

## АРХИТЕКТУРНО-ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРОСТРАНСТВЕННОГО РАЗВИТИЯ ГОРОДОВ РОССИИ

**Стариков Александр Александрович**

кандидат архитектуры, профессор,  
советник ректората УрГАХУ,  
почетный академик Российской академии художеств,  
член-корреспондент Российской академии архитектуры и строительных наук,  
заслуженный архитектор России.  
ФГБОУ ВО "Уральский государственный архитектурно-художественный университет",  
Екатеринбург, Россия

УДК: 711.4  
ББК: 85.118

### **Аннотация**

*Рассматриваются особенности пространственного развития городов России при стратегическом планировании в годы ускоренной индустриализации СССР и в настоящее время, роли и места в нем формирования комфортной, безопасной и эстетически выразительной городской среды, ее влияния на качество жизни граждан.*

### **Ключевые слова:**

*градостроительство, пространственное развитие, стратегическое планирование, качество жизни, городская среда*

Новейший этап истории России отмечен всеобъемлющим стратегическим планированием социально-экономического развития территорий от муниципальных образований и городских округов до субъектов Федерации и страны в целом [1]. В качестве инструмента этого планирования принята стратегия пространственного развития территорий, определяющая приоритет, цели и задачи комплексного развития страны, направленные на повышение ее социально-экономической устойчивости, снятие инфраструктурных ограничений, включая предложения по совершенствованию системы расселения и рациональным направлениям размещения производительных сил [2].

Главные цели разрабатываемых стратегий: укрепление национальной безопасности России, обеспечение равных возможностей для реализации конституционных и законодательных прав граждан на всей территории страны, повышение качества их жизни, устойчивого экономического и научно-технологического развития регионов, повышение конкурентоспособности экономики на мировых рынках на основе сбалансированного и устойчивого социально-экономического развития субъектов РФ и муниципальных образований, а также максимального привлечения населения к решению региональных и местных задач [3]. Как видно из директивных документов стратегического планирования, основное внимание в них уделено стратегиям социально-экономического развития России и субъектов Федерации, а под пространственным развитием понимается рациональная пространственная их организация, а также муниципальных образований в соответствии со стратегическим планированием. На смену сохранения социально-экономической устойчивости территорий страны в постсоветское время приходит новый драйвер – развитие с четким определением целей, задач, приоритетов и механизмов реализации. Поставленные цели по своему масштабу можно сравнить разве что с эпохой ускоренной индустриализации Советской России в 1920–1940-е гг.

Они явно имели стратегическую направленность сохранения конституционного строя, территориальной целостности и суверенитета, превращения страны в мировую промышленную державу. В качестве основного инструмента достижения поставленных целей впервые был использован метод пространственного развития экономики страны путем рационального размещения производительных сил на ее территории на основе мобилизации и концентрации, имеющихся материальных и трудовых ресурсов, развития энергетической социальной и транспортной инфраструктур. Как известно, поставленные цели за это время были достигнуты благодаря методам жесткого централизованного планирования, мобилизационной экономики и социальной сферы. Это позволило СССР одержать победу в Великой Отечественной войне и стать мировой промышленной державой.

Начиная с плана ГОЭЛРО, принятого в 1920 г., проекта экономических районов, составленного в 1921 г., картой капитального строительства, утвержденной в 1928 г., и заканчивая проектами планировки промрайонов впервые была выполнена грандиозная задача территориального планирования пространственного развития экономики и расселения страны, не имевшая в то время аналогов в мире [4].

В обеих стратегиях сделан упор на развитие производительных сил и их рациональное пространственное размещение на территории страны. Правда, в стратегии ускоренной индустриализации приоритет отдавался промышленным отраслям второго и третьего технологических укладов: горнодобывающая промышленность, черная и цветная металлургия, тяжелое машиностроение, электротехническая промышленность и т. д. В новой стратегии научно-технической модернизации экономики речь идет об отраслях пятого и шестого технологических укладов: микроэлектроника, информатика, робототехника, нанотехнологии, геновая инженерия, новые транспортные космические системы и т. д. В связи с этим реализация первой стратегии требовала гораздо больших трудовых ресурсов, чем было в наличии. Проблема решалась путем сокращения сельского населения методами коллективизации и раскрестьянивания, а также привлечения его к промышленному производству в том числе принудительными методами. Этот период в истории страны был временем самого активного градообразования. Всего в эти годы было основано около 300 новых городов [5]. Кроме этого, более 100 населенных пунктов, имевших удачное географическое положение, получили дальнейшее развитие за счет размещения промышленных предприятий, объектов транспортной или энергетической инфраструктуры. В обеих ситуациях строительство новых предприятий осуществлялось в виде единых промышленно-селитебных образований, названных соцгородами. Объединенные в крупные территориально-экономические единицы – промрайоны, объекты промышленности были связаны энергетической и транспортной инфраструктурами, центрами административного управления.

Таким образом, система расселения в 1920 – 1940-е гг. формировалась в условиях расширения экономического пространства, нового промышленного градообразования на территории страны. Реализация новой стратегии происходит в условиях сжатия экономического пространства России, неуправляемой внутренней и внешней миграции населения. За последние годы страна потеряла 20 000 населенных пунктов, а обсуждаемая программа создания и поддержки Правительством 20 агломераций оставляет за бортом еще 729 небольших городов и 1080 поселков городского типа [6]. Поскольку размещение объектов промышленности высоких технологических укладов не требует больших трудовых ресурсов, всплеска нового градообразования ожидать также не приходится.

