

Адаптация или имитация: поиск комфортной среды арктических городов¹

Софья Прокопова

Российские арктические города представляют собой уникальный феномен, не имеющий аналогов в других северных странах по сочетанию экстремальных климатических условий и большей численности населения [Shiklomanov, Laruelle, 2017]. Сеть крупных промышленных городов сформировалась на советском Крайнем Севере в результате экстенсивной урбанизации, в ходе которой Сибирская Арктика стала самым холодным из постоянно населенных регионов земного шара [Hemmersam, 2021]. Эти крупные городские центры служили «плановыми» стратегическими форпостами, закрепляющими продвижение советской культуры и промышленности в северные широты [Kalemeneva, 2019]. Сформированная в тот период архитектурная среда сегодня служит основой развития городов, а сами города обеспечивают социальной инфраструктурой и институтами новые промышленные проекты [Nyseth, 2017].

Глобальная Арктика остается одним из «наиболее последовательно эксплуатируемых» регионов на Земле и продолжает «определяться извне» [Huggan, 2015]. Арктика по-прежнему представляется централизованным взглядом на «пустой» и «периферийный» Север [Hemmersam, 2016] как на «северное Эльдorado», способное обогатить ресурсную базу страны [Мартьянов, 2015]. Однако теперь пространственный экспансионизм обусловлен неолиберальными практиками, характерными для рыночной экономики [Kinossian, 2017], а не плановой советской индустриализацией. Специфические для нашей страны асимметричные отношения между центральными и окраинными регионами еще больше от-

Прокопова Софья Михайловна, младший научный сотрудник, проектно-исследовательская лаборатория арктического дизайна, Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина (УрФУ); Российская Федерация, 620075, г. Екатеринбург, пр. Ленина, 51.
E-mail: sofia.prokopova@gmail.com

Несмотря на признание факта уникальности региона, феномен арктической архитектуры в нашей стране сегодня ограничивается преобразованием городской среды с опорой на мейнстрим или созданием закрытой среды взамен открытого общественного пространства. Мы выдвигаем гипотезу, что эти подходы основаны на продолжающейся попытке «присвоить» регион через его «комфортизацию», что актуализирует обращение к деколониальному анализу преобладающих проектных репрезентаций. Тогда как поиск адаптированного подхода сталкивается со сложностями «понимания» региона архитектурой, что ведет к обращению к распространенным подходам или к имитации привычной для архитектуры среды в искусственном микроклимате. Следовательно, необходимы отказ от взгляда на Арктику с «южных позиций» и формирование концептуальной базы, основанной на понимании особенностей «северности». Поскольку пространство города рассматривается и как носитель дискурса, и как его результат, этот сдвиг может сыграть важную роль в оспаривании существующего взгляда на «пустую» и «враждебную» Арктику.

Ключевые слова: арктическая архитектура; городская среда; урбанизация Арктики; Российский Север; архитектурное пространство; адресный подход

Цитирование: Прокопова С. М. (2025) Адаптация или имитация: поиск комфортной среды арктических городов // Городские исследования и практики. Т. 10. № 1. С. 68–86. DOI: <https://doi.org/10.17323/usp101202568-86>

1. Исследование выполнено при поддержке Российского научного фонда, грант № 24-28-01426. Доработать статью помогла дискуссия по итогам доклада автора на Форуме имени А. А. Высоковского «Доказательная урбанистика: инструменты профессионалов» (НИУ ВШЭ, 16–17 мая 2024 г.).

деляют Арктику от «развитых» городских сетей [Hemmersam, 2016; Nefedova et al., 2022], что усиливает идеи «модернизации» и «комфортизации» северных городов [Gunko et al., 2022]. Признание подобных отношений, влияние которых проявляется в проектных репрезентациях, ставит под сомнение актуальность предлагаемых в архитектурно-дизайнерском дискурсе способов формирования устойчивой комфортной среды в арктическом городе.

Архитектурные репрезентации, являясь воплощением социальных нарративов, могут быть одним из факторов, поддерживающих «ресурсное» восприятие региона, по сути противоположное устойчивому подходу. В эпоху глобальных экологических изменений, вызванных антропогенной деятельностью, цели архитектуры и дизайна должны сместиться от ограниченного внимания к эстетике и благоустройству – к системному формированию того, как мы ощущаем, осмысливаем и формируем пространство. Поэтому особую актуальность приобретает анализ существующих подходов к современной архитектуре Севера, чтобы определить, продолжает ли среда города развиваться в сторону колониального покорения или же переходит к устойчивым отношениям с Севером через предлагаемые проектные решения.

Проблема состоит в том, что поиск новой арктической архитектуры базируется на практике переноса мейнстрим-благоустройства в северные широты. В результате среда города, одновременно являясь и производным, и производящим, поддерживает взгляд на Арктику как на периферийный регион, который нужно присвоить через материальную культуру и из-за своей неадаптированности под местные условия усиливает «разочарование», связанное со сложными климатическими условиями региона, что, в свою очередь, укрепляет отношение к Северу как к периферийной, неподдающейся «модернизации» и «комфортизации» части страны.

Мы провели анализ, обобщение и систематизацию проектных предложений для открытых общественных пространств городов континентальной Арктики России, а именно проекты отдельных общественных пространств, мастер-планы и их содержательное наполнение. Анализ текущего состояния архитектурной среды арктических городов России также основан на экспедициях с нашим участием в города Новый Уренгой (2019, 2022, 2024) и Тарко-Сале (2019 и 2024) и по результатам кратковременных поездок в Якутск, Архангельск и Салехард.

Согласно теории производства пространства Анри Лefевра [Лefевр, 2015], городское пространство не конечно, а находится в постоянном диалектически связанном процессе воспроизводства. Взгляд на город с такой позиции позволяет проанализировать процессы и идеи, под влиянием которых производится городская материальность. В частности, пространство здесь рассматривается и как конструируемое, и как конструирующее: в философии

Лefевра пространство это, с одной стороны, носитель дискурса, с другой стороны, его результат.

