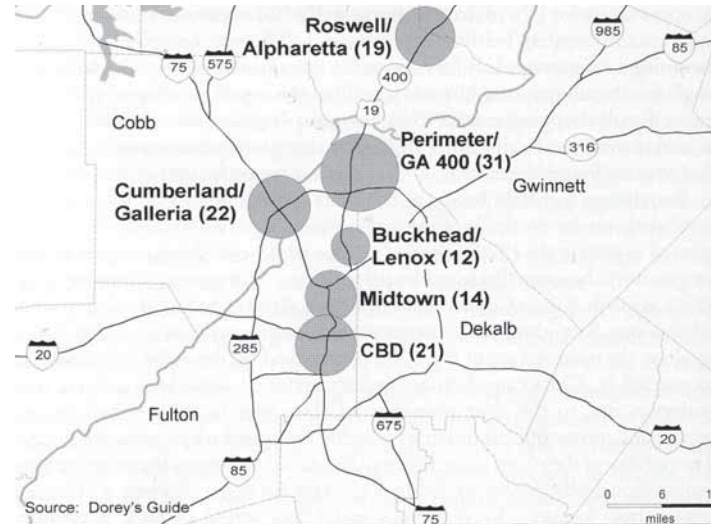


> Рис.1. Американская субурбия. Финикс

> Рис 2. Новые деловые центры в пригородах Атланты. Edge-less city расположен на севере агломерации



## В поисках русской мечты: субурбанизация как альтернатива абсурду

текст

**Федор Кудрявцев** /  
text  
**Fedor Kudryavtsev**

1. Boiteux-Orain, C. Huriot, J.-M. Modeliser la suburbanisation. Sucee et limites de la microeconomie urbaine. – <http://ungaro.u-bourgogne.fr>

2. Harrison, Truman A. From Edge to Edgeless City: The 21st Century Transformation of Metropolitan Atlanta / Truman A.Harrison // Planning in a more Globalized and Competitive World: Proceedings of XXXIX International ISoCaRP Congress. Edited by Paolo La Greca: Italy Gangemi Editore, 2004. P. 237–252.

3. Shen, Z Geospatial Techniques in Urban Planning /Z. Sheng // Advances in Geographic Information Science, DOI 10.1007/978-3-642-13559-0\_5, # : Berlin Heidelberg Springer-Verlag 2012.

4. Eric Jaffe. So Are People Moving Back to the City or Not? //The Atlantic Cities Nov.14 2011. – <http://www.theatlanticcities.com/arts-and-lifestyle/2011/11/so-are-people-moving-back-city-or-not/487/>

*Общие принципы, выработанные передовыми странами, должны быть приспособлены к нашим специальным условиям. Особенно внимательно мы должны изучить, как они применяются в странах, подходящих к нам по климату, экономике и топографии, – говорю о Северной Америке, Канаде.*

**В. Н. Семёнов.**

**Благоустройство городов (Москва, 1912)**

*Но при всей нашей отсталости мы не можем копировать ни одного из готовых образцов. Слишком драгоценное наследство имеем мы в виде прошлых веков русской старины, наследство мало известное, неизученное, но таящее в себе и новья формы, и идеи.*

**В. Н. Семёнов.**

**Благоустройство городов (Москва, 1912)**

Субурбанизация исследуется давно, и хорошего в ней находят мало, все больше проблемы. Разная субурбия в разных странах, а приводит к одному и тому же: природные ландшафты вокруг городов замещаются «одноэтажной Америкой» (рис. 1) или ее подобием с поправкой на местные условия. И вот в эту новую среду, которая, в отличие от городских кварталов, удобна для автомобиля, последовательно перемещаются из города жители, промышленность, торговые комплексы, наконец, как капиталы с тонущего корабля, и штаб-квартиры крупнейших корпораций<sup>1</sup>. Старые городские центры теряют свое значение: общественные функции, составившие их ядро, легко располагаются теперь в новых деловых центрах на пересечении скоростных шоссе (рис. 2) или образуют «бескрайний город» (edge-less city) (рис. 3) – зону общественной застройки, растягивающуюся вдоль транспортных коридоров настолько, насколько в этом будет необходимость<sup>2</sup>. Коммуникации удлинняются, застроенные территории стремительно расползаются, съедая открытое пространство и естественную среду обитания, растет использование личного транспорта вместе с потреблением углеводов и выбросов углекислого газа и последствиями в виде пробок, а низкая плотность населения делает невозможным развитие общественного транспор-

та. С точки зрения социальной организации тоже, оказывается, не очень гладко: падает качество социального обслуживания, ослабевает сеть соседских взаимодействий, единое пространство разрывается на множество частей, принадлежащих различным социальным слоям и группам, рост издержек на создание инженерных коммуникаций и подготовку территорий делает жилье менее доступным<sup>3</sup>.

И вот с этим явлением начинают бороться, стараясь так или иначе вернуть жителей в город, который для этого должен снова стать «пригодным для жизни»: пешеходным, многофункциональным, безопасным, насыщенным благоустроенными общественными пространствами, социально интегрированным. Возникает целое международное объединение муниципалитетов, руководствующихся в своем развитии этими принципами. Рейтинг городов по критерию «пригодности» начинает ежегодно составлять уважаемый исследовательский центр Economist Intelligence Unit. Даже в США, «колыбели субурбанизации», набирает силу идеология «нового урбанизма» как малозэтажной, но городской альтернативы аморфному пригороду.

