

УДК 94(470) 1954-1955

**Горлов В.Н.***Московский государственный областной университет***ЦЕНТР И СПАЛЬНЫЕ РАЙОНЫ МОСКВЫ  
КАК СОЦИАЛЬНО-ПСИХОЛОГИЧЕСКИЙ КОНФЛИКТ**

*Аннотация.* В статье рассматривается период 50-60-х гг., когда коренным образом изменился образ жизни москвичей. В статье автор анализирует резкую дифференциацию социокультурных функций центра и периферийных районов Москвы (так называемых «спальных районов»). Автор статьи рассматривает возросшие затраты времени на трудовые и прочие передвижения, которые вызывали дополнительные стрессовые нагрузки, а также повышенную опасность криминогенной ситуации. Автор раскрывает неразвитость городских качеств спальных районов.

*Ключевые слова.* Спальный район, центр Москвы, транспортные проблемы.

**V. Gorlov***Moscow State Regional University***THE CENTRAL AND DORMITORY DISTRICTS OF MOSCOW  
AS A SOCIAL-PSYCHOLOGICAL CONFLICT**

*Abstract.* The article dwells on the 50-60 years of the 20th century when the way of life of Muscovites radically changed. The author analyzes the abrupt differentiation of sociocultural functions of the center and the peripheral districts of Moscow (so-called "dormitory districts"). The author of the article also emphasizes the increase of time expenditures for travelling to the place of work, which caused additional stress loads, as well as heightened the risk of worsening the criminogenic situation. The author covers the topic of underdevelopment of city qualities of dormitory districts.

*Key words:* Dormitory districts, the center of Moscow, transportation problems.

При Н.С. Хрущёве Москва изменилась неузнаваемо. Строилось кольцо автомобильной дороги, которое стало новой границей Москвы. Без малого 900 кв. км пространства располагалось внутри кольца. Старая Москва (в пределах Садового кольца) составляла всего несколько процентов. Это было историческое ядро. Зато за Октябрьской железной дорогой можно было увидеть десятки деревень с пашнями и лугами. Казалось, что пройдёт добрая

сотня лет, когда эти территории будут застроены.

Образование Большой Москвы в 1960 г. ликвидировало густую заселенность в центральных районах. В это время акцент градостроительных работ сместился в сторону периферии города. Началось массовое жилищное строительство на свободных территориях Москвы.

Проблему занятости советские планировщики почти всегда игнорировали, считая, что плановый меха-

низм в социалистическом государстве автоматически её решит, приблизив к микрорайонам рабочие места. В Генеральный план развития Москвы 1971 г. был заложен вариант градоустройства с разбивкой на изолированные, почти автономные районы. Идея была почти утопической: совместить место жительства с рабочим местом. Проектом намечалось создание полицентрической структуры. Однако продолжала развиваться моноцентрическая система с усилением значимости сложившегося центрального района. «Центр тяжести» территории Москвы оставался в историческом ядре. Генеральный план 1971 г. выполнял политический заказ – создание «образцового коммунистического города».

Социально-культурная роль центра была не менее значима, чем в сфере материального воспроизводства. Большую часть культурных и социальных функций Москвы реализовывал центр. Городом продолжал оставаться исторический центр, несмотря на огромные территории вокруг центра Москвы. В центр влекли кафе и магазины, музеи и театры, архитектурные ансамбли и уютные скверы. Полноценную среду мог предоставить только центр. Пользуясь богатствами исторического города, горожане как бы эксплуатировали труд предыдущих поколений.