Уровень пространственной практики раскрывает город как материальное воплощение социальных процессов в виде физических и материальных потоков и взаимодействий, обеспечивающих производство пространства [Harvey, 1989]. Роль архитектуры состоит в связывании и материализации в пространстве социальной реальности (в форме маршрутов, объектов и их функций, форм досуга и коммуникаций), воспроизводстве пространственных отношений между объектами и обеспечении непрерывности этого процесса. Являясь воплощенной формой социального, архитектура материализует нарративы социума в городской среде [Schmidt, 2012]. Для нас здесь важно, как предлагаемые для арктических городов России проекты формируют городскую реальность: отношение жителей к городу и региону, возможности, предоставляемые средой, и наполнение ее различными формами жизнедеятельности.

Рассматриваемый нами дискурс, касающийся поиска архитектуры для Арктики, относится к уровню репрезентаций пространства, определяемому как система идей, которая отражает пространство и определяет его дальнейшее развитие [Schmidt, 2012; Harvey, 1989]. Проектные репрезентации – это лишь одна из частей данной сферы, и она формируется во взаимодействии с другими элементами измерения: политическими и экономическими акторами, производящими знания, власть, нормы и правила [Schmidt, 2012]. Соответственно, производство и анализ репрезентаций города в виде архитектурных проектов невозможны без изучения их взаимосвязи с широким контекстом города. Этот тезис предполагает и обратное: проектные идеи могут рассматриваться как отражение общих тенденций в восприятии региона.

Данная теоретическая рамка также позволяет нам более широко посмотреть на объект теории и практики архитектуры – городскую среду. Архитектурное формирование пространства не должно представлять собой проектирование абстрактного материального фона городских процессов. В нашем исследовании в качестве объекта проектирования предлагается *пространство репрезентаций* как уровень «ощущений, воображения, эмоций и смысла», переживаемых людьми изо дня в день [Castree, Gregory, 2008]. Здесь пространство города видится как «конкретный, практический опыт» жителей, порождающий «неявные системы ценностей» [Schmidt, 2012]. А именно архитектура формирует предметно-пространственную среду, в которой протекает городская повседневность как преобладающая форма жизнедеятельности [Friedmann, 1999]. В ограниченном взгляде на проектирование вне социального и индивидуального восприятия архитектура выражает свою собственную «культурную неактуальность», характеризующуюся «социальной пустотой» и «общим отсутствием этической цели», которая бы выходила за рамки



Рис. 1. Новый Уренгой, август 2022 г. (авторы фото – Кирилл Устинов и Александра Раева)

Источник: фото автора.

«технократического мастерства, экономического редукционизма или романтической экстравагантности» [Coleman, 2015]. Иными словами, неактуальным оказывается сосредоточение лишь на архитектурном пространстве как на исключительно предметно-пространственном окружении без проектирования связи с опытом и потенциалом обживания пространства.

Таким образом, если пространство репрезентаций производит знание, то репрезентации пространства – значение [Schmidt, 2012], формирующееся в ходе динамичных процессов проживания в определенной среде [Hale, 2016; Norberg-Schulz, 2012]. Отдаление архитектуры от смыслового содержания повседневных практик приводит к разрыву между статичной визуализацией проекта и реальным опытом обживания пространства. Поэтому мы считаем, что мы имеем дело с недостатками «понимания» Арктики в практиках по архитектурному планированию и дизайну среды в результате некритического обращения к распространенным подходам по изменению городской среды, характерным для современного архитектурного мейнстрима, что приводит к формированию городской среды, неадаптированной к потребностям жителей и природно-климатическим условиям региона.

С нашей точки зрения, необходима критическая деконструкция идей и представлений, на основе которых формируется городская среда Арктики [Irani et al., 2010]. Разрушая строгую вертикальную иерархию между проектированием и конечными пользователями, а также между «модернизированными» и «неразвитыми» районами, такая перспектива дает дизайну и архитектуре основу для адаптивных и децентрализованных методов анализа и проектирования [Vegum, 2015]. Использование подобной оптики позволяет увидеть препятствия для формирования действительно комфортной среды в самом дискурсе, направленном на поиск комфортной среды Арктики.

Архитектурная среда арктических городов России

Глаголы «завоевать» и «приручить» использовались в советском дискурсе развития Севера и остаются распространенными сегодня, но с небольшими различиями в значении. Самый часто используемый глагол – «освоить», в советский период означающий «завоевание» и «присвоение», сегодня стал означать «развитие» или «открытие» [Hodgson, 2023]. Однако исследователи утверждают, что сам выбор слова, означающего «процесс превращения чего-либо в свое собственное», является показательным [Hodgson, 2023]. Будь то завоевание, развитие или модернизация – все эти интерпретации подразумевают однонаправленные властные отношения, в которых один субъект покорен другим (в данном случае это «периферийный» Север под властью «более южного» Центрального региона).

Именно направление «сверху-вниз» определяло и определяет тенденции развития архитектурной среды Арктики. Как это свойственно для освоения новых территорий, в урбанизацию Крайнего Севера уже в советское время привносилась материальная культура, распространенная в «основной» части страны [Huse, 2024]. Архитектура играла важную роль в символическом освоении пространства: привычная для советских городов того времени городская среда, перенесенная в высокие широты, рассматривалась как героическая победа советской культуры и промышленности над тяжелыми климатическими условиями, позднее – как форма модернизации и «нормализации» Арктики [Kalemeneva, 2019; Zamyatina, Goncharov, 2019].

Кроме того, модернистская модель урбанизации городов в целом исходила из тезиса о схожих проблемах городов Севера и Юга, а значит, для их решения можно применять один и тот же подход [Hemmersam, 2021]. Вопросы адаптации архитектуры сводились к технической составляющей строительства на вечной мерзлоте – созданию северных модификаций типовой архитектуры, а также к изменениям в планировке поселений, направленным на смягчение климатического воздействия [Jull, 2017]. В результате основные характеристики среды современного арктического города России – это геометрически правильная планировка улиц, преобладание типовой архитектуры, использование стандартных типов открытых общественных пространств – парков и скверов, пешеходных улиц, площадей, открытых пространств перед общественными и административными зданиями (рис. 1).