Но нет, увы, статистика неумолима: несмотря на исключения, подобные Нью-Йорку, в Соединенных Штатах доля общего прироста населения страны, приходящаяся на пригороды, на порядок превышает аналогичный показатель для городов и продолжает расти: 85% и 15% в 90-х годах XX века и 91% и 9% в 2000-х<sup>4</sup>. Казалось бы, в Китае откуда взялась субурбанизация – там и места-то быть для этого не должно, да и как там что-то может ксамо разрастаться? Нет, и там то же, хотя, конечно, по-своему. Даже в Нидерландах, уже превратившихся, по сути, в единый город и сильный урбанизмом, стоило государству дать больше свободы на рынке жилья, как немедленно появились все те же маленькие симпатичные домики (рис. 4). Конечно, города по-прежнему играют важную роль: на долю Нью-Йорка<sup>5</sup> в 2006 году приходилось 8% национального ВВП<sup>6</sup>, Лондона – 19%<sup>7</sup>. Но субурбия все равно продолжает упорно расти везде, где возникает такая возможность: люди не очень хотят массово и добровольно отказываться от возможности жить в своем доме и поль-

Suburbanization has been studied for a long time, revealing more problems than fairly good things in it. Different suburbia in different countries leads to one and the same result: natural landscapes around the cities are replaced by “one-storey America” or its analogy adjusted to local conditions. Unlike city blocks, this new milieu is comfortable for driving. It is gradually drawing over from the city its citizens, industry, trading centers and headquarters of large enterprises<sup>1</sup>. The old city centers are losing their significance: their cores (public functions) are now easily located in new business centers at the intersection of highways or form an “edge-less city” – a public development area spreading along transport corridors as much as needed<sup>2</sup>. Communications increase; built-up territories sprawl rapidly, “eating away” the open space and natural habitat; the use of private transport grows together with hydrocarbon consumption and carbon dioxide emission and with traffic jams as a consequence; at the same time the low population

density makes it impossible to develop public transportation. The quality of social services falls off; the network of neighborhood interaction weakens; the common space breaks into a number of pieces that belong to different social layers and groups; the increase in expenses on utility networks and preparation of the ground makes housing less available<sup>3</sup>.

Municipalities try different ways to bring people back to the cities, which ought to become “liveable” again, i.e. pedestrian, multifunctional, safe, filled with public spaces, and socially integrated. There is an international association of municipalities that follow these principles, and a well-known research center, the Economist Intelligence Unit, which annually works out a rating of cities according to the “liveability” criterion. Even in the USA, the “cradle of suburbanization”, there is a growing ideology of “new urbanism” as a low-rise, but urban alternative to an amorphous suburb.

## In Search of the Russian Dream: Suburbanization as an Alternative to Absurdity

зоваться собственной автомашиной, вопреки убежденности градостроителей, что нет ничего лучше, чем компактный и пешеходный город, и несмотря на то что во многом последние могут быть совершенно правы.

С точки зрения американцев, их пригороды ничуть не менее удобны для жизни, чем города. Можно возразить, что они просто закоснели в своих стереотипах, а американские мегаполисы, кроме нескольких исключений, подобных Сиэтлу и Портленду, еще не стали на путь исправления. Но тогда откуда взялись эти «стереотипы» и почему столь устойчивы? Думаю, что они связаны с самыми истоками американской культуры, культуры не только эмигрантов, но и первопроходцев (explorers), оказавшихся вместо тесной и постоянно враждовавшей внутри себя Европы в огромном и нерасчлененном пространстве Нового Света. Преимущественно равнинные ландшафты стали естественным ресурсом для экспансии и освоения – задач, на выполнение которых европейская модель города, возникшая совершенно в других исторических и природных условиях, рассчитана не была. С расширением страны все более требовалась и новая форма поселений,

и американцы, с присущей им практической сметкой, построили ее в конечном итоге на использовании новейшего по тем временам технического достижения, дававшего максимальную свободу и скорость передвижения, – автомобиля. Естественным образом американский пригород резко отличается от форм, развивавшихся на основе компактного города. И уже это, видимо, стало предпосылкой для своего рода культурного антагонизма между образом жизни в городе и пригороде, существующим до сего дня в США, но не произошедшего пока в России.

Произойдет ли массовое переселение в пригороды у нас? Разве здесь нет столь же обширной территории, до сего дня плохо освоенной? Есть, и ее столько, что, будь Москва расселена в пределах Московского малого кольца (ММК), проходящего в среднем на расстоянии 40–50 км от центра города, вместе с уже живущим там населением, то плотность такой «метрополии» оказалась бы соизмеримой с аналогичным показателем для Лос-Анджелеса вместо плотности Лагоса и Стамбула в современных административных границах (рис. 5). Сценарий субурбанизации Московской области по западному типу, не с сезонным,

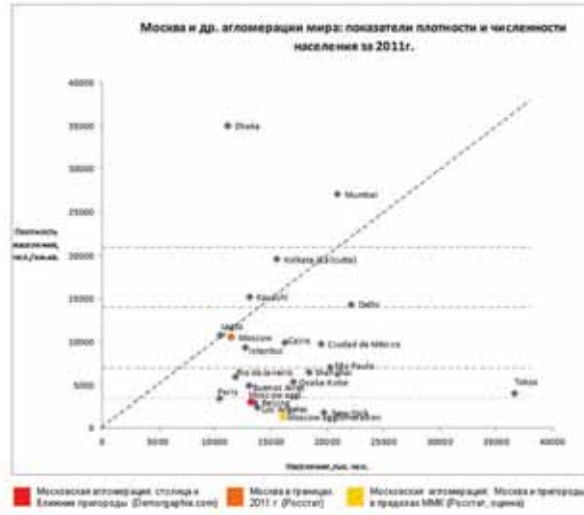
5. Данные по New York metropolitan area, т. е. условно агломерации Нью-Йорка, включающей также пять крупнейших городов штата Нью-Джерси и шесть из семи крупнейших городов штата Коннектикут, включая и все пригороды.

в Рис. 3. Edge-less city Roswell-Alpharetta. Спутниковое изображение

в Рис. 4. Нидерланды. Застройка района Браносфоорт в Хелмонде, 2004 г.



