

Городская повседневность вопреки рельефу. Кейс Владивостока



Никогосян Каринэ
Майорова Ксения
Кодзокова Диана

umelab@hse.ru

Фролова Дарья
Федорова Анастасия
Сафронов Денис
Соловьева Ольга
Михайлов Александр

Лебедева Дарья
Елизарова Полина
Гришунов Евгений
Горбов Владислав
Глазунова Виктория

Экспедиция была организована тремя научными сотрудниками научно-учебной лаборатории исследований мультисенсорного опыта пользователя городской среды факультета городского и регионального развития НИУ ВШЭ (UME lab). Участие приняли десять студентов ВШЭ различных направлений и уровней образования - четыре магистранта программы «Управление пространственным развитием городов», две студентки 3 курса по направлению «Социология», студентка 3 курса «Менеджмент», студентка 3 курса «Востоковедение, студентка 2 курса «Международные отношения», аспирант по направлению психологические науки.

Полевой этап проходил с 12 по 22 августа 2019 г. Группа разместилась в хостеле «Сити-Парк» рядом с Покровским парком.

Основная **цель** исследования заключалась в выявлении пространственных особенностей повседневных практик жителей Владивостока, связанных с физическим пространством города. В первую очередь, способов адаптации жителей к особенностям природного и антропогенного рельефа.

Ключевая гипотеза заключалась в том, что рельеф - как естественный, так и созданный человеком - влияет на производство особых пространственных практик горожан, тем самым контролируя и направляя пользователя городской среды в его повседневных перемещениях (например, при выборе маршрута с учетом высотных изменений: человек ищет способы сократить маршрут, обогнуть возвышенности, альтернативные способы преодоления расстояний и др.)

Опорные методы исследования - интервью и интервью-прогулки. Последний был дополнен полевым географическим методом - фото-GPS, благодаря которому фиксировались пространственные аспекты. Еще одним новаторским методом были городские дрейфы участников экспедиции, проведенные в первый день экспедиции. Дрейф был также дополнен игровой ситуацией и фиксированием пространственных аспектов с помощью фото-GPS. В интервью приняло участие 26 жителей г. Владивостока, на интервью-прогулки согласились 11 из них¹. Подбор респондентов

¹ Причиной меньшего количества интервью-прогулок стали ухудшившиеся погодные условия, а не нежелание респондентов принять участие в столь специфическом «городском эксперименте». В августе

осуществлялся на основе восьмеричной выборки для качественного исследования. Среди респондентов были люди с различным опытом пользования городом, разного семейного положения, возраста, социального статуса, а также маломобильные категории горожан.

По результатам экспедиционной части исследования был получен массив социологических (транскрипты интервью) и пространственных данных (треки маршрутов дрейфов и интервью-прогулок), фотографии с пространственной привязкой.

В ходе проведения городских дрейфов и интервью-прогулок была охвачена центральная часть города - северная часть Фрунзенского района и западная часть Ленинского района, условно ограниченная железной дорогой на севере и северо-востоке и востоке, а на западе и юге - водами Амурского залива и залива Золотой Рог (рис. 1, рис. 2). Довольно любопытно, что прогулки-интервью по длительности и пространственному охвату оказались больше, нежели городские дрейфы самих исследователей, что показывает отзывчивость и интерес к городу местных жителей.



Рисунок 1. Картограмма охвата центральной части территории города через городские дрейфы участников экспедиции

во Владивостоке были затяжные тайфуны, которые привели к постоянной пасмурной погоде с осадками (что не характерно для этого периода). Подтверждается это количеством интервью-прогулок 20 августа - в единственный солнечный день параллельно было проведено 4 прогулки.