Московский центр как тип пространства практически не имел аналогов. Центр привлекал разнообразием услуг, поэтому определенные категории населения очень дорожили проживанием в центре. Качествами центра, которые притягивали население, являлись: эстетическая привлекательность, оживленность и разнообразие

городской среды, большой выбор мест приложения труда, высокая концентрация учреждений культурно-бытового обслуживания, удовлетворяющих разнообразные запросы. По сравнению с учреждениями обслуживания периферийных районов такие же учреждения центра имели более высокий уровень обслуживания, были более «фирменные». Жители центра не придавали решающего значения неполноценным санитарно-гигиеническим качествам квартир (загрязненность воздуха, шум, недостаток зелени и др.). В центре стремились жить граждане более образованные. Демография центра имела особенность – семьи с взрослыми детьми, ограниченным количеством детей, группы населения, тяготеющие к центру в связи с профессией (писатели, ученые, художники, артисты и т.д.) [5, с. 19]. Надо отметить привилегированное положение жителей центра относительно удаленных мест приложения труда в спальнях районах Москвы.

Были и негативные стороны проживания в центре: постоянное увеличение приезжающих в центр Москвы с деловыми и культурными целями приводило к дополнительной нагрузке на объекты местной сети обслуживания, затрудняющих их использование проживающим населением, неполное обеспечение жителей детскими учреждениями, отсутствие спортивных площадок, возрастание интенсивности транспортного движения, создающим повышенный уровень шума и загазованности воздуха в центральном районе.

Дневная перегруженность людьми центра Москвы была вызвана тем, что на небольшой территории сосредото-

чивались десятки магазинов, и в первую очередь крупнейшие универмаги Москвы (ГУМ, Детский мир, ЦУМ, Петровский пассаж), которые испытывали исключительные перегрузки, ежедневно пропуская до 1 млн. покупателей [17, с. 145].

В центре сосредоточивались острейшие городские проблемы, в первую очередь нездоровая экология, старый жилищный фонд, изношенные коммуникации, высокая плотность жилой застройки. Эти проблемы создавали немалые трудности для работников жилищно-коммунального хозяйства. Советские чиновники не всегда понимали, что жилые строения в центре были так же необходимы, как торговые заведения, учреждения культуры. К сожалению, в старой Москве число жителей сокращалось, дома сносились или передавались разным министерствам и ведомствам, которые вели массивное наступление на центр города. Они застраивали самые дефицитные земли институтами и заводами, для которых завозили по лимиту каждый год десятки тысяч рабочих. Лимитчики отесняли коренных москвичей в очередях на жилплощадь.

Административно-управленческие структуры центра Москвы постепенно выселяли москвичей целыми кварталами, занимая всё больше жилых помещений. По подсчетам специалистов, к 1980 г., т.е. через 20 лет после образования Большой Москвы, должно было проживать в историческом ядре города в три раза меньше населения [12, с. 239]. Численность работающих в центре Москвы превышала численность проживающего здесь населения. В отличие от периферийных районов центр

имел почти сплошную застройку.

Центр Москвы в 1960-е гг. всё больше утрачивал свою естественную функцию – функцию жилого района. Первый секретарь МГК КПСС Н.Г. Егорычев на пленуме МГК КПСС в июне 1965 г. с сожалением констатировал: «Население в центре за короткое время с 1961 по 1965 гг. уменьшилось на 240 тыс. человек. В 1960 г. было 920 тыс. человек, сейчас проживает 680 тыс. человек. За это же время снесено жилых домов в центре площадью 250 тыс. кв.м., т.е. идёт интенсивная расчистка центра»<sup>1</sup>. Не хватало мощностей реставрационных и ремонтных организаций, поэтому московские власти вынуждены были раздавать исторически ценные здания ведомствам, обещавшим ремонт и поддержку зданий в нормальном состоянии. Однако достигалось это лишь частично.

Заседание МГК КПСС 1968 г. обнародовало следующие факты: «В связи с широким жилищным строительством произошло перераспределение населения за счет переселения его из сложившейся части Москвы в новые жилые массивы. В результате этих изменений население четырех центральных районов – Бауманского, Кировского, Свердловского и Фрунзенского – уменьшилось за 8 лет с 970 тысяч до 520 тысяч человек и продолжает уменьшаться. В то же время радиальные районы стали громоздкими, сложными в управлении и обслуживании трудящихся. Многие из них насчитывали по 400-500 и более тысяч человек, что равно населению крупных областных центров»<sup>2</sup>.