> Рис. 5. Диаграмма соотношения территории и численности населения «Москва и другие крупнейшие мегаполисы мира»



> Рис. 6. Иркутск. Фрагмент карты Иркутской губернии XVII века



6. Metropolitan Economic Growth Widespread in 2006. News release. 2008. 25.09. – [http://www.bea.gov/newsreleases/regional/gdp\\_metro/2008/pdf/gdp\\_metro0908.pdf](http://www.bea.gov/newsreleases/regional/gdp_metro/2008/pdf/gdp_metro0908.pdf)

7. London's Place in the UK Economy, 2005–2006. Oxford Economic Forecasting. 2005. November. – [http://www.cityoflondon.gov.uk/NR/rdonlyres/2CAE66FB-2DD5-41A5-B916-8FFC37276059/0/BC\\_RS\\_lp\\_uk\\_0511\\_FR.pdf](http://www.cityoflondon.gov.uk/NR/rdonlyres/2CAE66FB-2DD5-41A5-B916-8FFC37276059/0/BC_RS_lp_uk_0511_FR.pdf)

8. Махрова А., Нефедова Т., Трейвиш А. Московская область: тенденции и перспективы пространственного развития / А. Г. Махрова, Т. Г. Нефедова, А. И. Трейвиш. М.: Новый хронограф, 2008. 344 с.

9. Россия. Пространственное развитие. Доклад 2004 г. / под ред. В. Глазычева, П. Щедровицкого. М.: Архитектура-С, 2004. 128 с.: ил.

10. Русское градостроительное искусство: Москва и сложившиеся русские города XVIII – первой половины XIX века / под ред. Н. Ф. Гуляницкого. М.: Стройиздат, 1998. 440 с.: ил.

11. Россия: энциклопед. слов. (репр. изд. 1989 г.). Л.: Лениздат, 1991. 922 с.: ил.

как в настоящее время, а с «настоящим» оттоком населения из ядра агломерации в пригороды, допускается и признанными отечественными географами при условии «роста доходов населения до уровня перспективных душевых показателей ВРП индустриально развитых стран»<sup>8</sup>. Ну, так вот, казалось бы, и ответ: будем богаче, станем жить как в Америке, а пока у нас депопуляция, стягивающая население в крупные города и бросающая «вызов привычному национальному самосознанию, века настроенному на освоение все новых территорий»<sup>9</sup>.

Да, Россия не Америка, но ресурс пространственного развития здесь ничуть не меньше, даже с учетом значительно менее благоприятного климата, и необходимость найти способ его освоения возникла здесь много раньше, чем в США. И национальный гений нашел свой собственный ответ, позволивший обеспечить использование огромной территории при всегда малочисленном, относительно ее масштабов, населении. Конкретные пространственные формы могли быть сколь угодно разными в силу изменений политического устройства, исторических обстоятельств, характера естественного ландшафта, но оставались неизменно распределенными или протяженными, вписанными, а не противопоставленными ландшафту, предполагающими высокую степень сезонной мобильности жителей и оставляющими зыбкой границу между антропогенным и естественным ландшафтом.

Самостоятельные поселения или части городов, которые, с позиций сегодняшнего дня, можно было бы условно назвать «протосубурбией», в русской культуре прослеживаются на всем протяжении ее более чем тысячелетнего развития, даже на новых землях с много более суровым, чем в США, климатом (рис. 6, 7). От времен торгов, посадов и слобод, свободно развивавшихся за пределами центральной укрепленной части древнерусских городов, до дач и садовых товариществ советского времени. Хотя, конечно, жители допетровской Москвы не ездили каждый день на лошадях на работу в Кремль.

Развитие поселений России в градостроительных традициях, «отличавшихся живописной свободой»<sup>10</sup>, позволило им легко воспользоваться возможностями пространственного расширения, созданными во второй половине

XIX века развитием железных дорог и ростом городского населения, без радикальной смены модели развития. Как в доиндустриальную эпоху города «обрастали» все новыми посадами, а позднее заключали в своих границах близлежащие поместья и деревни, подобным же образом теперь их структура развивалась за счет новых промышленных слобод, рабочих поселков, предместий и дач на их новой периферии. И это нисколько не мешало одновременному уплотнению городских центров и возникновению новых городов, в том числе и из «протосубурбии».

К сожалению, Октябрьский переворот 1917 года не оставил нам возможности узнать, как, следуя естественной национальной традиции, обогащенной культурами других народов страны, русские города были бы приспособлены к условиям массовой автомобилизации и в чем их новые черты оказались бы схожими с американскими. Можно только предположить, что сочетание высокой плотности уличной сети с относительно низкой плотностью застройки и земельными ресурсами для роста, сопоставимыми с североамериканскими, вряд ли создавали предпосылки к развитию плотно застроенного и компактного города, за исключением его центральной части. Более того, при разумном городском планировании, здесь, возможно, было бы проще избежать современных проблем урбанизации и субурбанизации: в городской черте сохранялись значительные фрагменты природных территорий, соседствовали различные функции, город и жилые пригороды составляли единое целое. Конечно, можно возразить, что Россия была страна деревенская и просто отстала в своем развитии, центр ее тогдашней столицы, Санкт-Петербурга, абсолютно европейский компактный город, а Москва просто «большая деревня». Вот только тем не менее в этой деревне уже в конце XIX века как-то умудрялся жить ни много ни мало миллион человек<sup>11</sup>.

Вместо этого России было суждено десятилетия прожить по «упромышленным» градостроительным доктринам, эволюция которых в итоге привела к тому, что главной задачей градостроительной политики стало решение технологических проблем домостроительных комбинатов, а ее единственным решением для всей страны, независимо от климата – многоэтажная коробка в составе микро-

But suburbia continues to grow insistently – people do not want to dismiss a possibility to live in a private house or to use a private car.