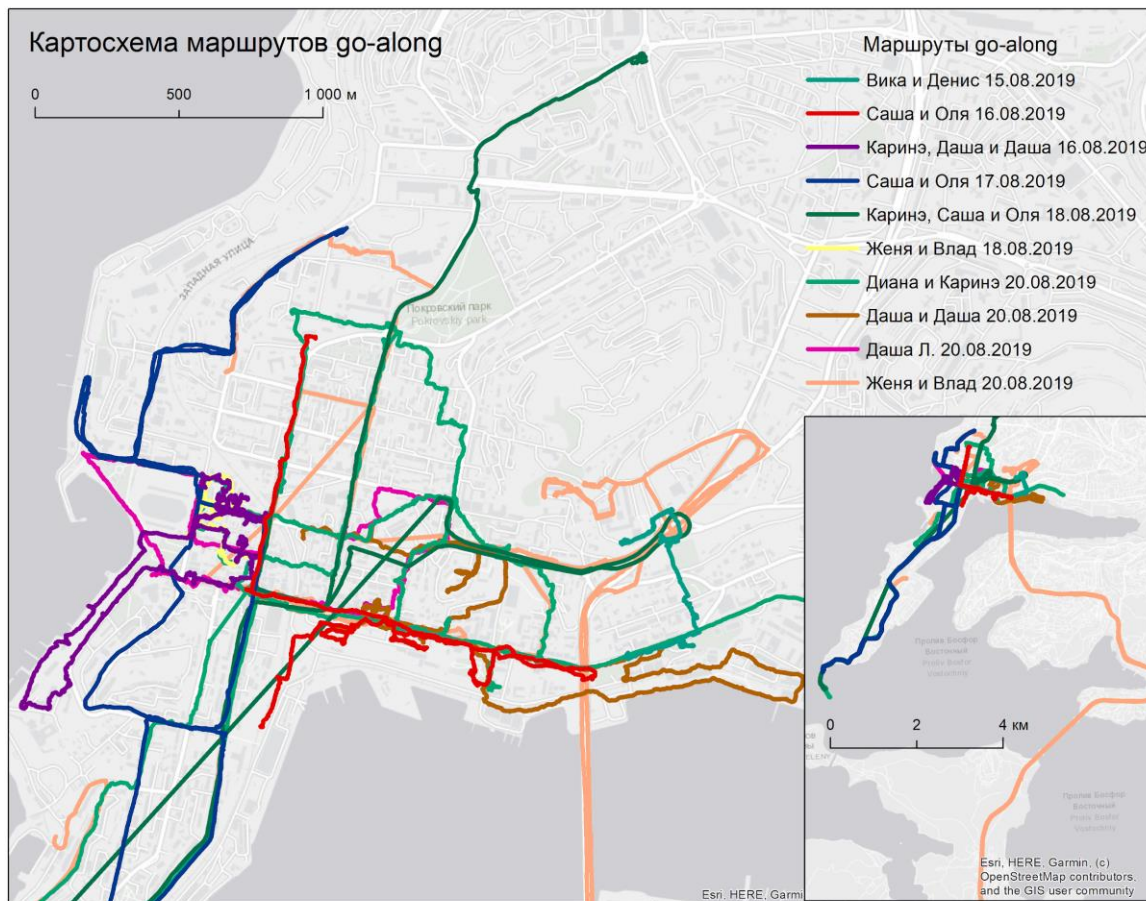


Рисунок 2. Картограмма охвата территории центральной части города во время интервью-прогулок

Городские сюжеты

В ходе обработки интервью мы выделили перечень значимых вопросов, связанных с повседневной жизнью в городе, которые прямо или косвенно оговаривались респондентами и касались специфики взаимодействия с физическим пространством города Владивостока. Мы хотели бы остановиться на описании самых важных аспектов, которые затрагивались всеми респондентами.

Символизм и доступность моря

«Маяк - символ Владивостока, без моря Владивосток - не Владивосток»

Море для жителей Владивостока предстает смыслообразующей составляющей города. Для одних наличие моря внутри города и за его пределами стало причиной для выбора Владивостока как места постоянного жительства, для других – *«единственное, почему здесь стоит жить»*. Это всегда возможность видеть не только *«четыре стены жилого комплекса»*, но и природный пейзаж.

Возможность наблюдать открывающиеся виды с сопок – сильное конкурентное преимущество города, которое необходимо развивать. Среди некоторых жителей

города существует идея создания видовой площадки для автомобилей: *«как автомобильный кинотеатр, только смотровая площадка»*. Формат отдыха и прогулок на автомобиле распространен среди горожан, возможно, это могло бы стать конкурентным преимуществом города.