<sup>1</sup>Центральный архив общественно-политической истории Москвы (далее – ЦАОПИМ). Ф.4. Оп. 136. Д. 11. Л. 151.

<sup>2</sup>ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 152. Д. 30. Л. 7.

Массовые отселения коренных москвичей старшего поколения из центральных районов подрывали качество жизни, приводили к психоматическим заболеваниям, связанным с утратой привычной и благоприятной среды обитания [7, с. 95]. Нарушение жизненных стереотипов определенных социальных групп заставляло по-новому смотреть на значение жилой функции внутри сложившейся городской пространственной среды [16, с. 13].

Проблема коммуналок и значительный износ дореволюционного фонда, обветшание жилой застройки были характерны для центра Москвы. Всё это вызывало массовый отток населения из центра в периферийные районы, в которых более половины жителей – коренные москвичи, а 20 % из них ранее проживали в центре [3, с. 71]. Постепенно жилая функция центра переходила к периферии, увеличивая количество «спальных» районов. Всё больше и больше заметна была разница в функциональной нагрузке («трудовые» и «жилые» районы) между центром и периферией.

Добровольно центр покидали в редчайших случаях, в основном переселяли из центра, не считаясь с желанием москвичей. Фактически коренные москвичи уезжали из Москвы, хотя формально они оставались москвичами по прописке. Однако Бутово, Солнцево или Митино нельзя было сравнить с районами в пределах Садового кольца. Для коренного москвича была важна «родословная» района. Массовый отъезд на периферию Москвы в отдельные квартиры представителей старого культурного ядра населения, являющихся носителями исторической памяти города, можно считать главной утратой

центра. К примеру, жителей коммунальных квартир Арбата в 60-е годы практически насильственно выселяли на окраины Москвы, причем не всегда разрозненно, а порой – целыми домами или дворами. В результате Головинский муниципальный район обладает уникальным социальным составом (процент жителей с высшим образованием значительно превышает средний по Москве), что вызвано было арбатским происхождением многих его жителей.

В центре Москвы нарастал демографический кризис, так как убрали оттуда молодежь, оживляющую жизнедеятельность любого городского организма. Молодежь в спальных районах создавала новые семейные ячейки, поэтому для многих окраинных районов характерна «молодость» населения (население трудоспособного возраста в Крылатском составляло 60 % всех жителей), в то же время в центре Москвы происходило «постарение» населения жителей в трудоспособном возрасте и становилось детей всё меньше (например, в Тверском районе 56 % и 17 % соответственно), а вот доля пенсионеров росла [1, с. 11]. Всё это повлекло за собой затухание в центре общественной жизни.

Научно-техническая революция повлияла на перераспределение трудовых ресурсов в непроизводственные отрасли, что повлияло на структуру центра. Центр Москвы, по данным НИИПи Генплана Москвы, на 68 % формировался из объектов администрации и науки и на 32 % – из объектов культуры и обслуживания [15, с. 89]. Объекты общественного обслуживания, вытеснив жилые помещения, привели к образованию на ряде участков центра «мертвых» зон.

Постепенно терялось функциональное многообразие сложившейся среды центра Москвы из-за исчезновения жилья из этой зоны. Жилье в центре обеспечивало его оживленность в послерабочее время, эффективное использование инфраструктуры, плотность размещения функций, а что очень важно – социальный контроль жителей центра над его территорией. Жилая функция способствовала функциональной комплексности московского центра, так как интенсивное использование обслуживающих учреждений, оживленность, визуальная привлекательность, разнообразие среды напрямую зависели от проживающего населения.