The Americans believe that their suburbs are as liveable as their cities. One can argue that they are set in their stereotypes, and their megalopolises (with very few exceptions, such as Seattle and Portland) have not yet started to improve. Then, where do these stereotypes come from? And why are they so stable? I think they refer to the very beginnings of American culture, concerning not only the immigrants but also the explorers, which, after a densely populated Europe with its never-ending inner wars, got into a vast and indivisible area of the New World. Mostly level terrain became the only resource for expansion and exploration. The wider the country grew, the greater was the need for a new form of settlements. As a result, the business-like Americans created it with the use of an automobile – the newest technical achievement of that time that

gave them maximum freedom and speed. Naturally, American suburbs are quite different from the forms developed on the basis of a compact town. It could possibly become a prerequisite for a kind of cultural antagonism between an urban lifestyle and a suburban one, which has existed in the USA up to the present time, but has not yet occurred in Russia.

Will the mass migration to the suburbs happen here in Russia? Doesn't Russia also possess a vast territory poorly developed?

Suburbanization of the Moscow region according to the western scenario (not with a seasonal, as presently, but with a "real" outflow of population from the core of agglomeration into the suburbs) is assumed by Russian geographers under the condition that "the income of population rises up to the level of the forward-looking Gross Regional Product per capita of the industrially developed countries"<sup>7</sup>. It seems to be the answer: if we get richer, we will live like in

в Рис. 7. Новый Амстердам (Нижний Манхэттен). Карта 1660 г. Отчетливо видна граница города, резко ограничивающая застроенную территорию

района или поселка городского типа. Но даже такие условия не смогли окончательно убить традиции растворения в окружающем природном окружении, хотя в остальных отношениях старая городская культура была почти полностью разрушена. Выходом оказалось развитие модели «квартира + дача»: дачные поселки, садовые товарищества и даже просто огороды, остававшиеся на периферии жилищной политики, формально представляясь рекреационными территориями или подсобными хозяйствами, на деле стали одним из центров социальной и семейной жизни и символом нашего образа жизни в глазах иностранцев, да и наших собственных. А многим – просто спасли жизнь в периоды экономических и политических потрясений, которых в XX веке в нашей стране было более чем достаточно. Жилое пространство как бы разделилось условно на то, «где можно жить», то есть загородную дачу в любой из ее разновидностей, и того, где, по необходимости, «нужно выживать», то есть город. Для жителей городских многоэтажных окраин этот контраст еще более подчеркивается сезонными миграциями: зима – это серое бессолнечное небо между серыми же домами и грязноватыми, бескрайними и пустыми дворами, лето – зеленая солнечная дача, хотя, правда, и не со всеми удобствами.

Поэтому, как только в начале 90-х люди получили большую свободу, они, насколько им позволяли собственные возможности, стали развивать в первую очередь ту часть своего мира, «где можно жить». И, чем более благоустроенным и комфортным становился загородный дом, хоть в «элитном» поселке, хоть в деревне, тем больше возрастала роль загородного жилья относительно городского, увеличивалась пропорция проводимого в нем времени. Все чаще именно здесь предпочитают проводить часть своей жизни или жить постоянно, используя квартиру в городе как своего рода место «промежуточной посадки» рядом с работой или источник дополнительного дохода, сдавая ее в аренду. Собственно, тон здесь задает руководство страны, многочисленные жилые загородные резиденции которого разбросаны от Сочи до Карелии, а вот о городских никто не знает (наверное, это государственная тайна).

Удивительным образом в современных условиях возни-

кает новый феномен «дальних дач» за сотни километров от мегаполисов, часто на территориях, на которые власти уже давно махнули рукой как на бесперспективные и где постоянного сельского населения благодаря этому почти не осталось. Это уже никак нельзя объяснить желанием решить проблему обзаведения доступным жильем, которая была и является одной из движущих сил разрастания субурбии в Северной Америке. Кроме чисто практической мотивации «подышать летом чистым воздухом», факторов стоимости земли и бензина и тому подобных социально-экономических мотиваций, в этом есть и какое-то иррациональное стремление вновь установить с природой связи, ставшие невозможными в городе, освоить новые территории. Желание «жить привольно», по видимому, также естественно русской культуре, сформировавшейся на обширных междуречьях, как английской – иметь особое отношение к морю, именую военный корабль, в отличие от всех других неодушевленных предметов, местоимением женского, а не среднего рода. Таким образом, не просто возможен, но неизбежен и естественен для нашей страны в ближайшем будущем сдвиг к более пространственной, распределенной и, следовательно, децентрализованной и полицентричной форме расселения, менее плотной жилой застройке, большей миграции внутри страны.

Тем не менее эти важнейшие изменения, свидетельствующие об огромном потенциале и, более того, необходимости расширения обустроенной территории страны, игнорируются, остаются незамеченными и развиваются вопреки всему: вне поселений и без расширения национальной транспортной инфраструктуры. Ни сети скоростных автодорог, без которых невозможно представить пригороды США, ни системы высокоскоростного железнодорожного сообщения на региональном и национальном уровне, подобной французской, в нашей стране, к сожалению, за последние два десятилетия не появилось и не планируется – из всех видов транспорта пока для нас главным является трубопровод. Наоборот, в согласии с мнением ряда экспертов, предлагавших «сворачивание социального хосписа»<sup>12</sup>, сокращение населения стало обоснованием политики закрытия школ, больниц и других



12. Россия. Пространственное развитие : доклад 2004 г. / под ред. В. Глазычева, П. Щедровицкого. М. : Архитектура-С, 2004. 128 с. : ил.

13. Так, по свидетельству представителя администрации Тарусского района Калужской области, участвовавшего в проекте семинаре Лаборатории градостроительных исследований и центра «Урбанистика» МАРХИ, в апреле 2012 г., в летний сезон фактическое население района вырастает в 10 раз за счет поселков, построенных москвичами как садовые товарищества. Такие «дальние дачи» строятся и в Тверской, Костромской и других областях.

14. Данные приводятся на основании технических заданий на разработку проектов комплексной застройки в Подмоскowie.