Время ускоренной индустриализации СССР и нового градообразования характерно значительным расширением градостроительной деятельности. Деятельность эта во многом противоречива. С одной стороны, она отличалась жесткой государственной централизацией и экономией средств на строительство, минимальными социальными стандартами жилья и объектов обслуживания, благоустройства и озеленения. С другой – взлетом новых архитектурно-градостроительных идей и концепций, которые вывели молодую советскую державу на острие мирового архитектурного процесса. За эти годы в стране было проведено около тысячи архитектурных конкурсов не только для Москвы и Ленинграда, но и для региональных столиц и отдельных заводов. К их участию были привлечены выдающиеся мастера архитектурных обществ Москвы (МАО и ОСА), Ленинграда (ЛЮА), архитектурных группировок: АРУ, АС-НОВА, ВОПРА, САСС, государственных органов и проектных организаций на местах. Предметом конкурсной разработки являлись проекты планировки как соцгородов, так и ключевых зданий и комплексов административного и культурного назначения, жилых комплексов нового быта для инженерной и рабочей элиты, и даже памятники вождям революции [7]. Конечно, о комфортных качествах городской среды в то время говорить не приходится, они являлись следствием государственной политики приоритета индустриального строительства и выполнения производственных планов [8].

Новый этап стратегического планирования отмечается его децентрализацией при соблюдении единых принципов, целей и приоритетных задач, повышением ответственности органов власти различного уровня.

Другим существенным отличием новой стратегии является ее социальная направленность на повышение качества жизни граждан, обеспечение равных возможностей для реализации конституционных прав и свобод на всей территории страны, устойчивое социальное развитие территорий, их социальное обустройство, сокращение различий в качестве жизни в городах и сельской местности, улучшение экологической ситуации, развитие инженерной и транспортной инфраструктуры, сохранение комфортной среды жизнедеятельности при наращивании экономического потенциала регионов, максимальное привлечение населения к постановке и решению этих задач [3].

Ключевое значение в новой государственной политике имеет стратегическая цель повышения качества жизни граждан. Она вбирает в себя все остальные поставленные задачи, является условием достижения геополитических и социально-экономических стратегических целей. Качество жизни населения определенной территории (страны, региона, города) есть прямая функция качества общественных отношений, трудовой и предпринимательской деятельности, социальной инфраструктуры, окружающей среды, личной безопасности, уровня жизни [9]. Для его оценки введены сравнимые показатели (индексы) уровня развития институтов гражданского общества, образования, культуры, здравоохранения, производственной и торгово-развлекательной сферы, среды обитания, инженерной инфраструктуры и т. д. Измерение качества жизни населения включает систему объективных показателей на основе статистических данных, а также субъективных – оценки населением уровня его удовлетворенности состоянием той или иной сферы жизнедеятельности путем квалифицированных социологических опросов. Существует множество систем индикаторов качества жизни, рейтинговых агентств, журналов, университетов, регулярно публикующих результаты своих оценок. По мнению С. А. Айвазяна, располагая формализованной системой измерения качества жизни, сравнения его показателей на различных территориях, можно определять оптимальные траектории социально-экономического и демографического их развития [10].

К сожалению, система разработки, утверждения и мониторинга реализации стратегий пространственного развития страны, ее регионов и муниципальных образований не использует эти возможности, хотя и декларирует рост качества жизни населения в качестве главной стратегической цели [2]. Участие населения и учет его мнения при разработке и утверждении проектов стратегий и прогнозов, документов территориального планирования предполагается только в форме общественных обсуждений, что малоэффективно и не достаточно объективно.

В директивных документах стратегического планирования под пространственным развитием территорий понимается рациональная пространственная организация производительных сил, социальной, транспортной и инженерной инфраструктур.

Минэкономразвития РФ под рациональной пространственной организацией видит установление функциональных зон, планируемое в соответствии со стратегиями размещение в них объектов федерального, регионального и местного уровней, развитие транспортной, инженерной, социальной и иных инфраструктур, включая схемы территориального планирования России, субъектов Российской Федерации, муниципального района и генеральные планы поселений. Эта же трактовка рациональной пространственной организации территорий прописана и в Градостроительном кодексе Российской Федерации – основополагающем нормативном документе территориального планирования.

Конечно, эффективное социально-экономическое развитие территорий – основа повышения качества жизни граждан. Однако насколько полно стратегическое пространственное планирование развития городов, его содержание и «рациональная» пространственная их организация отвечают потребностям жителей, можно ли только этими методами пространственного планирования выполнить задачу социальной устойчивости поселений, их инвестиционной привлекательности и конкурентоспособности, соблюдения конституционных прав граждан на благоприятную среду жизнедеятельности? Какую комфортную среду жизнедеятельности населения следует сохранять при наращивании экономического потенциала городов и как это скажется на качестве жизни граждан?