Следуя современной тенденции повышения интереса архитектуры к северным городам, сформированные в советский период общественные пространства сегодня преобразуются под знаком благоустройства. Парки, дворы, скверы и пешеходные улицы получают новое оборудование: уличную мебель, освещение, озеленение. Также появляются новые общественные пространства: набережные



Рис. 2. Парк «Дружба», Новый Уренгой:

2.1. Май 2024 г. (автор – Ольга Устюжанцева)

Источник: фото автора.

2.2. Проект реновации

Источник: <https://pravdaurfo.ru/novost/452347-meriya-novogo-urengoya-nashla-podryadchika-dlya-blagoustrojstva-parka-za-730-millionov/>.

и спортивные площадки. Общее направление этих преобразований – это заимствование подходов к проектированию из уже устоявшихся форм благоустройства вне Москвы (но с ориентацией на нее), то есть использование удешевленных и упрощенных версий «лучших московских практик» [Gunko et al., 2022], предполагающих минимальное адресное проектирование или его полное отсутствие. Такая ситуация отмечена нами в ходе экспедиций в города Западной Сибири, однако, согласно исследованиям, краткосрочные эстетические решения применяются в качестве средств «комфортизации» городов и в других частях Российской Арктики [Gunko et al., 2022], как и в городах средней полосы [Lähteenmäki, Murawski, 2023]. Примеры таких проектов – предложение по реновации парка «Дружба» (рис. 2.2) и обновленная пешеходная улица Интернациональная (рис. 3).

Похожие тенденции наблюдаются и в проектных предложениях: подходы к формированию среды, сложившиеся в «основной» части страны, используются с целью «комфортизации» городов [Gunko et al., 2022]. Если проектные предложения, полностью основанные на переносе привычных элементов инфраструктуры, морфологии среды и предметного наполнения, не представляют интереса из-за очевидного направления на использование исключительно в летний период – в частности, во многих проектах могут полностью отсутствовать «зимние» визуализации (рис. 4) – то поиск способов адаптировать общественные пространства к Арктике предлагает интересные для анализа тенденции. Однако распространение проектов общественных пространств, конфигурация которых полностью повторяет южные образцы, указывает на продолжение попыток превратить среду арктических городов в «нормальную» и «современную» по идеалам урбанистического мейнстрима.

Адаптация и имитация

Большая часть предлагаемых сегодня проектов исходит из представления о сложности арктического климата и необходимости создать открытые общественные пространства, которые можно использовать круглогодично. В проектной практике этот вызов интерпретируется как поиск соотношения между крытым и открытым пространством. Предлагается адаптация традиционных типов открытых общественных пространств через привнесение в них сред с искусственным микроклиматом – в виде павильонов или целых многофункциональных центров (рис. 5).

Город под куполом

Кардинальный вариант противоборства крытого и открытого, существующий в отечественной архитектуре уже с прошлого века, – это идея создания города на Крайнем Севере в виде единого здания или комплекса. Проектная идея подобных разработок исходила из невозможности полноценного освоения жизни на Крайнем Севере – это бескомпромиссно враждебное пространство, а значит, единственный способ коммуникации с ним – это ее отсутствие, то есть полная изоляция человека в искусственной среде. Примерами такого подхода являются предложения советских архитекторов, в которых город скомпонован в несколько зданий с крытыми переходами или полностью покрыт куполом [Калеменева, 2019]. Сегодня идея полного переноса целого города внутрь мегапостройки жива в виде исключительно концептуальных работ (рис. 5.2), которые, однако, подтверждают сохраняющуюся силу нарратива об Арктике как о другой планете – об этом говорит и частое упоминание



Рис. 3. Пешеходная улица Интернациональная, Новый Уренгой:

3.1. До реновации, июль 2019 г. (авторы фото – Софья Проколова и Ирина Мясникова)

3.2. После реновации, май 2024 г. (автор фото – Ольга Устюжанцева)

Источник: фото автора.

метафор космического корабля или инопланетной базы [Зайцев, 2018; Чуклов, 2019; Как на космическом корабле, 2011; Концепция микрорайона в Арктике, 2021].

Несомненно, восприятие города как космической станции способствует укреплению представления о Севере как уникальном архитектурном пространстве, и как следствие – утверждает требование поиска и применения адресного подхода. Однако, согласно исследованиям, такое восприятие переплетается с представлением о Севере как о «культурно пустом пространстве» [Nemmersam, 2016]. Мы предполагаем, что нарратив замены открытого природного пространства искусственным усиливает восприятие Арктики как другой планеты, где невозможна жизнь, но ресурсы которой требуют присутствия человека на данной территории. Подобное отношение – черта «классической, безответственной колониальной» модели покорения Арктики, выделенной нордицистом Луи Эдманом Амленом в качестве первой волны взаимодействия архитектуры с полярным регионом [Chartier, 2007; Hamelin, 1979]. Подобные представления обоснованы в том числе нехваткой комплексных знаний о «северности» [Hamelin, 1979; Beaulé, De Coninck, 2018]. В связи с недостатком знаний подобные проекты «крытых» городов направлены на создание иллюзии города средней полосы, поддерживаемой благодаря технологическим системам и структурной организации пространства. Зимой в Арктике действительно затруднительно воспроизвести привычные городскому мейнстриму практики в виде медленных прогулок и отдыха на открытой веранде кофейни, поэтому предлагается создать закрытую среду, которая будет имитировать привычный для архитектуры климат. Соответственно, при таком подходе именно имитация читается как главная цель арктической архитектуры.