Население центра Москвы имело специфическую демографическую структуру и отличительные черты уклада жизни. По данным еженедельника «Аргументы и факты», в сентябре 1990 г. в спальнях районов Москвы 98 % населения жило в отдельных благоустроенных квартирах, а в Октябрьском районе Москвы 40 % жителей проживали в коммунальных квартирах и около 22000 жителей томились в очередях на получение новых квартир [2].

За 1950-1970-е гг. районы новостроек заняли огромную территорию Москвы. Границы Москвы вышли за пределы МКАД. Была решена одна из важнейших социальных задач – население было обеспечено благоустроенным жильем. Жилищное строительство уходило всё дальше от центра города, который быстро распадался на «коммунальный» центр и «отдельные» спальные районы.

Никому не нравились из-за архитектурной близости спальные рай-

оны Москвы. Типичные «спальники», такие как Ясенево, Кузьминки, Чертаново и др. заслужили подобное отношение. Районы массовой застройки целиком состояли из типовых домов. Архитектуры в спальнях районах не было никакой. Об архитектуре можно говорить, только имея в виду центр Москвы. Бытовые заботы вместе с работой и транспортом почти целиком заполняли жизнь жителей новых районов Москвы. Поэтому не случайно окраинные районы Москвы стали пренебрежительно и презрительно называть «спальными районами».

Многих видов услуг жители спальных районов были лишены. В некоторых районах строительство школ, детских садов и яслей было выполнено на – 70-80 %, по продовольственным магазинам на 50-60 %, по поликлиникам на – 40-50 % и т.д. [9, с. 10]. Спальные районы были оторваны от основной части города, представляя собой зону неразвитого городского пространства. Основная масса спальных районов отличалась несформированностью городской среды, активность жителей падала до самой низкой отметки, невелик был выбор социокультурных объектов. Здесь на первый план вышли проблемы инфраструктуры (нехватка магазинов и т.п.), экологическая проблема уступала здесь проблеме озеленения (исключение составлял промышленный юго-восток). Озеленение выступало компенсаторским механизмом за неудобство внутригородского расположения.

Архитектура спальных районов представляла собой однообразное окружающее пространство, которое как будто издевалось над жителями, «заражая» однородными (гомогенны-

ми) видимыми полями. Пространства были без ориентиров, с малой насыщенностью зрительными элементами. Испорченные лифты, изуродованные подъезды, выбитые стекла на останках, однообразные прямые линии, четко прочерченные углы создавали агрессивную видеосреду, которая была одной из причин роста преступности в спальных районах. Частые случаи хулиганства в микрорайоне Чертаново-2 начались с приставания к прохожим, порчи подъездного имущества, сбрасывания на прохожих разных предметов, затем начались нападения на граждан и их избиение, грабежи<sup>1</sup>. У жителей возникал синдром большого города, у них ухудшалось самочувствие, здоровье, и они становились пациентами столичных психиатров. У них часто было подавленное настроение, подспудное ощущение дискомфорта, беспричинное озлобление, иногда даже агрессивность. Гигантские спальные районы были обезличены архитектурно. Мозг перенасыщался абсолютно идентичной информацией. Над физиологическими механизмами зрения нависла реальная угроза. Опросы показали, что многие жители спальных районов, если не большинство, хотели бы выехать из них.

Низкая пространственная плотность, низкая функциональная насыщенность в застройке спальных районов не могли обеспечить необходимую интенсивность процессов жизнедеятельности, что привело к снижению социальной активности населения на окраинах города и увеличению маятниковых миграционных потоков в центр Москвы, который был перегружен дневным населением. Спальные

районы составляли 70-80 % в общем балансе городских территорий. С другой стороны, там сосредотачивалось около 70 % всего трудоспособного населения [10, с. 39]. К таким районам можно отнести Орехово-Борисово, Химки-Ховрино, Чертаново, Медведково, Бирюлево и т.п.