Полный ответ на эти вопросы дают Рекомендации Совета по развитию гражданского общества и правам человека при Президенте Российской Федерации от 21 марта 2016 г. [11]. В этих Рекомендациях речь идет не об экономике, не о социальной инфраструктуре, а сделан социальный запрос на качество городской среды, включая экологию, чистоту, сохранение парков и скверов, памятников истории и культуры, доступа к водоемам и объектам культурного наследия, повышения комфорта, художественного облика городов, транспортно-пешеходной доступности элементов инфраструктуры. Следует отметить, что стремление жителей городов к комфорту городской среды характерно и для других стран. Так, профессор социальных наук университета Ниццы Жан-Поль Ришар в комментариях к рейтингу качества жизни граждан крупнейших городов России пишет, что в системе городских ценностей для французов первостепенное значение имеют транспортная доступность, качество работы городских служб и эстетика общественных пространств [12].

В связи с отсутствием в приоритетах стратегического планирования пространственного развития территорий задач повышения качества городской среды в части ее комфорта, безопасности и эстетики, Совет при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам поручил Минстрою России разработать приоритетные национальные проекты в направлении ЖКХ и городская среда. Что и было сделано, в том числе приоритетный проект «Формирование комфортной городской среды» [13]. Читая паспорт этого проекта,

мы с удивлением обнаруживаем, что речь идет только об общественных пространствах и их благоустройстве, что само по себе тоже важно, но далеко не охватывает городскую среду в целом.

Понятие «городская среда» достаточно многозначно. В Основах государственной политики она трактуется как «среда жизнедеятельности» [3]. А. Э. Гутнов определяет ее как «систему зданий и городских пространств, образующих единый градостроительный комплекс» [14]. Во всяком случае, это не только общественные пространства. В нашем аспекте под городской средой следует понимать совокупность зданий и сооружений различного функционального назначения, общественных пространств, объектов природного ландшафта, культурного наследия, связанных территорией, транспортно-пешеходной, инженерной, социальной и ландшафтными инфраструктурами в единое архитектурно-градостроительное целое. Как видно, комфортная городская среда охватывает не только общественные пространства.

Какие острые проблемы комфорта характерны для среды российских городов? При самой высокой в мире доле жилья, находящегося в собственности граждан России (75% жилого фонда), средняя обеспеченность не дотягивает даже до Польши и составляет 23,4 м<sup>2</sup> на человека (см. табл.). Почти треть населения проживает в домах, построенных 45 и более лет назад с морально устаревшими показателями комфорта и физически устаревшей инженерной инфраструктурой. Отсутствие рыночных институтов и профессиональных застройщиков на селе и в малых городах привело к увеличению доли самостроя индивидуального жилья до 90% от ввода нового. В этой застройке преобладает воспроизводство стиля, образа жизни и уклада, комфортных и эстетических условий прошлого и позапрошлого веков [15].

#### Средняя обеспеченность жильем жителей в разных странах [15]

№п/п	Название страны	Кв. м. на человека
1	США	69,7
2	Германия	39
3	Франция	39
4	Польша	25
5	Россия	23,4
6	Бразилия (Рио-де-Жанейро)	19,4
7	Турция (Стамбул)	17
8	Япония (Токио)	15,8
9	Гонконг	14,2
10	Китай	8,25
11	Сингапур	6,4

Новая многоэтажная секционная жилая застройка городов малодоступна, дорога в строительстве и эксплуатации, однообразна и расточительна. Она консервирует существующий размер средней обеспеченности жильем на одного гражданина России. При такой ситуации он не только не повысится, но и упадет до уровня Бразилии или Турции. Самым большим спросом в крупнейших городах пользуются однокомнатные и двухкомнатные квартиры в центре, лишь

бы не стоять ежедневно часами в транспортных пробках. По словам А. В. Бокова, Россия осталась едва ли не последней из стран северного полушария, не сделавшая жилье доступным, а отсутствие на рынке более доступного и качественного жилья лишает граждан права выбора [16].

Огромные затраты застройщиков на земельных аукционах, на подключение к инженерным сетям и их замену, строительство объектов сопутствующей социальной инфраструктуры, дороги и стоянки заставляют их не только дробить квартиры на более мелкие, но и строить все выше и выше. При самых больших земельных ресурсах в пересчете на одного гражданина, в России самая высотная в мире жилая застройка городов, если не считать островные государства с высокой плотностью населения. Гостей нашей страны поражает объем возводимой застройки высотой в 25 и более этажей. Несмотря на ее дискомфорт, опасность, дороговизну в эксплуатации, перегрузку транспортной инфраструктуры, высокую плотность населения, объемы ее при существующей градостроительной политике будут увеличиваться и в дальнейшем. В настоящее время плотность населения Москвы внутри МКАД составляет уже 13 тыс. человек на кв. км., что выше, чем в Шанхае, Токио и других мегаполисах мира [17].

Особенно удивительно видеть жилые небоскребы в пригородах, малых и средних городах (Красногорск, Подольск и др. Рис. 1). Здесь налицо стремление девелопмента увеличить норму прибыли за счет близости Москвы, в ущерб комфорту городской среды, при полном отсутствии регулирования градостроительной деятельности.