Многофункциональные комплексы

Идея модернистских городов под куполом сохраняется и в современном архитектурном поиске – функции городской среды объединяются в одной мегаструктуре. Однако сегодня это менее радикальная интерпретация жизни в искусственном микроклимате, в которой привычный город обогащается отдельными многофункциональными общественными комплексами (рис. 6). В этих проектах можно встретить непосредственные отсылки к советским представлениям как идеалу арктической архитектуры [Зайцев, 2016; Чуклов, 2019; Янковская и Меренков, 2023], также существуют проекты, прямо продолжающие традицию купольных городов (рис. 5.2) [Как на космическом корабле, 2011; Чуклов, 2019].

Идея многофункциональных центров активно развивается на кафедрах проектирования для экстремальных сред в архитектурных университетах (в частности, это МАРХИ, СПбГАСУ и УрГАХУ) (рис. 6.1). Обычно это крупномасштабное здание-оболочка с «развитым защищенным внутренним пространством» [Янковская, Меренков, 2021; Калинина, Морозов, 2019]. Отличительная черта предлагаемых зданий-комплексов – это позиционирование их именно как замены открытого общественного пространства города, что иллюстрируется садами, оранжереями и пешеходными галереями, расположенными внутри здания-комплекса [Янковская, Меренков, 2021].

Встречаются также предложения перенести под условный «купол» отдельное общественное пространство – городскую площадь или квартал, превратив их в крытый многофункциональный центр. Это можно проиллюстрировать проектом-победителем на реновацию парка Будущих поколений в Якутске [Парк будущих поколений, 2024]. Согласно названию, парк сохраняет свою типологию, однако



Рис. 4.

4.1. Сквер Колымское подворье. Отсутствуют визуализации зимой и в межсезонье

Источник: https://letoyakutia.ru/portfolio-item/kolimskoe_podvorie/.

4.2. Проект благоустройства площади в Новом Уренгое

Источник: <https://tv-impulse.ru/news/landscaping/v-novom-urengoe-blagoustroyat-ploshhad-v-mikrorajone-yubilejnyj/>.



Рис. 5. Примеры многофункциональных центров:

5.1. Набережная озера Долгого в Норильске, Wowhaus

Источник: <https://wowhaus.ru/en/project/naberezhnaya-ozera-dolgogo-v-norilske>.

5.2 Экогород 2020: реабилитация промзоны г. Мирный, АБ Элис

Источник: <https://ab-elis.ru/ekogorod-2020-reabilitaciya-promzony-g-mirnyy>

фактически территория оказывается превращенной в многофункциональный комплекс — систему закрытых территорий с выставочными пространствами, конференц-залами и коворкингами. Такой прием используется также в проектом предложении набережной озера Долгого в Норильске (рис. 5.1). В качестве главной задачи данного проекта указано включение набережной «в круглогодичный сценарий жизни города». Подобного удастся достичь путем создания протяженного крытого променада — «оазиса посреди снежной пустыни, где под одной стеклянной крышей расположатся все необходимые городскому жителю функции». Таким образом, все-сезонность здесь возникает в результате «ликвидации» взаимодействия с арктической зимой и воссоздания более комфортного климата. Согласно исследованиям, подобное отношение объединяет людей, живущих во всех «плохо спроектированных зимних городах по всему миру», что делает их «зимнефобами», стремящимся изолироваться от зимы [Beaulé, Evans, 2020].

Наглядным примером данной тенденции является проект крытого моста-парка в креативно-деловом кластере «Новый Мурманск», где парк расположен в протяженном крытом пространстве [StrelkaКБ, Дзен, 2011]. Примером подобного же может служить и проект-победитель конкурса на реновацию Норильска, где в качестве средства адаптации городской среды предлагается перенос функций открытого общественного пространства в отдельные павильоны и целые «теплые улицы», расположенные на первых этажах домов [Открытый международный конкурс..., 2022]. Климатические условия, соответствующие традиционным городским площадям, также воссоздаются в этом проекте с помощью купола. Проект также включает в себя предложение «супердома» — протяженного высотного здания с крытым променадом, расположенным на первом этаже, включающим в себя оранжереи, детские площадки и другие функции традиционно открытого пространства города.

Мы предполагаем, что данный подход можно сравнить с модернистскими северными городами,

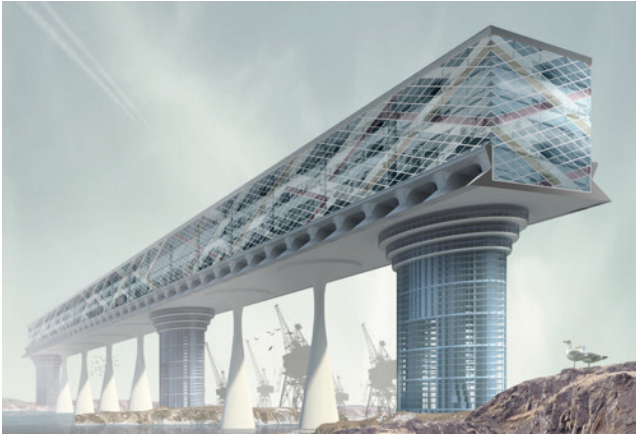


Рис. 6. Примеры многофункциональных комплексов

6.1. Дипломный проект «Многофункциональный комплекс в порту Диксон» (Зайцев Н., МАРХИ)

Источник: https://archi.ru/russia/image_large.html?id=171244.

6.2. Проект многофункционального комплекса «Снежная дюна», Новый Уренгой. (Фото: Пресс-служба губернатора ЯНАО)

Источник: <https://rg.ru/2023/03/17/reg-urfo/v-novom-urengoe-postroiati-galerei-v-vide-snezhnoj-diuny-so-sportivnymi-obektami.html>.

представленными в виде единого здания, включающего в себя все необходимые функции городской среды. Однако, в отличие от советских предложений, между отдельными «островами тепла», многофункциональными комплексами и «супердомами» остается открытое пространство, которое, вероятно, служит для обоснования типологического различия между «городом под куполом» и современной «комфортизацией» городской среды. Тем не менее в обоих типах предложений архитектура выступает как средство воссоздания привычной жизни в новых, экстремальных условиях, поскольку арктический климат рассматривается исключительно как препятствие для реализации «стандартных» функций «современной» городской среды. Перемещение инфраструктуры в закрытое пространство становится естественным ответом на этот вызов. Вместо адресного анализа городского микроклимата для выбора оптимальных и достаточных средств его корректировки, подобные проектные предложения выбирают подход, полностью «стирающий» неудобства арктической зимы, игнорируя при этом другие сезоны – короткие, но оказывающие большое влияние на городскую среду межсезонные и летние изменения в ее образном и функциональном наполнении.