15. Все же появляются и единичные исключения – проект «Новое Ступино» в Московской области, представленный как новый малоэтажный город. Интересна и мутация названия проектов застройщиков: появляются термины вроде «мини-город» или им подобные. С одной стороны, все та же идея «рая в одном отдельно взятом микрорайоне», но использование термина «город», видимо, уже становится необходимым для привлечения целевых групп покупателей.

16. Данная метафора предложена М. Б. Борисовым, дядей автора, за что автор ему искреннее признателен.

17. Мартынова, Н. Малоэтажка завоевывает сердца // Дайджест недвижимости российской и зарубежной. 2012. № 70. С. 62–63.

18. Проценко А. Чей там рай легкой катится? // Труд. 2012. 15 мая.

America, but so far there is depopulation that concentrates people in big cities and “challenges the national self-awareness traditionally intended to explore new territories”<sup>8</sup>.

Independent settlements, or the parts of the towns that today could be figuratively called “protosuburbia”, have existed in Russian culture for more than one thousand years, even on the new lands with the climate much more severe than in the USA. From the times of trading and old-Russian suburbs called “posads” and “slobodas”, that developed easily beyond the fortified central part of the Old Russian towns, to dachas and gardeners’ partnerships of the Soviet time.

For decades, Russia had to follow the town-planning doctrines that led to the situation when the main goal of town-planning policy was to solve technological problems of the integrated house-building factories. And the only one solution for the whole country, regardless of the climate, was a multistoried house in a microdistrict or an urban-type settlement. However, such conditions could not kill the tradi-

онных объектов социального обслуживания как в малых, так и в больших городах, не исключая и Москвы, не говоря уже о селах. Но даже в таких условиях оказалось достаточно свободы инициативы, роста автомобилизации и недорогой сельскохозяйственной земли, чтобы малоэтажной застройкой застраиваться начали не только территории близ мегаполисов, но даже находящиеся от них на расстоянии сотен километров<sup>13</sup>. В этом – огромный положительный знак и созидательная сила, ведь пространственное сжатие всегда есть признак упадка государства.

После сокращения объемов точечной застройки, осуществлявшейся так, что это вызывало протесты горожан – хотя, казалось бы, что может быть естественнее в городе, чем строительства нового жилого здания, – география нового строительства в настоящее время все активнее изменяется в пользу «негородских» проектов и по своей типологии, и по расположению. Эти образования накладываются на существующие поселения, в границах которых они расположены, но не объединяются с ними, фактически оставаясь вне их пространственной и социальной организации, одновременно сами прав поселений не имеют и, следовательно, их функций выполнить не могут. В силу особенностей отечественного законодательства и практики муниципального управления, территории, несмотря на очевидную радикальную трансформацию, «на бумаге» часто остаются практически без изменений: застроенные участки могут оставаться частью земель сельскохозяйственного назначения, жители коттеджных поселков – юридически горожанами. И если для наиболее дорогостоящих направлений, вроде Рублевского шоссе в Подмоскovie, вслед за жилыми образованиями в пригородах таким же образом возникают частные школы, клиники, в дальнейшем, может быть, и больницы появятся, то в других случаях местные власти, и так безденежные, ничего предложить новым жителям не могут, а формально – и не должны. В результате постоянное проживание становится там не просто неудобным, а прямо опасным: в какую больницу привезут человека, например, если ему вдруг станет плохо? Поэтому, если собственно участки и дома становятся все более комфортными, то субурбия в целом у нас получается в чем-то пока такая же, как массо-

tions of becoming one with nature, though in other respects the old urban culture was almost completely destroyed. The “apartment+dacha” model was the way out: dacha communities, gardeners’ partnerships and simply vegetable gardens left on the periphery of housing policy and formally considered as recreational areas or subsidiary plots practically became one of the centers of social and family life and a symbol of our way of life in the eyes of foreigners as well as in our own eyes.

In the early 1990-s, as soon as people were given greater freedom, they started, as much as they could, to develop first of all the “liveable” part of their world. The more comfortable the country house became, either in an “elite” settlement or in a village, the greater was the role of such housing against the urban one, and the more grew the ratio of time spent in the country house. People prefer to live in a country house, while using their apartment as an “intermediate base” near their work or renting it out to get additional revenue.

вое домостроение, только «положенное на бок»: плотно, некрасиво и не очень удобно.

В парадоксальной ситуации, когда в самой большой по территории стране мира не наращивается транспортная инфраструктура, а поселения имеют сильно урезанные ресурсы для управления собственной территорией, естественным образом развиваются центростремительные тенденции, как на уровне отдельных областей, так и страны в целом, – так кровь приливает к жизненно важным органам у замерзающего человека. В результате возникают и начинают доминировать территориальные образования, в принципе неспособные создать комфортные условия для жизни. Раз города и поселения не в состоянии развивать инфраструктуру, следовательно, это должен делать инвестор. И это либо очень дорогое, либо очень массовое жилье. В этих условиях шанс на реинкарнацию получает микрорайон как единственная возможность пригорода хоть с какой-то социальной инфраструктурой. Переуплотненная, изолированная, вырванная и из природы, и из города, монофункциональная, подобно американской субурбии, среда, да и еще безумно дорогая и неудобная (достаточно посмотреть на размеры квартир), начинает рассматриваться как чуть ли не благоденствие и всячески поддерживается властями. И это при том, что количество 3-комнатных квартир в новых домах, если судить по комплексным проектам массового жилья в Московской области, составляет не более 10 %<sup>14</sup>, а размер их тот же, что и в советской «панели» тридцатилетней давности, – 60–70 кв. м. Но та, по крайней мере, была бесплатной. Это означает, что в массовом жилье просто отсутствуют квартиры для комфортного проживания семей с двумя детьми, не говоря уже о тех, у кого детей будет больше. Попробуйте в таких условиях преодолеть демографический кризис. Удивительно, но более 60 лет уповают на индустриальное многоэтажное домостроение, оно создает все менее и менее комфортную среду из-за все более и более возрастающей плотности застройки и населения, жилищной проблемы решить не могло ни раньше, ни сейчас, и все же на него по-прежнему делают ставку. Это ли не абсурд?