Рис. 1. Высотная жилая застройка в Красногорске. Апофеоз российского девелопмента

Подлинным бедствием последнего времени стало массовое строительство новых спальных районов с малокомфортной, уже сейчас морально устаревшей высокоплотной застройкой, с отсутствием multifunctionality, транспортной связности, полноценной среды для труда и внеуродового общения, а также пространственной соразмерности и городской эстетики,

которая обеспечивает визуальную привлекательность архитектуры [15]. Весь цивилизованный мир квалифицирует эту застройку как депрессивную и сносит, а мы строим. Масштабы этого строительства ужасают. Так, по сведениям специалистов РААСН, вложения в жилищную сферу превысили 8 трлн. руб. ежегодно, а к 2030 г. планируется построить дополнительно еще 1,5 млрд. м<sup>2</sup> общей площади. Что же с этой застройкой будут делать наши потомки? В известном Академическом районе г. Екатеринбурга – по сути новом крупном городе с населением 350 тыс. жителей, плотность его населения достигает 60 тыс. чел. / кв. км. Москва с ее плотностью в пределах МКАД в 13 тыс. чел. / кв. км. «отдыхает». Зеленые клинья лесов, расчленяющих застройку, и подходящих к центру по первоначальному проекту Жана Пистре, будут застроены. Не будет также перепада этажности от центра к периферии с индивидуальной застройкой. Остается мечтой и линия скоростью трамвая, которая позволит домчаться до центра Екатеринбурга за 10 минут.

Большую проблему представляет улучшение качества существующего жилого фонда, в том числе путем редевелопмента морально устаревшего и ветхого жилья, капитального ремонта, повышения комфортных условий и благоустройства территорий. Опыт подобной реновации депрессивных территорий в мире уже есть. Так в США в 1949–1974 гг. реализована масштабная программа Urban Renaissance Program. В Японии с 1986 г. по настоящее время осуществляется Urban Renewal Program, охватывающая 22 города и 6,6 тыс. га в центрах и субцентрах городов (данные Фонда «Институт экономики города»). Цель этих программ – реновация и девелопмент малокомфортных, застроенных многоэтажками территорий.

Известна масштабная программа Правительства Москвы по реновации панельной массовой застройки 1960–1970 – х гг. В своем интервью заместитель мэра Москвы Марат Хуснуллин заявил, что плотность новой застройки увеличится не более, чем в три раза, а этажность может оказаться в шесть, четырнадцать, а где-то и в двадцать четыре этажа. В качестве ориентира названы новые районы «Бунинские луга» или «Крост» [18] (рис. 2).



Рис. 2. Бунинские луга. Фрагмент жилого комплекса. Ориентир реновации районов массового жилого строительства 1960–1970-х гг. в Москве

Как видно, и в чисто бюджетных проектах комплексной реновации территорий ставка делается на увеличение плотности и этажности жилой застройки в ущерб ее комфортным качествам. Что тогда можно сказать о проектах грядущего редевелопмента старой массовой застройки в других городах, где нет таких денег, как в бюджете Москвы? В докладе «Новая жилищная стратегия» НИУ ВШЭ предлагается в этой связи оптимизировать структуру инвестиций в жилищную сферу, в том числе увеличение объема восстановительных инвестиций в 7,6 раза, объема финансирования инвестиций корпорациями в 5,2 раза, повышение эффективности бюджетных расходов. Сделан вывод, что дальнейшее наращивание жилищного фонда без увеличения восстановительных инвестиций может привести к катастрофическим последствиям для социально-экономической ситуации в стране. В докладе четко сформулирован стратегический вектор формирования городской среды, как в части повышения ее комфорта, так и безопасности проживания [15].

Другой стратегический вопрос – формирование комфортной пешеходно-транспортной доступности объектов производственной и социальной инфраструктуры, природного и культурного наследия. Этот вопрос тесно связан с формированием оптимальной планировочной структуры города, определением функциональных зон для размещения объектов федерального, регионального и местного значения, жилищной сферы и социального назначения. Так получилось, что большинство крупнейших городов страны планировочно-центричны. Имеют, как правило, функционально-перегруженный центр и «спящую» периферию, радиальную сеть автомагистралей, их связывающую. Плотность улично-дорожной сети в разы меньше, чем в мегаполисах США и Западной Европы. Не развита сеть общественного транспорта, особенно скоростного. Отсюда скученность населения в центрах, в большинстве своем из пригородов и близлежащих поселений, рост объемов трудовых миграций, неистребимое стремление девелоперов отстроиться в центре в ущерб остаткам природного ландшафта, историческому облику и объектам культурного наследия. Муниципальные власти не могут противостоять этому натиску, продолжая уплотнять застройку. Строят новые дороги и развязки, которые не уменьшают количество автотранспорта и длину «пробок». Автотранспорт стал наказанием для городской среды, загрязняя воздушный бассейн, водоемы и почвы, вызывая раздражение граждан. Даже в Москве, с ее развитой сетью метро, треть населения недовольна условиями жизни [19]. Что можно сказать о других городах?

На последних слушаниях стратегической программы развития Екатеринбурга, самого грязного из всех миллионников страны, выясняется, что и в дальнейшем сохраняется центричная планировочная структура, приоритет личного автотранспорта, строительство новых дорог и развязок, дальнейшее уплотнение застройки центра. Снижение вредных выбросов в атмосферу от мобильного автотранспорта к 2030 г. планируется уменьшить аж на 1%! Естественно, что эксперты и жители, присутствовавшие на слушаниях, заявили, что ждут от стратегии качественно нового уровня развития города, особенно по формированию комфортной и безопасной городской среды.