Внутри и вне метафорического купола

Визуализация крытой пешеходной улицы в «супердоме» в Норильске [Открытый международный конкурс..., 2022] также хорошо отражает тенденцию превращения традиционной открытой среды города в «промежуток» между теплыми «островами», то есть функция уличных сетей сводится к перемещению по ним на автомобиле, который в этой ситуации становится личным мобильным «островом» тепла. Здесь параллельно теплой улице, «адаптированной»

под пешеходное движение, проложена широкая и пустая автодорога. Один из самых заметных аспектов влияния автоцентричного образа жизни на материальную среду – это изменение ее масштаба: образного и функционального. Обширные пустые пространства парковок и автодорог, обрамленные многоэтажной застройкой, отдалают масштаб города от человека, делая среду «безличной» и «формальной» [Gehl, 1987; Pallasmaa, 1986]. Складывается замкнутый круг из неуютных улиц, предложений перенести открытое пространство в крытое и последующего усиления дискомфорта традиционных тротуаров из-за опоры на автомобиль в передвижении по городу, что может снижать запрос на условия для комфортной малой мобильности.

Представление о комфорте в архитектурно-урбанистическом мейнстриме, рассматривающее арктическую среду как априори дискомфортную и требующую кардинальной коррекции, способно еще больше усугубить разрыв между искусственной и природной средой северного города. Помимо сезонного ограничения взаимодействия с городом, несоответствие между ожидаемыми в благоустроенных пространствах практиками и арктической реальностью приводит к усугублению негативного отношения к тем чертам Севера, которые этот разрыв порождают. На примере анализа восприятия арктической зимы исследователи пришли к выводу, что на наше отношение к арктическому климату влияет не объективная оценка его «истинной природы», а ментальная «настройка» на восприятие – избирательная точка зрения, которая помогает нам упростить восприятие окружения через сформированные убеждения и ожидания [Leibowitz, Vittersø, 2020]. Такая субъективная интерпретация зимы, основанная на личном опыте ее проживания, является фактором, сильнее влияющим на ментальное и фи-



Рис. 7. Работа с масштабом среды и стимулами для малой мобильности:

7.1. Flakstad School, Link Arkitektur

Источник: <https://linkarkitektur.com/en/project/flakstad-school>.

7.2. Kirkenes school

Источник: <https://architizer.com/projects/kirkenes-school-landscape-and-playground/>.

зическое здоровье в этот период, чем объективные биологические последствия темноты и холода полярной ночи [Leibowitz, Vittersø, 2020]. Индивидуальный опыт, в свою очередь, в наибольшей степени определен именно неадаптированностью окружающей человека «искусственной оболочки» — тем, как она синхронизируется с меняющимся естественным пространством. Например, городская среда, которая направлена на летнее использование, неизбежно «увечивает фрустрацию, связанную с зимой» [Beaulé, Evans, 2020], буквально сокращая разнообразие городских практик на подавляющую часть года. Закрепленное разочарование в зиме, созданное неадаптированной средой, далее становится обоснованием формирования «современной» благоустроенной среды в оболочке многофункционального комплекса.

Как идейные продолжения модернистского проектирования города с его попытками контролировать и присваивать пространство [Harvey, 1989], подобные проекты в своей ориентации на формирование комфортных условий *внутри* ухудшают качества среды *снаружи* [Stout et al., 2018] — эти среды перестают быть связанными между собой [Pressman, Zepic, 1986]. Приоритет отдается проектированию закрытых сред, а открытое пространство становится лишь фоном для перемещения между ними. Грандиозные здания-комплексы значительно превышающие размеры человека, господствуют в восприятии городской среды (рис. 6). Столь масштабная архитектура минимизирует впечатление от деталей, сомасштабных человеку, сокращая источники для чувственных переживаний [Gehl, 1987; Pallasmaa, 1986]. Подобное связано с ощущением личной дистанции: теплые, интенсивные контакты между людьми происходят только на коротких расстояниях — в личном пространстве, и аналогичные отношения выстраиваются с пространством: с близкого расстояния можно рассмотреть здания и дета-

ли среды — мы воспринимаем обстановку как теплую, личную и гостеприимную [Paukaeva et al., 2020; Pallasmaa, 1986]. Следовательно, именно небольшие пространства и короткие расстояния вызывают соответствующие ощущения теплой, живой городской среды [Pallasmaa, 1986].

В арктической архитектуре существуют примеры формирования крепкой связи пространств «внутри» и «снаружи». Так, в оздоровительном центре коренных народов Арктики в Йеллоунайфе (Канада) [Lateral Office, 2018] формообразование здания тесно переплетается с северным ландшафтом — как функционально, так и образно. Здесь есть места для непосредственного взаимодействия с открытым воздухом — пространство «снаружи» мыслится как полноправная часть городского центра. Это достигается и образно, благодаря панорамному остеклению и сомасштабности с человеком. Еще один проект — школа Flakstad в Рамберге (Норвегия) (рис. 7.1), где внешняя среда также является частью внутреннего пространства, предлагая функциональные зоны, рассчитанные на активную мобильность (например, большая лестница-амфитеатр, превращающаяся в снежную горку). Еще один пример адаптации функциональных зон, расположенных на открытом воздухе, — школа в городе Киркенес (Норвегия) (рис. 7.2). Ее отличительная черта в том, что среда снаружи не требует уборки снега зимой. Напротив, снег выступает как дополнительный «строительный материал», помогающий зимой преобразовывать пространство и адаптировать его к зимним активностям. Иллюстрации проектов школ также показательны в качестве примера обучения юных северян «дружбе с Арктикой».