Today we can observe a new phenomenon of “distant dachas” located thousands of kilometers from megalopolises, often on “impossible” lands almost abandoned by rural residents. Apart from a practical motivation “to take a breath of fresh air in summer”, such factors as land and fuel costs and other social and economic motivations, it has a certain irrational aspiration to restore connections with nature and to explore new territories. Thus, it is not only possible, but also inevitable that in the near future Russia will shift towards a more spatial, distributed and, consequently, decentralized and polycentric settlement form, housing with lower density, and increased migration within the country.

Nevertheless, these important changes that show huge potential and the necessity to enlarge the developed territories are ignored, but they advance notwithstanding: outside the settlements and without enhancements of the national transport infrastructure. Unfortunately, in Russia, within the last two decades, we have got neither a network

of speedways that is so typical for the US suburbs, nor a system of high-speed railway communication on the regional and national level like the one they have in France. It is not even being planned.

The plots and the houses become more and more comfortable, but suburbia in general still looks like a large-scale house building “turned sideways”: dense, ugly and uncomfortable.

Amazingly, but for more than 60 years the industrial multi-storied house building has been relied on, though the milieu it creates becomes less and less comfortable because of the constantly growing density of development and population. Being unable to solve the housing problem, it is nonetheless trusted. Isn't it absurdity?

While competing for vacant territories, a guarded settlement and a complex multi-storied development begin to shape the outskirts and suburbs of big Russian cities. With all its external differences, it is a realization of one and the same town-planning principle modified according to paying

в Рис. 8. Восточные пригороды Москвы, окрестности Люберец. Спутниковое изображение



Охраняемый поселок и комплексная многоэтажная застройка, конкурируя между собой за свободные территории, начинают определять облик окраин и пригородов крупных городов в России. При всех внешних различиях это осуществление модифицированного в соответствии с платежеспособностью разных социальных групп одного и того же градостроительного принципа – создание изолированного «острова», замкнутого самого на себя, оставляющего своим жителям задачу выстраивать связи с окружающим миром. И в обоих случаях покупатели жилья, платящие налоги, должны еще раз оплатить всю необходимую инфраструктуру, включая и школы, и детские сады, и дороги. В итоге система поселений распадается на множество не связанных между собой осколков в виде микрорайонов, охраняемых поселков или псевдо садово-дачных товариществ. Подмена понятий точно отражается в языке: комплексно «осваиваются территории» и «размещается малоэтажная застройка», а не «развиваются поселения или строятся города»<sup>15</sup>. То, что возникает, можно было бы назвать «дезурбией», то есть распавшимся городом. Это хорошо видно в пригородах Москвы рядом с МКАД, где соседствующие землепользования как будто специально задались целью портить жизнь друг другу (рис. 8): то громада многоэтажного района неожиданно надвигается на несчастный коттеджный поселок, думавший выбраться на природу, то малоэтажная застройка «затыкает» окрестности леса, в котором привыкли с детства гулять жители близлежащего города и т. п. Место единства города, пригорода и природной среды – дезинтеграция, концентрация и отчуждение, планировочная структура застроенных территорий все больше начинает напоминать «колония раков-отшельников»<sup>16</sup>.

В итоге меняется и отношение к природному окружению: от тонкого чувства естественного ландшафта, открытости к нему, лежащего в основе планировочной структуры русских деревень, в живописных силуэтах и планах старых русских городов, – к его настойчивому игнорированию и разрушению. На одном полюсе здесь полная закрытость и изолированность охраняемых поселков, концепции которых настолько сконцентрированы на внутреннем пространстве, что свою идентичность им часто

проще строить на ассоциациях с зарубежными культурными архетипами, нежели на связях с той реальностью и культурным контекстом, в которых они в действительности находятся. На другом – программная безликость унифицированных многоэтажных «человейников», просто в силу своей типологии не пригодных ни на что другое, кроме воспроизведения в любом месте одной и той же среды, ценность которой как элемента материальной культуры близка нулю. Следствием этого становится угроза культурной, а затем и экологической катастрофы. Народ, переставший чувствовать и сохранять красоту своей собственной страны, потеряет и себя самого. Вместо части большой России человеку становится легче представлять свою малую родину «маленькой Шотландией» или еще чем-нибудь в этом роде, а вместо бережного отношения к окружающему ландшафту как собственному достоянию – довольствоваться как нормой его изуродованными фрагментами. «Вся площадь жилого комплекса огорожена, ведется круглосуточная охрана и осуществляется видеонаблюдение по периметру. Въезд на территорию – через КПП»<sup>17</sup>, – вряд ли человек, привыкший считать жизнь в таких условиях естественной, пойдет погулять в лес или на речку. Каждый хочет «свой кусочек природы», что приводит к тому, что ее нет ни у кого. И если раньше жизнь на даче гарантировала природное окружение, то вместо этого в пригородной зоне возникает новый ландшафт, в котором уже невозможно понять, урбанизированные ли это куски, попавшие в пригород, или, наоборот, малоэтажные анклав, сохранившиеся в супергороде.

Сложилась модель территориального развития, логичная в условиях существующей системы управления, законодательства, ценах на цемент и т. п., но совершенно абсурдная с точки зрения использования ресурсов страны и предоставляемых ими возможностей для обустройства, не работающая ни на развитие поселений, ни на сохранение природных ландшафтов, в которую они должны быть интегрированы. Результат, который мы в итоге имеем, можно сформулировать очень кратко: земли много – жить негде. «Комплексные челоуейники» и «укрепоселки» – это уже только его производные. То пространство, кото-

19. При плотности застройки в 20 тыс. м<sup>2</sup> / га для открытых автостоянок потребуется ровно этот самый гектар, а строительство паркингов – это резкий рост издержек с предсказуемым риском, что они останутся пустыми. Грубый расчет: 20 тыс. / 50 (ср. размер квартиры, в действительности еще меньше) = 400 квартир = 400 машин \* 25 м<sup>2</sup> (1 м / место) = 10 тыс. м<sup>2</sup> = 1 га.