Существенно осложнялись проблемы городского транспорта. Показатели транспортного обслуживания населения Москвы с середины 50-х гг. постоянно ухудшались. Этому способствовали увеличение городской территории, населения, объемов перевозок, средней дальности поездок, отставание наземных видов городского пассажирского транспорта, скоростного внеуличного транспорта. В то же время работа городских транспортных средств оставалась важнейшим фактором социально-пространственной среды города.

Массовое жилищное строительство расширило границы города, что вызвало увеличение расстояний от мест жительства до мест приложения труда, что приводило к так называемой «транспортной усталости». В Москве в пассажирских перевозках доминировал общественный транспорт. Так сложилось исторически. В 60-е гг. среднее время трудовой поездки в Москве увеличилось почти до часа, только 30 % москвичей тратили на поездку на работу в пределах норматива (40 минут) [8], установленных Генпланом. Каждый четвертый пассажир пользовался двумя и более видами транспорта [14, с. 257]. За пределами центра проживало около 80 % москвичей.[4, с. 13]. Переполненные транспортные средства (особенно в «часы пик») создавали дискомфорт поездок, не говоря уже о культуре обслуживания.

<sup>1</sup> ЦАОПИМ. Ф. 4. Оп. 153. Д. 97. Л. 137.

Комфорт жизнедеятельности города во многом зависел от организации транспорта. Улучшение транспортного обслуживания во многом зависело от увеличения скорости передвижения, от строительства новых линий метрополитена. Метрополитен в 50-е гг. превратился в основной вид городского транспорта, без которого невозможно было обеспечить надежную транспортную связь новых районов с центральной частью Москвы.

Наземные виды городского общественного транспорта получили в Москве с 1961 г. широкое развитие. Впервые после длительного перерыва в 1964 г. было принято решение о строительстве трамвайных линий в спальные районы (Ростокино и Братцево, Открытое шоссе и Живописная улица, Медведково и Чертаново), куда метро ещё не скоро должно было прийти. Все эти районы получили трамвай во многом благодаря чехословацким вагонам «Татра», на которые по решению Исполкома Моссовета полностью перевели московские трамваи [11].

Проблема транспортного обслуживания населения спальных районов не была полностью решена, несмотря на широкую программу развития транспорта. В отчете Московского горкома КПСС на 19 городской партийной конференции 28 марта 1968 г. первый секретарь МГК КПСС В.В. Гришин заявил: «Застройка окраинных районов потребовали быстрого развития пассажирского транспорта. В этом отношении проведена немалая работа. Однако развитие транспорта серьезно отстало от темпов жилищного строительства. Особенно напряженное положение создалось в районах массовой жилой застройки» [6, с. 105]. В.В. Гри-

шин был озабочен проблемой совершенствования городского пассажирского транспорта: «В настоящее время 60 % населения города затрачивают от 1,5 до 2 часов только на поездки на работу и обратно. Существует диспропорция между объемами жилищного строительства и развитием пассажирского транспорта, который, особенно в часы «пик», работает с большим напряжением» [6, с. 217].

Решение жилищной проблемы благодаря массовому жилищному строительству на окраинах города одновременно породило новые проблемы, так как нарушалось многофункциональное единство города. В поясе спальных районов практически отсутствовали рабочие места для подавляющей части жителей этих районов. Это привело к значительным по величине потокам маятниковых мигрантов, которые совершали ежедневные поездки в центральные районы Москвы, где сосредоточилась большая часть учреждений, так как большинство жителей спальных районов сохранили после переезда прежнее место работы в центральной части Москвы. Спальные районы и центр по инфраструктуре, удаленности домов, транспортной доступности значительно разнились. Москвич при переезде из центра в спальный район терял в качестве жизни.