Большую популярность на Западе в последнее время получили идеи «нового урбанизма», автором которых выступила американская журналистка Джейн Джекобс [20]. Проповедником этих идей в Европе и России стал известный урбанист Ян Гейл, под влияние которого попал и мэр Москвы С. Собянин. Справедливо предлагая ограничение частного автотранспорта, развитие велосипедных и пешеходных дорог, устройство парков и скверов как общественных пространств, они полагают, что этими мерами можно решить все проблемы создания комфортной городской среды. Мэры американских городов, следуя этой моде и соблазну ограничиться «малой кровью», в конце прошлого века спешно прокладывали велосипедные и пешеходные



дорожки, разбивали парки и пешеходные зоны вместо решения более существенных и дорогостоящих урбанистических проблем. Видимо, и Минстрой России, не без влияния идей «джейнтрификации», также решил повысить качество комфорта городской среды только благоустройством общественных пространств.

Однако за прошедшее время американцев не удалось пересадить на велосипеды и заставить ходить пешком. Лишь 0,3% американцев проживают в городских центрах, остальные – в малоэтажных комфортных пригородах. Такая же картина и с пешеходными улицами. Во второй половине XX в. подобные улицы появились в двух с лишним сотнях городов Северной Америки. Однако и эта мода не прижилась. Американцы отдавали предпочтение обычным улицам с проезжей частью и тротуарами. Понятно, что магазины переезжали туда, где люди, а пустынные парки и пешеходные зоны становились пристанищем бомжей. Сейчас их не более 30 [21].

Примерно такая же картина ожидается и у нас. Суровые зимы и холодные межсезонья занимают три четверти года, а контингенту трудовой миграции из пригородов и близлежащих городов не до пешеходных улиц. Понятно в связи с этим раздражение москвичей при устройстве новых пешеходных улиц и велодорожек в самом центре Москвы. Они еще более увеличили автомобильные пробки в центре столицы, а количество велосипедов не возросло. Видимо, в центральных мегаполисах превращать центральное ядро в большое пешеходное общественное пространство вовсе не следует, комфорта не прибавляется.

В обращениях граждан все чаще заостряется внимание властей на другой острой проблеме – сохранении естественного природного ландшафта в городской среде. Уплотнение застройки в центрах крупнейших городов неизбежно приводит к сокращению территорий парков и скверов, отводимых под новую застройку. По данным космического мониторинга с 2000 по 2014 годы площадь зеленых насаждений в Москве сократилась на 636 га, среднее сокращение в год составило 58 га. В Екатеринбурге сокращение за эти годы составило около 20%. Подобная картина в других крупнейших городах. Растет недовольство граждан, протесты выплескиваются на улицу. Нередко они сопровождаются физическим и психологическим насилием [11]. О каком комфорте городской среды, социальном согласии и устойчивости дальнейшего социально-экономического развития городов можно говорить?

Тесно связана с этим проблема экспансии новой жилой застройки на берега городских водоемов, что вызывает еще большие протесты населения, ограничиваемого в правах на свободный к ним доступ и благоприятную экологическую среду. В том же Екатеринбурге идет массовая жилая застройка берегов Верх-Исетского, Городского, Паркового, Нижне-Исетского водохранилищ и берегов Исети несмотря на Правила землепользования и застройки территорий, не предусматривающие этого. В самом сухопутном крупнейшем городе ставится крест на водно-зеленом диаметре – главной черте его градостроительной идентичности, ландшафтной оси общественных пространств, экологического коридора, связывающего все жилые районы с пригородными лесными массивами. Все благородные, комфортные и экологические идеи, закрепленные в генеральных планах 1846 и 1972 гг., не выдерживают натиска современного девелопмента, добавленной стоимости квадратного метра на берегу или на опушке парка. Масштабные проекты благоустройства берегов р. Москвы или р. Исети в Екатеринбурге, видимо, всей проблемы не решают, если так остро ставятся эти вопросы.

Мегаполисы многих стран достаточно успешно создают комфорт и экологическую безопасность среды, эффективно управляя формированием оптимальной планировочной структуры, ее транспортной системы.

Показателен в этом отношении опыт Сингапура, бывшего совсем недавно одним большим «муравейником», с теми же проблемами, что сейчас в урбанистике России. По словам главного планировщика города Лиу Тай Кера, в 1991 г. правительство Сингапура приняло стратегическое решение перестать все больше и больше «раскатывать блин». Приняло концепцию формирования полицентрической планировочной структуры в виде «созвездия» самодостаточных районов, соединенных скоростным общественным транспортом. Все это сняло проблемы комфорта городской среды, транспортных пробок и плохой экологии, уровня благоустройства, чистоты и даже сохранения культурного наследия. Сошли на нет случаи социальных и этнических конфликтов [22].

Следует отметить, что со времен ускоренной индустриализации в СССР тоже складывалась групповая планировочная структура крупных промышленных городов путем строительства вокруг сложившихся поселений новых промышленно-селитебных комплексов. В Свердловске это соцгородки Уралмаш, Эльмаш, Химмаш, Вторчермет, ВИЗ, в Нижнем Тагиле – районы НТМК, Вагонки и т. д. Патерналистская промышленная политика способствовала заводам развивать социальную сферу. Предприятия, хоть и по минимальным стандартам, строили в своих соцгородах жилье, объекты бытового обслуживания, больницы, школы, технические училища, детские сады, Дворцы культуры, спорта, детского творчества и даже театры. В 1990-е гг. все это легло на плечи муниципалитетов, а часть заводов были закрыты вовсе. Фактически произошло разрушение «созвездий». Большую часть освободившихся промплощадок отдали под жилую застройку. Сложившийся баланс жилья и мест приложения труда был нарушен, создавалась повышенная нагрузка на транспортную систему в связи с увеличением трудовых миграций населения, превышены нормы времени доступности мест приложения труда [23]. В связи с этим, сколько ни благоустраивай, комфорта гражданам в городской среде не добавится и экологической безопасности тоже.