20. Тезисы выступления министра Э. С. Набиуллиной на пленарном заседании Московского урбанистического форума «Глобальные решения для российских городов», Москва, 8 декабря 2011 г. – [http://www.economy.gov.ru/minec/press/news/doc20111208\\_004](http://www.economy.gov.ru/minec/press/news/doc20111208_004)

21. Lagos State Government Official Web-Site. – <http://www.lagos-state.gov.ng/index.php?page=subpackage&spid=12&mnu=null>

22. <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/eg.html>

23. U. S. Census Bureau Official Web-Site. – <http://quickfacts.census.gov/qfd/states/36/3651000.html>

24. 8,6 млн чел. Historical Overview of London Population / Londononline. – <http://www.londononline.co.uk/factfile/historical/>

25. Население собственно Нью-Йорка составило в 2010 г. 8,175 тыс. чел, что примерно соответствует численности населения Москвы двадцатилетней давности.

26. Broadacre city – замысел идеального города, построенного на возможностях использования личного автомобиля, впервые описанный Фрэнком Л. Райтом в 1932 году в книге «Disappearing city» («Исчезающий город») и позднее пропагандировавший им в течение всей жизни.

27. Кудрявцев О. В. Запустение Эллады в период империи. Его причины и значение // Древние цивилизации. Древний Рим / сост. А. И. Павловская и др. М.: Ладомир, 1997. 767 с.

capacity of different social groups. It is an isolated and closed “island”, where making connections with the outside world is left to its inhabitants. In both cases the taxpaying people, while buying a dwelling, have to pay for all the necessary infrastructure again, including schools, kindergartens and roads. As a result, the system of settlements breaks into many unconnected pieces like microdistricts, guarded settlements and gardeners’ pseudo partnerships. The substitution of notions affects the language: “the territories are developed” and “low-rise development is located” instead of “settlements are developed and towns are built”<sup>4</sup>. This situation can be called “disurbia”, or a decayed town.

The attitude towards natural environment also changes: from a fine feeling and openness for natural landscape as a basis for Russian rural fabric and picturesque silhouettes and layouts of old Russian cities to the persistent ignorance and destruction of it.

The current model of territorial development is logical in the conditions of the existing system of management, legis-

рое удается создать, в отличие от «американской субурбии», радующей жителя США, очень далеко от наших национальных предпочтений, так как жить в нем приходится тесно, несвободно и неудобно, а при этом – еще и дорого за это платить.

Как все неестественное, эта модель в любом случае скоро развалится: например, стремительно растущий уровень автомобилизации домохозяйств, уже достигший 48%<sup>18</sup>, в скором времени убьет сверхплотный жилой микрорайон как типологию массового рыночного жилья просто потому, что там негде будет поставить автомобиль<sup>19</sup>. Но лучше прекратить ее существование как можно быстрее.

Для этого необходимо отказаться от двух главных постулатов нынешней градостроительной политики, благодаря которым она возникла. Во-первых, от представления о возможности развивать страну без опоры на развитие поселений, ее составляющих. Его ошибочность очевидна на провале жилищной политики, рассматривающей проблему доступности жилья исключительно как финансовую (процент по ипотеке) и технологическую (получение инвесторами земли и подключение к инженерным коммуникациям), оставляя при этом вопрос о критериях комфортности вообще за скобками. Во-вторых, от тезиса о естественности инфраструктурного и расселенческого «сжатия» России как отражения глобальных тенденций концентрации населения в «городах-лидерах», ставшего достоянием гласности благодаря выступлению министра Э. Набиуллиной на Урбанистическом форуме в Москве<sup>20</sup>. Прежде всего, количество здесь никак не эквивалент качества. Население Лагоса и Каира стремительно растет и достигло уже ~14,5 млн чел.<sup>21</sup> и ~11 млн чел.<sup>22</sup> соответственно, но их влияние в мире остается близким к нулю. Тогда как Нью-Йорк, с приростом населения за последние десять лет всего в 2,1%<sup>23</sup>, и Лондон, численность жителей которого остается на миллион меньше максимума 1939 года<sup>24</sup>, уверенно остаются в числе центров глобальной экономики. А много ли городов-миллионников в Швейцарии? Давно уже международная конкуренция осуществляется не между городами, а между огромными урбанизированными регионами, а если точнее – то и «субурбанизированными», подобными восточному побе-

lation, prices for cement, etc. but is absolutely absurd in relation to utilization of the country’s resources and the opportunities they give to the facilities. This model works neither for development of settlements nor for conservation of natural landscapes. The result can be shortly defined as “plenty of land – nowhere to live”.

As every unnatural thing, this model is bound to fall into pieces anyway – for example, the drastically increased automobilization of households, which is now 48%, will soon “kill” a hyperdense residential microdistrict as a typology of large-scale market dwelling just because of the lack of parking spaces<sup>6</sup>. But better to put an end to it as soon as possible.

It is necessary to reject the two main principles of today’s town-planning policy that promoted this model. First, it is the possibility to develop the country without due consideration of the settlement development. The falseness of this idea is proved by the collapse of the housing policy that considers housing affordability only as a

режью США или Калифорнии. И при этом ни в Европе, ни в Америке в их составе нет столь же крупных городов, как Москва<sup>25</sup>. Центры глобальной экономики – это не самые населенные города, а крупнейшие узлы коммуникаций, как глобальных, так и национальных и региональных (рис. 9). И уж конечно, «носители компетенций и инновационного предпринимательства» не живут в многоэтажных микрорайонах. С другой стороны, каждая отдельно взятая страна уникальна так же, как и ее конкретная территория, культура и экономическая география. И если восточная часть Германии теряет население, а западная – приобретает, то этот процесс совершенно не обязательно имеет ту же природу, что и миграция населения из деревни в приморские города в Китае, хотя эти процессы действительно могут оказаться взаимосвязанными. Иначе таким же образом можно обосновать необходимость брать пример с урбанизации стран группы BRICS, сравнением с которыми теперь так гордится Россия – замечательных фавел Бразилии, безопасных пригородов Йоханнесбурга, благоустроенных городов Индии и просторных мегаполисов Китая. В современном Египте, например, растущее население страны тоже «рационально» концентрировалось вдоль обжитой полоски земли вдоль Нила, и то, чем это кончилось в 2011 году для его правительства, действительно стоит учитывать при выборе национальной градостроительной политики.