У моря проводят время в оздоровительных и развлекательных целях. Люди активно используют набережную как практически единственное общественное пространство в городе, однако значительным преимуществом Владивостока могло бы стать побережье полностью пронизанное, объединённое в непрерывающееся общественное пространство.

Близость к морю определяет престиж недвижимости, но коммерческий интерес застройщиков приводит к тому, что многоэтажные жилые комплексы закрывают видовой обзор для домов, находящихся не в первой линии застройки.

Общественные пространства приморского города

Кроме того, что море – это важный символ Владивостока, то, без чего город немислим, именно **побережье** имеет большую значимость как рекреация. Это и городские набережные, и «загород»: пляжи бухты, в том числе на островах. С одной стороны, это сильное преимущество, богатый природный потенциал и возможность исследовать пространство вокруг себя, путешествовать на сотни километров. Но отсюда вырастает и недостаток: делать это возможно только на автомобиле. *«Просто у нас город вроде как морской, но купаться можно не везде. Опять же без машины очень проблематично найти чистую воду. Хотя вот сейчас купаются, даже на Спортивной набережной.<...> В основном у нас ездят на море на несколько дней.»* *“Люди сейчас едут даже за Находку, там прекраснейшая бухта. И люди просто чтобы отдохнуть могут уехать уже за 100 км, за 200 и 300».*

В городе оборудованы Спортивная, Корабельная и набережная Цесаревича, а также Университетская набережная на о. Русском. Набережные - это самые ровные места в городе, самые удобные для прогулок, поэтому они служат основной зоной рекреации. Из интервью с жителями стало ясно, что наиболее популярное место в городе - Спортивная набережная, т.к. это одно из немногих мест, где можно провести время вечером. Тем не менее, горожане указывают, что ее инфраструктура и наполнение требует пересмотра: набережная перенасыщена элементами общепита («аллея фастфуда») и находится в неудовлетворительном техническом состоянии.

Набережная Цесаревича обладает богатым потенциалом: благодаря простору и ровной поверхности она привлекает людей на роликах, велосипедах и самокатах и в целом положительно оценивается местными жителями. Тем не менее, здесь практически отсутствует коммерческая составляющая, хотя имеются подходящие отреставрированные помещения.

«Здесь всё территория Дальзавода была. Вот там набережная хорошая – сделали – Цесаревича».

«Там раньше старые были заводские помещения, они отлично их отреставрировали, отлично их сделали, но они стоят пустые уже 7 лет. Пустые. Все. Никому еще не удалось договориться, чтобы там сдать помещения, все, что там построено, оно пустое. А вы понимаете, да, то есть, там, где мог быть бизнес, кафешки, такая-то жизнь, дворики, там просто пустое пространство. Здесь же поставили отдельную достопримечательность, ну, неважно, не смотрите на карту, там самая крутая детская площадка города».

Если отойти от темы моря, то проблема благоустройства и организации **парков, скверов, аллей, дворов** стоит в городе очень остро. С одной стороны, жители отмечают, что в условиях точечной застройки, жители часто не имеют “своего” пространства в городской черте. *«В городской среде Владивостока практически нет мест, где была бы создана среда придомовая, когда для человека домом была не только бы его квартира, а и то, что находится за пределами. То, что находится внутри, дворовые пространства, скверы. В Москве это является программой, когда создается среда».* С другой стороны, другие отмечают, что имеющиеся дворы, как у старых, так и у новых домов благоустраивают: как минимум организуют детские площадки. *«Вот в спальных районах особенно... особенно. В каждом дворе есть детская площадка. Ну, там какие-то лестницы, какие-то... лозалки какие-то. Ну, в общем, есть, есть площадки, да, конечно. Качели».*

Однако жителей беспокоит вопрос активной застройки, под которую иногда уходят и общественные пространства. *«Зелени, я считаю, что вообще очень мало. <...> Потому что все равно всё это вырубается под стоянки, машины эти, да. У нас же был сквер вот там, сейчас, где вот этот вот, напротив администрации. Это здание из стекла и бетона. Там же был сквер».*