Наряду с комфортом и безопасностью эстетика – важнейший признак качества городской среды. Эстетических требований к застройке городов нет ни в директивных, ни в нормативных документах государственной градостроительной политики. В приоритетных проектах по формированию комфортной городской среды она названа «приятными видами» и отнесена к качеству дизайна благоустройства общественных пространств, а также его идентичности. Под идентичностью, скорее всего, понимается идентичность народная или историческая. Судя по кружевным девицам в кокошниках, матрешкам, петухам и яйцам, украсившим пешеходные пространства столицы, то лучше бы этой идентичности не было вовсе. Этот наивный кич не имеет к эстетике ни малейшего отношения и демонстрирует вкусы московских чиновников, его оплативших.

Под эстетикой понимается, с одной стороны, чувственно воспринимаемая красота произведения искусства, в том числе архитектуры и градостроительства, с другой – место этого произведения в сфере художественной культуры [24]. Создавая искусственную среду своего обитания, человечество с древнейших времен стремилось к ее красоте. К сожалению, в сегодняшнем технократическом мире правят такие ценности, как польза и функциональность, а красота осталась на обочине градостроительства в погоне девелоперов за прибыльными участками [25]. Эти оценки Эрика ван Эгераата в ситуации западного мира в еще большей степени характерны для современной России [26]. В условиях ажиотажного спроса на жилье, подстегиваемого доступной ипотекой и массовым бегством населения из провинции в крупнейшие города, девелоперы не видят необходимости тратиться на красоту. Может быть, действительно, эстетика места проживания, городской среды сейчас не востребована населением и в качестве его жизни не играет большой роли?

Оказывается, это далеко не так. Известный социолог и идеолог креативной экономики Ричард Флорида на основе многотысячных опросов населения американских городов построил некую «пирамиду счастья» от места проживания. В основании ее удовлетворенность населения качеством базовых услуг, материальных возможностей, человеческих ценностей. Венчают ее эстетические оценки и комфорт от места проживания [27].

В России подобных исследований не проводилось, однако в требованиях правозащитников звучит необходимость сохранения художественных качеств окружающей среды [11]. Даже экономисты в докладе «Новая жилищная стратегия» пишут, что качество городской среды, кроме ее комфорта и безопасности, должно характеризоваться «городской эстетикой, которая обеспечивает соразмерность и визуальную привлекательность архитектурной среды» [15].

Отсутствие в градостроительной политике России этих требований обрекает наши города на безликость, новую пространственную монотонность и дальнейшее отставание отечественной архитектурно-градостроительной культуры даже от стран третьего мира.

Подводя итог, можно сделать следующие выводы. Существующая система, методология и методика стратегического планирования пространственного развития городов России не достаточно полны и эффективны, поскольку не затрагивают существенные задачи формирования комфортной, безопасной и эстетической – полноценной городской среды.

Решение этих задач имеет явно стратегическое значение для нового, более высокого уровня развития городов России, их социальной устойчивости, отвечает потребностям граждан, служит повышению качества жизни населения, соблюдению его конституционных прав.

Повышение качества городской среды должно стать неотъемлемой частью разрабатываемых стратегий пространственного развития городов, определяя более комфортную и безопасную пространственную и планировочную организацию, эстетическую привлекательность территорий.

Благоустройство общественных пространств, выполняемое в рамках приоритетного проекта «Формирование комфортной городской среды» имеет важное значение для повышения их комфортных качеств, однако не может заменить повышение качества городской среды в целом.

В мире накоплен достаточный опыт создания комфортной, безопасной и эстетически полноценной городской среды. Чрезвычайно актуально сейчас – в эпоху стратегического пространственного планирования развития городов – сделать этот опыт достоянием отечественной практики.

## Библиография

1. О стратегическом планировании в Российской Федерации: Федеральный закон от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ.
2. О содержании, составе, порядке разработки и утверждения стратегии пространственного развития Российской Федерации, а также осуществления мониторинга и контроля ее реализации: Постановление Правительства Российской Федерации от 20.08.2015 г. № 870.
3. Основы государственной политики регионального развития Российской Федерации на период 2025 г.: Указ Президента Российской Федерации от 16.01.2017 г. № 13.