Мобильность и пустота

С развитием транспорта города начали придерживаться исключительно функционального подхода



Рис. 8. Улицы, сформированные «вокруг» автомобильного движения, Новый Уренгой:

8.1 Август 2022 г. (авторы фото – Кирилл Устинов и Александра Раева)

8.2 Май 2024 г. (автор – Ольга Устюжанцева)

Источник: фото автора.



Рис. 9. Площадь Памяти, Новый Уренгой. Май 2024 г. (автор фото – О. Устюжанцева)

Источник: фото автора.

к пространствам малой мобильности, то есть немоторизованным способам передвижения человека [Charman et al., 2019], моделируя пешеходные потоки так же, как моделируется движение транспортных средств. Такой подход относится к пешеходам как к «маленьким машинам», игнорируя реальный опыт обживания пространства, с точки зрения человека на улице [Nutabarat Lo, 2009; Vozovic et al., 2021]. В городах, сформированных в подчинении традиционной модернистской системе иерархии дорог и зон землепользования, «сломана» связь между движением и городом [Marshall, 2004]. Улицы перестали быть общественными, превратившись в пространство быстрого автомобильного трафика, а городской дизайн теперь смотрит на город «с точки зрения дорожного движения» [Marshall, 2004].

Проблема «безличной» среды и ее масштаба проявляется в городах Арктики не только в широких улицах – «коридорах» для арктического ветра, но и в стандартных общественных пространствах, где пустота является частью архитектурного замысла. Это видно на примере городских площадей (рис. 9) и широких набережных (рис. 10), которые зимой превращаются в белую «пустоту», а оборудованные общественные пространства становятся недоступными из-за межсезонной слякоти или снега. Отдельно необходимо отметить игнорирование северного межсезонья в подавляющем числе проектов. По сложности условий этот период года является не менее проблемным в сравнении с экстремальной зимой. Во время коротких осени и весны арктическое пространство физически трансформируется под воздействием слякоти, льда и луж, что делает климат и сезонность неотъемлемой частью материальности города. Сезонная динамика влияет на поведение человека в среде, ограничивая его, но и предоставляя новые возможности (рис. 2, 3, 8 и 10).

Например, респонденты, опрошенные в Тарко-Сале на городской набережной, открытой в 2018 году, отметили, что зимой это пространство пустует – не используется из-за сильного ветра (рис. 10). Вытянутая вдоль реки и облицованная камнем набережная создает ощущение парадных площадей в исторических городах, где пустота является частью архитектурной идеи, несущей как функциональное, так и образное значение. Проблема «неотзывчивости» среды наблюдалась и в Новом Уренгое: в День Победы горожане подходили к памятнику на площади Памяти для возложения цветов и быстро покидали пространство, укрываясь от холодного майского ветра (рис. 9).

Таким образом, недостаток сценариев использования такой среды зимой и в межсезонье выражает-



Рис. 10. Набережная г. Тарко-Сале:

10.1. Июль 2019 г. (авторы фото – Софья Проколова и Ирина Мясникова)

10.2. Май 2024 г. (автор фото – Ольга Устюжанцева)

Источник: фото авторов.

ся в организации пространства (в первую очередь в масштабе) и его наполнении стандартной уличной мебелью (рис. 2, 4, 11). Нехватка функциональной и образной адаптации открытых общественных пространств сокращает поводы для малой мобильности до минимума. Из-за отсутствия стимулов к малой мобильности и объективного дискомфорта существующих открытых пространств арктический город даже в отсутствие модернистского купола превращается в изолированное от внешней среды поселение. В то же время проблема недостатка «свежего воздуха» в арктической городской жизни уже отмечается исследователями [Замятина, 2023], как и существенная потребность северян в таком общении [Болотова, 2014]. Мобильность рассматривается социальными науками как самостоятельная реальность, существующая в виде сетевых социальных отношений [Давыдов, 2023] и как важнейший компонент «эффективных, доступных, справедливых, устойчивых и пригодных для жизни сообществ» [Hutabarat Lo, 2009]. Особенно актуальным, но одновременно и сложным подобное становится в Арктике, где человек платит за тепловой комфорт изоляцией от открытого пространства и «свежего воздуха», что делает город «бестелесным» [Замятина, 2023].

Помимо необходимости «срочного разрыва» с нынешними тенденциями ухудшения состояния окружающей среды [United Nations Environment Programme, 2021], связанной в том числе с преобладанием автомобильного движения в городах, поощрение малой мобильности может рассматриваться как средство формирования устойчивых отношений между человеком и городом, а также инструментом поддержания здоровья социума через повышение физической активности [Chapman et al., 2019]. Погодные условия и качество городской среды являются основным фактором, влияющим на принятие людьми решений о рекреационной деятельности

на улице [Chapman et al., 2019; Gehl, 1987]. Следовательно, в Арктике, как в пространстве со сложным климатом, именно городская среда должна брать на себя ответственность привлечения человека на улицу через создание возможностей комфортно пребывания снаружи.

В проектной практике встречаются примеры разработки зимних сценариев взаимодействия со средой – в виде катков или ледяных горок, – направленных на повышение малой мобильности. Согласно исследовательскому дискурсу о малой мобильности в арктических городах [Chapman et al., 2019; Stout et al., 2018; Pressman, Zepic, 1986], такие подходы действительно могут служить инструментом формирования близких отношений между человеком и городом. Однако важнейшим условием эффективности такого подхода, на наш взгляд, является формирование цельной системы малой мобильности, выходящей за пределы отдельных общественных пространств. Пример системного создания таких стимулов к «общению» – мастер-план города Анадырь [Восточный центр государственного планирования]. Согласно описанию и проектному наполнению, авторы предлагают работу со средой города с помощью компактности: функциональной (проработанные пешеходные пространства) и образной (малоэтажная застройка и приоритет пешеходного движения). Похожие принципы и предметно-пространственную организацию предлагают проект «Деревянный минимализм» в Нарьян-Маре [Tatlin, 2024] и туристический кластер в Оймяконе [Архитектурное бюро Asadov, 2019].