Нельзя сказать, что парков вовсе нет. Они есть, но, к сожалению, не соответствуют современным потребностям горожан, а среда внутри может заставлять людей чувствовать себя не в безопасности. *«Так, какой еще у нас парк-то, господи... А, ну, есть еще у нас в Минном городке парк. Я там давно не была. А когда я там была, там вообще лучше не гулять. <...> Ну, во-первых, он неухоженный. Всякие там эти элементы неправильные. Вот. Ну, я считаю, что там достаточно страшно. Нет, ну если вы там вот поближе к дорогам, где люди ходят, наверное, ничего. Углубляться туда не надо».*

«Это огромная территория, зеленая, с озерами, это место создано для того, чтобы там был идеальный парк. Проект его реконструкции уже лет 15 как есть, поднимается, но его все никак не могут сделать» (о Парке Минного городка)

«Здесь в городе есть ноль парков. Есть только руины парков. Один парк находится вот здесь. Вот, где церковь, это такой вот кусочек» (о Покровском парке).

Вероятно, именно за счет того, что роль центрального парка выполняет побережье, город практически не имеет других общественных пространств. Учитывая транспортные проблемы и неприспособленность города для пешеходных прогулок, важно

организовывать общественные пространства и в непосредственной близости жилых территорий.

Инклюзивная среда : автомобильный город для маломобильных

Рельеф — безусловное богатство города, его особенность. Однако в таком рельефном городе как Владивосток не могло не возникнуть проблем для маломобильных граждан, которым часто, помимо преодоления естественного рельефа и перепада высот от сопки к сопке, приходится приспосабливаться к рельефу антропогенному: это бордюры и пандусы, дорожное покрытие тротуаров и пешеходные переходы, лестницы. Причем иногда уклон дороги или тротуара может быть настолько сильным, что маломобильным становится практически каждый: и мама с коляской, и бабушка с тележкой, и инвалид-колясочник.

В ходе исследования мы провели интервью с данными группами респондентов и выявили несколько точек, которые могут стать потенциальным местом для улучшения города, повышения комфорта его жителей и туристов, что, несомненно, повлияет на приток населения и на туристическую привлекательность региона.

Так как Владивосток обладает ценными рекреационными ресурсами, морем, сопками, у многих горожан есть потребность гулять в пределах города на ежедневной основе. В городе не так много мест для прогулок и отдыха, которые были бы приспособлены для маломобильных людей: мамы с маленькими детьми вынуждены из своего района вместе с коляской и ребенком на машине приезжать гулять на одну и ту же набережную, потому что в их районе проживания парков нет, а городской Покровский парк не очень удобен для передвижения с коляской:

«Есть районы отдаленные спальные, там люди живут своей жизнью, и они могут там не выбираться особо в центр, для них там это целое событие. Они просто живут и живут, там нет парков» (Респондент А., мама с маленьким ребенком)

Возможностей для прогулок инвалидов-колясочников в городе еще меньше: часто даже бордюры или плохой асфальт могут стать непреодолимым препятствием для них:

«Ну как, ну вот-вот просим кого-нибудь, чтобы кто-то сопровождал, там прокатил на коляске. Либо мы гуляем там, где ровно: на набережных там и так далее» (Респондент Т., инвалид-колясочник)

Эти примеры говорят о том, что развитие пространства набережных в городе — это большая возможность для развития и улучшения. Возможно, актуальным будет повышение качества инфраструктуры и покрытия набережных (обновление асфальта, установка пандусов везде, где это возможно, для обеспечения безбарьерной среды) и улучшение их наполнения: создание новых мест притяжения, детских площадок, лавочек, различных тематических объектов. Важно также в целом увеличивать

доступность и инклюзивность городской среды, потому что в городе все еще можно найти примеры инфраструктуры, которая ограничивает мобильность некоторых граждан:

«Я вот, допустим, подъехал, у нас есть Приморский водоканал, а там сделали такую смешную парковку, как будто для мопеда какого-то, говорят. И получается, впереди пандус: то есть, если я вперед подъеду, я, получается, перекрою пандус. И потом, там очень узко, вообще никак на машине невозможно» (Респондент Т., инвалид-колясочник).