4. Колясников, В. А., Спиридонов, В. Ю. Современная теория и практика градостроительства: пространственное развитие расселения // В.А. Колясников, В.Ю. Спиридонов. – Екатеринбург: Архитектон, 2016.
5. Мазаев, А. Г. Роль процесса градообразования в развитии национальной системы расселения Российской Федерации / А.Г. Мазаев // Академический вестник УралНИИпроекта РААСН. – 2017. – №4.
6. Любовный, В. Я. Городские агломерации России: от стихийного к целенаправленному развитию [Электронный ресурс] / В.Я. Любовный // Муниципалитет: экономика и управление, 2015. – URL:<http://municipal.uara.ru//ru/issue/2015/01/1/>
7. Казусь, И. А. Архитектурные конкурсы Урала 1920 – 1930-х годов: от конструктивизма к сталинской неоклассике и ар-деко / И. А. Казусь // Архитектурная среда и качество жизни населения городов: мат-лы Междунар. науч. конф. / УралГАХА. – Екатеринбург: Архитектон, 2014.
8. Меерович, М. Г. Качество городской среды в соцгородах – новостройках начального периода индустриализации / М.Г. Меерович // Архитектурная среда и качество жизни населения городов: мат-лы Междунар. науч. конф. / УралГАХА. – Екатеринбург: Архитектон, 2014.
9. Бобков, В. Н. Бедность, уровень и качество жизни: методология анализа, механизмы реализации / В.Н. Бобков // Уровень жизни населения регионов России. – 2005. – № 1.
10. Айвазян, С. А. Интегральные индикаторы качества жизни населения: их построение и использование в социально-экономическом управлении и межрегиональных сопоставлениях / С.А. Айвазян. – М.: ЦЭМИ РАН, 2000.
11. Рекомендации Совета по развитию гражданского общества и правам человека при Президенте Российской Федерации по итогам специального заседания на тему: «Обеспечение прав граждан на благоприятную окружающую среду и учет мнения населения при формировании и реализации градостроительной политики». Москва, 21 марта 2016 г.
12. Тюмень – столица лучшей жизни // Российская газета. Столичный выпуск. – 2016. – № 7133 (265).
13. Паспорт приоритетного проекта «Формирование комфортной городской среды». Утвержден Президиумом Совета при Президенте Российской Федерации по стратегическому развитию и приоритетным проектам (протокол от 21 ноября 2016 г. № 10).
14. Гутнов, А. Э. Эволюция градостроительства / А. Э. Гутнов. – М., 1984.
15. Косарева Н., Пузаков А., Ясин Е. Как очеловечить квадраты / Н. Косарева, А. Пузаков, Е. Ясин // Эксперт. – 2015. – №15. Журнальная версия доклада «Новая жилищная стратегия». – М.: НИУВШЭ, 2014.
16. Боков, А. В. Жилище: опыт России – XX век / А.В. Боков // Современные тенденции развития городских систем: мат-лы Междунар. науч. конф. (22-23 октября 2015 г.) Екатеринбург: Архитектон, 2015.
17. Путинцев, А. Л. Плотность населения как показатель качества комфорта городской среды / А.Л. Путинцев // Управление развитием территорий. – 2016. – № 4
18. Гурова, Т., Шукин, А. Весь мир к нам будет ездить учиться реновации / Т. Гурова, А. Шукин // Эксперт. – №47. – 20–26 ноября 2017 г.
19. Головнёв, О. Аттракцион закрыт: все ушли гулять / О. Головнёв // Эксперт. – № 38. – 23–29 сентября 2013 г.
20. Джекобс, Д. Смерть и жизнь больших американских городов / Д. Джекобс: пер. с англ. – М.: Новое издательство, 2011.
21. Рыбчинский, В. Городской конструктор. Идеи и города / В. Рыбчинский / Пер. с англ. – М.: Strelka Press, 2015.
22. Завадский, М. В городе должен быть порядок / М. Завадский // Эксперт. – № 43. – 28 октября – 3 ноября 2013 г.

23. Мазаев, Г. В., Верховых, Е. Ю. Влияние идей постиндустриализма на развитие промышленных городов Урала / Г. В. Мазаев, Е. Ю. Верховых // Академический вестник УралНИИ-проекта РААСН. – 2017. – №3.
24. Культурология. Словарь-справочник / Н. В. Шишова [и др.]. – Ростов н/Д.: Феникс, 2009.
25. Эрик ван Эгераат. Жизнь без красоты / Эрик ван Эгераат. – Екатеринбург: TATLIN, 2012.
26. Стариков, А. А. Город без красоты. Градостроительство и качество жизни горожан / А.А. Стариков // Теория современного города: прошлое, настоящее, будущее: мат-лы Всерос. науч. конф. с междунар. участием (18–20 мая 2016 г.) под ред. Е. Ю. Витюк [и др.]. – Екатеринбург: Архитектон, 2016.
27. Флорида, Р. Кто твой город? Креативная экономика и выбор места жительства / пер. с англ. / Р. Флорида. – М.: Strelka Press, 2014.

Лицензия Creative Commons

Это произведение доступно по лицензии Creative Commons «Attribution-ShareAlike» («Атрибуция – На тех же условиях») 4.0 Всемирная.

Статья поступила в редакцию 05.04.2018



# ARCHITECTURAL AND PLANNING ISSUES IN THE SPATIAL DEVELOPMENT OF RUSSIAN CITIES

**Starikov Alexander A.**

PhD. (Architecture), Professor,  
Adviser to the Rector of USUAA Honored Academician of the Russian Academy of Art,  
Corresponding Member of the Russian Academy of Architecture and Civil Engineering,  
Honored Architect of Russia.  
Ural State University of Architecture and Art,  
Ekaterinburg, Russia

## Abstract

*The article considers the spatial development of Russian cities in the context of strategic planning during the accelerated industrialization of the USSR and today, its role and place in the construction of comfortable, safe and esthetically expressive city environments, and its influence on the quality of life.*

## Key words:

*city planning, spatial development, strategic planning, quality of life, city environment*