Важно, что в этих проектах работа с масштабом и пешеходной доступностью (*walkability*) происходит не только в границах конкретных рекреационных зон – напротив, среда рассматривается как единая система комфортных пешеходных маршрутов. Можно провести параллель с уникальным мастер-пла-

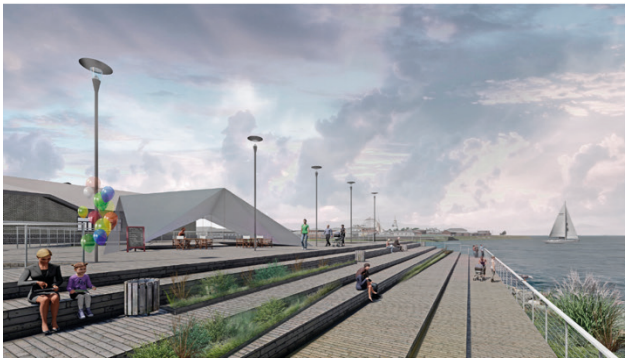


Рис. 11. «Стандартная» среда в арктическом городе:

11.1. Набережная в г. Онега (Архангельская область), Архитектурная мастерская Мамошина

Источник: <http://mamoshin.com/work/konkursnyj-proekt-komfortnoj-gorodskoj-sredy-v-g-onege/>.

11.2. «Звездный берег», г. Мирный (Архангельская область), арх. М. Тюрнина

Источник: <https://www.mirny.ru/press/news/21499-zvezdnyy-bereg.html>.



Рис. 12. Детская площадка, Новый Уренгой. Май 2024 г. (автор фото – Ольга Устюжанцева)

Источник: фото автора.

ном Кируны (Швеция), где «переезд» города создал возможность переосмыслить его предметно-пространственное наполнение и прийти к более компактному и продуманному плану [White Arkitekter]. Обратим внимание, например, на масштаб среды: город застроен в основном малоэтажными зданиями, а улицы в первую очередь ориентированы на пешеходов, а значит, на человеческий масштаб в образном и функциональном смысле. Заметно ощущение малой мобильности и ориентация среды на всесезонное использование без какой-либо степени изоляции в крытых галереях и оранжереях: в зимний период улицы адаптируются под лыжню и даже под использование снегоходов вместо автомобилей. Положительным в этом подходе можно считать отсутствие необходимости борьбы со снегом для расчистки тротуаров и дорог.

Необходимо отметить, что климат европейской Арктики более мягкий благодаря теплым атлантическим течениям, поэтому здесь мы обращаем внимание именно на подход этих стран к архитектуре,

не предлагая непосредственно копировать проекты. Иными словами, мы обращаем внимание на *принципы*, которые применяются в арктической архитектуре, одним из которых является *адресность* (проектирование для конкретных условий) и проектирование «вместе» с климатом, а не вопреки ему, то есть *адаптированность* к местным условиям и *адаптивность* к смене сезонов. Для формирования такой среды в первую очередь требуется концептуальная база, основанная на понимании особенностей «северности».

В поисках баланса

Распространенными предложениями по адаптации открытых общественных пространств стали парки, площади и пешеходные улицы, в которые встроены элементы с искусственным микроклиматом. Здесь, в отличие от масштабных многофункциональных комплексов, больше внимания уделяется взаимодействию с открытой средой. Всесезонная функциональность среды достигается с помощью добавления «островов тепла» в виде павильонов или крытых галерей.

Приравнивание всесезонности к частичному или полному переносу функционала открытого пространства в крытое может указывать на идею об арктическом климате как «непригодном» для полноценного функционирования общественных пространств. Вопрос использования привычной типологии открытых общественных пространств в Арктике действительно остается открытым. Их среда спроектирована так, чтобы поощрять «стандартное» поведение человека в городе (например, медленную ходьбу или сидение на скамейке/веранде кафе) (рис. 11), обобщенное в концепции фланера [Замятина, 2023] – «идеального типа горожанина» на Западе, который занимается прогулками как пространственной практикой в определенных городских местах – «парках, тротуарах, площадях и торговых пассажах или центрах» [Shields, 2014]. Суровый климат Арктики, напротив, не способствует

ет идее медленного взаимодействия со средой [Замятина, 2023]. Экстремальный и динамичный характер арктической жизни выявляет слабость статичных крупномасштабных архитектурных сооружений, рассчитанных на фланирование. В том числе это отражается в неспособности подобных общественных пространств адаптироваться к смене сезонов из-за своей ориентации лишь на летнее использование (рис. 12).

Нельзя с уверенностью говорить о полной неактуальности проектов, предлагающих встраивание элементов крытого пространства в открытую среду (рис. 13). Возможно, главный принцип, который необходимо соблюдать в таком комбинированном типе, – это сохранение и укрепление взаимосвязи внешнего и внутреннего. Именно этот баланс отсутствует в предложениях крытых многофункциональных комплексов. Яркий пример отсутствия такого баланса – принятая к реализации концепция пешеходной галереи-променада в Новом Уренгое (рис. 6.2). Этот многофункциональный центр включает в себя «локацию для прогулок», заполненную «торговыми точками, площадками для творчества» и местом для «ресторанного двора». Важнейшим элементом такого понимания городского комфорта является изменение форм коммуникаций с городом: потребление становится ключевым фактором взаимодействия с «комфортной» средой [Zukin, 1998]. Проблема, на наш взгляд, заключается именно в замене понятия «открытое общественное пространство» (в данном случае пешеходной улицы) на крытое, которое автоматически становится частным, нацеленным на прибыль – по своей сути представляющее собой привычный торгово-развлекательный центр. Это актуально и для других подобных проектов, предлагающих многофункциональные центры как замену общественного пространства. Мы настаиваем, что попытка коммерциализировать город не может рассматриваться как адаптивный подход к формированию архитектурной среды арктического города, ведь тогда человек, как целевая аудитория (пользователь или клиент) проектируемого пространства, сможет пользоваться «комфортным» городом только при условии, что станет потребителем этой среды.