Также в этом направлении было бы актуально развивать пространства для прогулок внутри района, потому что даже маломобильным гражданам приходится искать место где-либо в центре:

«Ну, я возле дома могу погулять только, к сожалению, потому что, понятно, асфальт весь вот такой переломанный, вот, хотя хотелось бы жить в таком более удобном месте может быть для передвижения» (Респондент Т., инвалид-колясочник)

Следовательно, маломобильные жители города, хотя и хотели бы полноценно им пользоваться, ограничены в передвижениях, так как городская инфраструктура часто не соответствует их потребностям: пандусы, качество дорожного покрытия, наличие мест для отдыха и прогулки внутри района – это все потенциальные аспекты для улучшения качества городской среды и жизни горожан.

Транспорт и влияние его на структуру городского пространства

В городе существует несколько транспортных проблем, причем большинство из них вытекают из автомобилецентричного подхода к развитию города, который, в свою очередь, связан с укоренившейся с годами зависимостью жителей от автомобилей. *«Владивосток, безусловно, город победивших автомобилистов»*. Вероятно, этот феномен связан с довольно низкой ценой на автомобили, которые можно приобрести в азиатских странах. Кроме того, рельеф города может оказывать влияние на сложившуюся тенденцию: жители отказываются от велотранспорта и самокатов (которые используются в основном только как вид спорта, но не ежедневный транспорт), и даже на короткие поездки жители предпочитают использовать автомобили и такси.

В итоге, вследствие того, что у большего количества горожан есть личные автомобили (некоторые семьи владеют сразу несколькими автомобилями), инфраструктура города подстраивается под автомобили, и приоритет уделяется автомобилю. В результате, страдают сразу несколько сфер:

- 1) **Общественные пространства.** Вне центра развиваются шиномонтажи, придорожные кафе, автозаправки, так как эти виды бизнеса больше ориентированы под автомобилистов. Меньшее внимание уделяется прогулочным зонам и местам отдыха. В микрорайонах жители не проводят

досуг: есть только магазины (в последнее время распространились пункты продажи алкоголя), детские площадки, образовательные учреждения. Кроме того, в городе нет единой системы навигации, что усложняет ориентирование в городе.

- 2) Пешеходная инфраструктура. Эта сфера испытывает проблемы сразу по двум параметрам. Во-первых, уделяется недостаточно внимания ее состоянию: во многих местах города отсутствуют тротуары и нет удобных пешеходных путей. Многие пешеходные пути находятся в полуразрушенном состоянии. Возможно, именно по этой причине в городе затруднительно использование курьерских служб (доставка еды занимает много времени). Во-вторых, есть предпосылки того, что в городе автовладельцы имеют больше приоритета, чем пешеходы. В центре города есть подземные переходы, многие фазы светофоров настроены на долгое ожидание разрешающего сигнала для пешеходов, во многих местах Владивостока есть надземные переходы, а в некоторых востребованных местах совсем отсутствуют пешеходные переходы. Кроме того, по одной из главных достопримечательностей Владивостока, Золотому мосту, запрещено пешеходное движение. Совокупность данных факторов затрудняет передвижение по городу маломобильных людей, пожилых людей, детей, родителей с колясками и просто людей с тяжёлым грузом. Поэтому люди часто либо используют такси, чем перегружают дороги, либо мало пользуются городом. Однако современные градостроительные подходы позволяют проектировать города, удобные для всех людей, независимо от их способа передвижения.
- 3) Автомобильное движение. Из-за большого количества транспортных средств город постоянно стоит в пробках. Эту проблему невозможно решить увеличением площади дорожного покрытия и протяженности дорог, единственное решение - создавать альтернативные возможности для передвижения по городу. Также в силу большого количества подержанных автомобилей плотный трафик создает большую экологическую нагрузку и неблагоприятно сказывается на качестве воздуха и акустической среде города.
- 4) Общественный транспорт. В городе есть несколько основных проблем, касающихся общественного транспорта:
 - Отсутствие предсказуемого скоростного общественного транспорта. Интервалы могут быть очень высокими, транспорт ходит непредсказуемо. В городе нет выделенных полос для автобусов, трамвай демонтирован в основной части города, при том, что коренные жители вспоминают о нем с ностальгией: *«Это, во-первых, дух города, а во-вторых, ну это просто реально удобное средство передвижения»*. Также во Владивостоке не развита городская электричка: редкие рейсы и отсутствие ж.д. станций в некоторых густонаселенных местах города.
 - Устаревший, некомфортабельный подвижной состав. Во Владивостоке мало низкопольных вместительных автобусов с кондиционерами.