## References

1. On Strategic Planning in the Russian Federation: Federal Law dated 28 June 2014, No. 172-FZ (in Russian).
2. On the Contents, Structure and Procedures for Development and Approval of the Strategy for Spatial Development of the Russian Federation, and Monitoring and Supervision of Its Implementation: Resolution of the Governmental of the Russian Federation dated 20.08.2015 No. 870 (in Russian).
3. Foundations of the State Policy of Regional Development in the Russian Federation till 2025: Decree of the President of the Russian Federation dated 16.01.2017 No. 13 (in Russian).
4. Kolyasnikov, V.A., Spiridonov, V.Yu. (2016) Modern City Planning Theory and Practice: Spatial Development of Settlement Patterns. Ekaterinburg: Architecton (in Russian).
5. Mazayev, A.G. (2017) The Role of the City Formation Process in the Development of the National System of Resettlement of the Russian Federation. Academic bulletin of UralNIIproekta RAASN, No.4 (in Russian).
6. Lyubovny, V.Ya. (2015) Urban Agglomerations of Russia: from Spontaneous to Purposeful Development [Online]. Municipality: Economics and Management. Available from: <http://municipal.uapa.ru//ru//issue/2015/01/1/> (in Russian)
7. Kazus', I.A. (2014) Architectural Competitions of the Urals in the 1920 – 1930s: from Constructivism to Stalin Neoclassicism and Art Deco. In: Architectural Environment and Quality of Life of Urban Populations. Proceedings of international research conference. USAAA. Ekaterinburg: Architecton (in Russian).
8. Meerovich, M.G. (2014) Quality of Urban Environment in Socialist Towns—the New Developments of the Initial Stage of Industrialization. In: Architectural Environment and Quality of Life of Urban Populations. Proceedings of international research conference. USAAA. Ekaterinburg: Architecton (in Russian).
9. Bobkov, V.N. (2005) Poverty, Level and Quality of Life: Methodology of Analysis, Mechanisms of Realization. Standard of Living of the Populations of Russian Regions, No. 1 (in Russian).

10. Aivazyan, S. A. (2000) Integrated Indicators of Quality of Life: Their Construction and Use in Social and Economic Management and Inter-regional Comparisons. Moscow: TsEMI RAN (in Russian).
11. Recommendations of the Council for Development of Civil Society and Human Rights under at the President of the Russian Federation following the special meeting «Assurance of the Rights of Citizens to a Favorable Environment and Public Consultations with the Population in the Development and Realization of the City Planning Policy». Moscow, 21 March 2016 (in Russian).
12. Tyumen, the Capital of Better Life. Rossiiskaya Gazeta. 2016. No. 7133 (265) (in Russian).
13. The passport of the priority project «Formation of Comfortable City Environment». Approved by the Presidium at Council under the President of the Russian Federation for Strategic Development and Priority Projects (Minutes of 21 November 2016 No. 10) (in Russian).
14. Gutnov, A.E. (1984) The Evolution of Town-Planning. Moscow (in Russian).
15. Kosareva, N., Puzakov, A, Yasin, E. (2015) How to Humanize the Square Meters. Expert, No.15. The journal version of the report «New Housing Strategy». Moscow: NIUVSheE (in Russian).
16. Bokov, A.V. (2015) Housing: Russian Experience – the 20th Century. In: Modern Tendencies in the Development of City Systems. Proceedings of the international research conference (October 22-23rd, 2015). Ekaterinburg: Architecton (in Russian).
17. Putintsev, A.L. (2016) Population Density as an Indicator of Quality of City Comfort. Management of Area Development, No. 4 (in Russian)
18. Gurova, T., Schukin, A. (2017) All the World Will Be Coming to Us to Learn How to Renovate. Expert, No.47, November 20-26th (in Russian).
19. Golovnev, O. (2013) The Fairground Is Closed: Everyone Has Gone for a Walk. Expert, No. 38. September 23-29th (in Russian).
20. Jacobs, J. (2011) The Death and Life of Great American Cities. Moscow: Novoye Izdatelstvo (in Russian) (in Russian).
21. Rybczynski, W. (2015) Makeshift Metropolis. Ideas about Cities. Translation from English. Moscow: Strelka Press (in Russian).
22. Zavadsky, M. (2013) There Should Be Order in the City. Expert, No. 43, October 28th - November 3rd (in Russian).
23. Mazayev, G.V., Verkhovykh, E.Yu. (2017) The Influence of Postindustrialist Ideas on the Development of Ural Industrial Cities. Academic bulletin of UralNIIproekt RAASN, No.3 (in Russian).
24. Shishova, N.V. et al. (2009) Cultural Studies. Reference Dictionary. Rostov-on-Don: Phoenix (in Russian).
25. Egeraat, Erik. (2012) Life without Beauty. Ekaterinburg: TATLIN (in Russian).
26. Starikov, A.A. (2016) City without Beauty. Town-planning and quality of life. In: Vityuk, E.Yu. et al. (ed.) Theory of Modern City: the Past, the Present, the Future. Proceedings of national conference with international participation (May 18-20th, 2016). Ekaterinburg: Architecton (in Russian).
27. Florida, R. (2014) Who's Your City? How the Creative Economy Is Making Where You Live the Most Important Decision of Your Life. Translated from English. Moscow: Strelka Press (in Russian).