Свободное время, как он известно, является высшей социальной ценностью. Большие расстояния между местом работы и местом проживания отрицательно сказывались на балансе свободного времени людей. У жителя центра оставалось больше времени на посещение учреждений обслуживания и магазинов, так как имел возможность быстрее добраться после

работы до дома. Житель спального района дольше добирался с работы домой, поэтому он не успевал часто сделать покупки или забежать в прачечную или в химчистку. Также он не располагал зачастую временем на уборку квартиры, стирку белья и т.п. Время на поездки жителей спальных районов выкраивалось из свободного времени, времени, необходимого на чтение, сон и т.п. За рабочую неделю накапливались все несделанные бытовые дела, которые переходили на выходные и «съедали» субботу. В силу этого жители различных районов города оказывались в неравноценных условиях жизни с точки зрения доступности различных благ. Свободного времени у жителей центра оказывалось существенно больше.

С конца 60-х гг. быстро росло количество обменов, участились случаи обмена больших квартир на меньшие, расположенные ближе к центру. Ценность квартиры при приближении к центру, судя по практике квартирного обмена, постоянно повышалась. Особенно предпочтение отдавалось районам, обеспеченным удобной связью с местами приложения труда и объектами культурно-бытового назначения, близостью к торгово-бытовым центрам, близостью к станции метро. Поэтому москвичи могли согласиться потерять 17-22 % жилой площади в обмен на удобство проживания в центре или на главных проспектах Москвы (Кутузовском, Ленинградском, Ленинском, Комсомольском и т.д. [13, с. 55].

Подводя итог, можно констатировать, что массовое жилищное строительство разделило город на центр с широким диапазоном и высокой интенсивностью социокультурной, деловой

и учебной деятельности населения и на так называемые «районы-спальни», занятые преимущественно жилой застройкой, в значительной мере лишенные городского образа жизни, районы пониженной социальной активности. Практические интересы господствовали над серьезными теоретическими проработками и объективными основами районирования. В силу этого появились совершенно разнородные территориальные образования: одни были сугубо деловыми, другие – «спальными». Огромные безликие пространства спальных районов вызвали у москвичей предпочтение и тягу к сложному окружению старого города. Практическая целесообразность, таким образом, не всегда отвечала человеческой потребности в уюте, смене впечатлений, защищенности городских пространств.

#### ЛИТЕРАТУРА:

1. Анализ концепций развития муниципальных округов г. Москвы // Отчёт НПО ПГУ НИ и ПИ Генплана Москвы. 1994. – С. 68.
2. Аргументы и факты. – 1990. – № 37.
3. Вардосанидзе В.Г., Правоторова А.А., Коган Л.Б. Социально-культурные исследования в градостроительстве // В кн. Градостроительство. – М., 1976. – С. 290.
4. Горбанев Р. Московский транспорт сегодня и в перспективе. Архитектура и строительство Москвы. – 1987. – № 3. – С. 13–14.
5. Город – проблемы социального развития. – М., 1982. – С. 173.
6. Гришин В.В. Избранные речи и статьи. – М., 1979. – С. 654.
7. Дридзе Т.М. Социальная диагностика в градостроительстве // Социс. 1998. № 2. – С. 94–98.
8. Иванченко В. Транспортная усталость // Правда. 1985. 6 дек.



9. Кортаев В. Из истории разработки и реализации градостроительных планов Москвы до 90-х гг. // Архитектура. Строительство. Дизайн. – 1999. – № 4. – С. 8-11.
10. Москва в цифрах. – М., 1982. – С. 39.
11. Московская правда. – 2005. – 28 янв..
12. Репортаж из 21 в. – М., 1963. – С. 339.
13. Сегединов А.А. Пащенко И.Е. Экономика градостроительства. – М., 1973. – С. 264.
14. Советский город. Социальная структура. – М., 1988. – С. 308.
15. Соколов Л.И. Административные центры городов. – М., 1979. – С. 159.
16. Степанов А., Качанов Г. Градостроительные проблемы центра. – М., 1975. – С. 39.
17. Шиманский В.П., Орлов Я.Л. Торговля и благо народа. – М., 1977. – С. 272.