- Долгие стоянки на каждой остановке (встречается только на частных маршрутах). Это может быть связано с малым субсидированием муниципального транспорта.
- Неудобная, непредсказуемая маршрутная сеть. В городе есть «петляющие» или кольцевые маршруты, которые проходят в разные стороны по разным улицам. Такая сеть снижает удобство пользования транспортом.

Освоение острова Русский

Наличие в черте города природных ресурсов является важным при реализации досуговых практик горожан. Столь близкое расположение нетронутых природных объектов — большая ценность для города и горожан. Многие посещают «дикие» части о. Русский, реке о. Рейнеке, о. Рикорда с целью отдохнуть с семьей и/или друзьями на один или несколько дней. В существующих климатических условиях, можно говорить о том, что горожане, реализующие данную практику, выбирают ее как альтернативу или дополнение к отдыху в остальных частях России или за рубежом. Некоторые останавливаются на посещении наиболее популярных объектов. Основными точками притяжения служат такие природные достопримечательности, находящиеся на о. Русском, как мыс Тобизина, мыс Вятлина, бухта Бабкина, расположенный недалеко о. Шкота и т.д. Данные природные объекты выступают локальными центрами притяжения не только для местных жителей, но и для зарубежных туристов. Стоит отметить, что не только естественные ландшафты являются точками интереса туристов и горожан, но также и сохранившиеся фортовые сооружения, утратившие на данный момент свою функцию. Если говорить о сегодняшнем состоянии острова, то данные сооружения преобразовали остров в место памяти и истории края.

Описанные природные и антропогенные объекты являются безусловным подспорьем для развития пешеходного туризма - хайкинг, трекинг и пр.,- с обустройством соответствующей инфраструктуры, не нарушающей естественности ландшафтов. Примеры подобных туристических маршрутов с разной степенью сложности можно найти за рубежом (см., например, трекинг Гранд Каньон). В России маршруты разрабатываются по локальной инициативе (см., например, <http://xn--80agodft5c.xn--p1ai/>).

Если говорить о дальнейшем развитии острова Русский, которое предполагает улучшение транспортной доступности - строительство ВКАД с текущей трассировкой, то можно ставить вопрос о потере такого природного ресурса, который наравне с приморским положением и уникальным рельефом, представляет собой один из сдерживающих факторов миграции из региона, а также снижении attractiveness города для туристов. Данное суждение нуждается в дополнительном социологическом исследовании.

При этом можно говорить о том, что о. Русский действительно нуждается в некоторых серьезных инфраструктурных изменениях, если говорить о нем как о районе города. Отсутствие административных, медицинских, торговых,

развлекательных и прочих функций, а также плохая связь с городом посредством общественного транспорта, заметно влияет на уровень жизни на острове порядка 10 000 студентов и работников ДВФУ, некоторые из которых вынужденно поселяются на острове вместе с семьями.

Резюме

В ходе проведенной экспедиции подтвердилось влияние рельефа на повседневную жизнь горожан. Если говорить о туристах или о только что переехавших в город людях, можно отметить, что рельеф становится главным фактором, к которому они вынуждены адаптироваться. Он подвергается постоянной рефлексии и требует привычки. Если же говорить о тех, кто родился во Владивостоке или переехал сюда в раннем возрасте, для них рельеф становится лишь еще одним из измерений, которое прочно соединено с повседневностью горожанина. Во время интервью респонденты сами редко указывали на трудности, связанные с перемещениями в городе в силу сложности рельефа («Какой рельеф?», «Здесь нет рельефа», «Да это не рельеф. Вот если выехать за город, то таам...» и т.д.). Однако при сравнении Владивостока с другими городами отмечалась излишняя простота организации, «плоскостность», ортогональность вторых. Некоторые респонденты отмечали, что это также влияет, например, на сложность ориентации в подобных пространствах.