Альтернативой должен стать принцип всемерной поддержки пространственного расширения и укрепления системы расселения России, опирающегося на ту волю к обустройству собственной страны, которая пусть стихийно, но явно обнаруживается в нашей «субурбанизации». Бессмысленно отрицать необходимость развития крупных городов и их важную роль. Но не менее бессмысленно и сводить управление огромной и разнообразной страной к задачам развития дюжины или двух десятков агломераций. Территория России не может быть и не будет одинаково плотно заселена, но должна быть максимально освоена. Никто в Австралии не жалуется, что страна слишком большая, а просто живут себе на ранчо и летают на своем самолете в ближайший город, или мегаполис, или в гости к соседу. Чем мы хуже? Страна как раз такая, о которой многие в мире могут только мечтать (рис. 10), –

financial (mortgage percentage) and technological (land access for investors and connection to the utilities) problem, while leaving the comfort issues unnoticed. Second, it is the thesis that in Russia it is natural to have infrastructural and settlement “compression” as a reflection of global tendencies of the concentration of population in the “leading” cities.

The alternative principle is an overall support for spatial expansion and strengthening of the settlement system in Russia basing on the aspiration to arrange our own country, which is revealed in our “suburbanization”. It is senseless to deny the necessity to develop big cities and their significance. But it is no less senseless to bring the ruling of a huge and diverse country to the goals of development of a dozen or twenty agglomerations. The territory of Russia cannot and will never be equally populated, but it should be developed to the maximum extent. Basically, there are only two necessary conditions: a complex development of settlements, but not territories, which is impossible without an independent, active and rich local government; and an inte-

grated transport and communication infrastructure, which suits the country’s conditions and connects the settlements with each other and the whole world in a comfortable and not too expensive way. Thus, it will provide the possibility to travel around the country, to live in its different parts, and to consider it as homy and comfortable first of all for its citizens. When young - to live in a big city, having a family with children – in a suburb, when retired – in a dacha. Or some other way. But Russia’s strategic inexhaustible resource – space, but not oil – should be used as intensively and diversely as possible. What our country needs is not a further concentration of population, but the conditions for maximum mobility within its boundaries and the freedom of choice of its development forms. While preserving the integrity, the unity with nature and the beauty of our historical city with all its “slobodas” and “posads”, we should create our version of a “broadacre city”<sup>26</sup>, that allows us not to survive, but to live in a way that is friendly to our nature and culture.

просторная, с разнообразным климатом и природой, содружеством множества культур. И, строго говоря, для этого нужно только два основных условия – комплексное развитие поселений, а не территорий, которое невозможно без самостоятельного, активного и богатого местного самоуправления, и адекватная условиям страны интегрированная транспортно-коммуникационная инфраструктура, эти поселения удобно и не баснословно дорого связывающая между собой и со всем миром. Благодаря этому появятся возможности легко путешествовать по своей стране, жить в разных ее концах, наконец, чувствовать ее своей, удобной прежде всего для ее граждан. Жить в молодости – в большом городе, семьей с детьми – в пригороде, на пенсии – на даче. Или как-то иначе, но так, чтобы стратегический, неисчерпаемый ресурс России – пространство, а не нефть – использовался как можно более интенсивно и разнообразно. Не дальнейшая концентрация населения требуется нашей стране, а условия для максимальной мобильности в ее пределах и свобода в выборе форм ее освоения. Задача – не забывая и сохраняя цельность, единство с природой и красоту исторического русского города, со всеми его сlobодами и посадами – создать свой вариант broadacre city<sup>26</sup>, позволяющий не выживать, а жить так, как это естественно для нашей природы и культуры.

Расширение – это увеличение возможностей, тогда как сжатие – их сужение, первое ведет к усложнению и раз-

витию, второе – к упрощению и распаду, но оба процесса –самоподдерживающиеся: раз начавшись, они уже не остановятся. В этом заключается выбор. Сегодняшняя противоестественная модель пространственного развития незаметно подталкивает нас к сценарию «урбанизационного схлопывания», уже в истории случавшемся: «...обрабатывавшие землю покинули страну еще с тех времен, когда большинство городов соединились в город, называемый Великим [Мегалополь]... ныне же и сам Великий город испытал слова комического поэта: великую пустыню представляет собой Великий город» так римский историк Страбон описывал в начале I века н. э. пришедшую в упадок историческую область Греции Аркадию<sup>27</sup>. Сохранение нашей культурой стремления к расширению собственного пространства оставляет уверенность: несмотря ни на что, подобное в нашей стране не произойдет.

#### Литература

Ибелинг, Х. Архитектурная традиция и функционализм // Пинакотекa. 2007. № 24–25. С. 206–213.  
 Google Earth. – <http://darriuss.livejournal.com/658877.html>  
[www.topo-karta.ru](http://www.topo-karta.ru)  
<http://www.anthropologyinpractice.com/2009/11/finding-traces-of-new-york-citys-dutch.html>  
<http://www.visualcomplexity.com/vc/blog/?m=200906>  
[www.gallup.com](http://www.gallup.com)

в Рис. 10. Пятнадцать стран, наиболее привлекательных для иммиграции

в Рис. 9. География прямых авиасообщений (автор Мануэль Лима)

