограда. Стартовые условия: Материалы международной конференции «Информационные технологии в образовании, технике и медицине». – Волгоград: Издательство «Волгоград», 2002. – 238 с.
9. *Ларионов А. Н., Усов В. Б., Федулов С. П.* Актуальные проблемы развития жилищно-коммунальной сферы города Волгограда: отчет о социологическом исследовании «Волгоград – Жилище». – Волгоград: ВолгГАСА, 2000. – 99 с.
10. *Лимонов, Л. Э.* Крупный город: регулирование территориального раз-

- вития и инвестиционные стратегии / Науч. ред. О. П. Литовка. – СПб.: Наука, 2004. – 270 с.
11. Население России 2002. Десятый ежегодный демографический доклад / Под ред. А. Г. Вишневого. – М.: КДУ, 2004. – 224 с.
 12. Россия: стратегия прорыва. Синергетические идеи развития / В. И. Атопов, А. В. Антюфеев, Н. М. Галиярова, В. Н. Кабанов; науч. ред. В. И. Атопов. – Волгоград: ГУ «Издатель», 2003. – 520 с.
 13. Социология в России / Под ред. В. А. Ядова. – 2-е изд., перераб. и дополн. – М.: Издательство Института социологии РАН, 1998. – 696 с.
 14. Социология в СССР. Издание в 2-х тт.: Т. 2. – М.: Мысль, 1966. – 511 с.
 15. *Шпенглер, О.* Закат Европы. - М., 1993.
 16. *Яницкий, О. Н.* Урбанизация и социальные противоречия капитализма. Критика американской буржуазной социологии. – М.: Наука, 1975. – 333 с.