Исходя из данных интервью, можно сделать вывод, что сопки наряду с морем и неотъемлемо от него являются главным фактором, формирующим представление о городе в целом, и его безусловной ценностью для всех горожан. Отдельного внимания в этом смысле заслуживает использование уменьшительно-ласкательного «сопочка», что может характеризовать эмоциональную связь с местом и привязанность к нему жителей.

Косвенные же признаки упоминания или отсылки к физическому рельефу присутствовали всегда, и они составляют специфику городской идентичности Владивостока. Благодаря уникальной береговой линии и перепадам высот в городе всегда видно море, город омывается морем с трех сторон. Хотя в черте города нет прямых выходов к воде и более или менее обустроены всего две набережные, море – безоговорочный символ города. Даже удаленный от исторического центра Токаревский маяк упоминался респондентами в качестве одной из важнейших дестинаций не только во время интервью, но и на интервью-прогулках. Респонденты-автомобилисты всегда привозили интервьюеров к ней (рис.2).

Важными точками притяжения, проведения досуга в дневное и вечернее время являются набережные. Набережные - пример немногочисленных в городе «плоских» мест, удобных для прогулок маломобильных горожан, и мест контакта с морем. В качестве недостатков отмечают их количество (небольшое), протяженность (малая), обустройство (скудное). Жители приводили в пример тропу «Берег здоровья», которая проходит от Спортивной набережной до пляжа в бухте Федорова, прокладывая маршрут прогулок через неё. Из-за того, что в городе ограничен прямой доступ к воде,

не обустроены набережные и городские пляжи, местные жители готовы выезжать на побережье за 100, 200 и даже 300 км от города.

Гипотеза с особыми стратегиями пространственного поведения, связанными с перепадами высот, подтвердилась частично. Не все жители специально обходят сопки или возвышенности. Наличие «коротких» маршрутов больше связано с освоением пространства, нежели со спецификой рельефа.

Сопки являются также местом уединения и неактивного отдыха. У многих местных жителей есть «свои» места, которые недоступны для туристов: *«..Там на закате свет отражается, и, действительно, золотая вода получается. Надо смотреть с Нейбута, мне один раз тетя показала, почему, собственно, Золотой Рог»*

Антропогенный же рельеф города его жители чувствуют более отчетливо, т.к. повседневная жизнь циркулирует в этом пространстве, и преодолевают его действительно «вопреки». Это и улично-дорожная сеть, и транспортные артерии с ее инфраструктурой, и общественные пространства города. И в случае именно с антропогенным рельефом адаптаций местных жителей намного больше.

Таким образом, Владивосток обладает мощнейшим потенциалом в его экономико-географическом положении. Как выразился один из респондентов, *«рельеф - это его [Владивостока] баг и его фишка»*². Такое уникальное преимущество можно использовать в дальнейшем развитии городской среды и туристической инфраструктуры. Облагораживание и увеличение набережных, парковых зон, смотровых площадок и пешеходных улиц привлечет интерес не только туристов, но и самих жителей города.

Нынешнее состояние инфраструктуры и элементов городской среды, «завязанных» на природном рельефе, вызывает трудности, как у жителей, так и у туристов. Городу необходим продуманный комплекс мер по их улучшению. Подтопляемая Венеция может служить примером капитализации городского потенциала независимо от сезона и погодных условий. Планомерное и грамотное улучшение городской среды, развитие системы общественных пространств и оперативное и согласованное действие коммунальных и транспортных служб могут поспособствовать тому, что, как и Венеция, Владивосток, затопляемый в сезон тайфунов и заснеженный зимой, может выступать центром притяжения круглогодично.

Прим. При полном или частичном цитировании ссылка обязательна

Краткий отчет экспедиции «Городская повседневность вопреки рельефу. Кейс Владивостока», 2019 г.

² Программистский сленг “баг” с англ. bug программная ошибка, “фишка” с англ. feature особенность, необычное свойство, «фишка»).