Удачным и сбалансированным, на наш взгляд, примером является проект Парка Будущих поколений в Якутске (рис. 13.1), где открытое пространство дополнено крытыми павильонами, которые, однако, не позиционируются заменой взаимодействия со «свежим воздухом». Наоборот, эти постройки создают искусственный рельеф, образно и функционально обогащая среду («холмы» служат ветрозащитой и могут использоваться как снежные горки).

Однако на данный момент тенденция создания комбинированных общественных пространств только начинает воплощаться на практике, и далее необходимо проведение дополнительных антропологических исследований восприятия и использования таких сред. Тем не менее на данном этапе концепту-

альный анализ проектов предложенного направления приводит нас к гипотезе о том, что такой подход используется как «пластырь», не решающий саму проблему конструирования комфортной среды города в Арктике, но скрывающий ее через самый очевидный вариант работы с экстремальным климатом – ограничение взаимодействия с ним.

В поисках системности

Пешеходная мобильность вне выделенных рекреационных зон (парков, скверов и пешеходных улиц) является важнейшей частью повседневности города, от опыта взаимодействия с которой во многом зависит целостное восприятие пространства [Hicks, 2016]. Однако даже в проектах, предполагающих системное формирование городской среды, часто не уделяется внимание взаимодействию с городом вне выделенных общественных пространств – на обычных тротуарах, по которым перемещается человек в повседневности. Частое отсутствие такого системного внимания к открытым общественным пространствам вне отдельных благоустроенных точек – это проблема, не уникальная для арктического проектирования. В отличие от всеобъемлющего модернистского планирования, создающего, однако, среду, «оторванную» от человека [Norberg-Schulz, 1971], реализация политики «комфортного города» в основном осуществляется через выборочное «высококачественное эстетическое вмешательство», также отражающее направление развития «сверху-вниз» [Gunko et al., 2022]. Яркий пример – мастер-планы, в которых предлагаются проектные решения парков, площадей и крытых многофункциональных центров, но никак не затрагивается пространство улиц.

Критический взгляд на подобные проекты подчеркивает их статичный характер как документов, предлагающих «конкретные решения, а не процессы» развития городской среды [Герцберг, 2023; Российский урбанизм..., 2024], что можно рассматривать как пример пробела между статичными визуализациями и схемами – и пространством, которое, напротив, является динамичной сущностью, находящейся в постоянном процессе производства и обживания [Latour, Yaneva, 2017; Doel, 1999]. Идея четкого зонирования города на ярких схемах городов можно также связать с попыткой завоевания контроля над пространством через детерминацию посредством человеческого действия [Harvey, 1989]. Кроме того, несмотря на попытки включить жителей в процесс проектирования (вопрос эффективности соучаствующего проектирования заслуживает отдельного внимания, особенно когда степень вклада реальных пользователей среды жестко регламентируется и остается на усмотрение планировщиков и власти), мастер-планы – это также планирование «сверху» [Герцберг, 2023].

Неолиберальные нарративы (как устойчивая часть дискурса, представляющая способ репрезен-



Рис. 13. «Комбинированные» пространства:

13.1. Парк Будущих поколений в Якутске (бюро Asadov)

Источник: <https://asadov.studio/project/park-budushhih-pokoleniy-v-yakutske/>.

13.2. Площадь «Пять углов» в Мурманске (АБ Хвоя, Dreamersunited, THEVIEW)

Источник: <https://archi.ru/russia/94140/pyat-uglov-pyat-variantov>.

тации реальности и оказывающая влияние на производство пространства [Schiffirin, 2006]), выражающие новую форму колониализма [Lähteenmäki, Murawski, 2023], можно отследить в текстовых описаниях предлагаемых проектов, где в качестве целей указывается «раскрытие потенциала», «развитие территорий», «повышение эстетической привлекательности», создание «современного» и «привлекательного для жизни» городского пространства, насыщенного «современными сервисами». В качестве основных проектных операций указываются благоустройство, реновация и модернизация. Формирование «развитой инфраструктуры» и «комфортной среды» служит стратегическим инструментом освоения «огромного ресурса природных богатств» и «потенциала» Крайнего Севера [Калинина, Морозов, 2019]. Проектное наполнение этих документов отражает общие тенденции арктической архитектуры России, концентрируясь на повышении привлекательности городов для усиления их конкурентоспособности под эгидой создания более комфортной среды [Kinossian, 2017].

Рост политики «комфорта» интерпретируется исследователями как укрепление неолиберализации городов [Harvey, 1989]. Неолиберальный город направляет «всю свою энергию на достижение экономического успеха в конкуренции с другими городами» [Leitner et al., 2007], в том числе на борьбу за инвестиции и «человеческий капитал». Архитектура и дизайн становятся стратегическими инструментами, которые политики и эксперты могут использовать для позиционирования города в глобальном сценарии «конкурентного урбанизма» [Peck, Tickell, 2002; Büdenbender, Zupan, 2016]. Человекоцентричность этих дисциплин уходит на второй план, становясь лишь ширмой для обоснования стремления к комфортной среде, формирование которой на самом деле опирается на попытки присвоить и/или коммодифицировать пространство [Peck, Tickell, 2002; Leitner et al., 2007]. В связи с этим исследователи указывают на внутренний колониализм, проводимый через практику благоустройства, что связано

с жесткой вертикалью принятия решений о благоустройстве и в случае нашей страны – с «остаточным» распространением «эстетизации» и «комфортности» от Москвы к другим регионам [Lähteenmäki, Murawski, 2023]. Мы полагаем, что необходимо поставить под сомнение актуальность такого представления о комфорте в пользу адресной работы с «северностью» как противопоставление универсальности.

В качестве противоположного статичным мастер-планам и, на наш взгляд, удачного примера развития современной арктической архитектуры России можно привести проект «Арктикаметрия» [Ярус, 2023], представляющий собой набор методических рекомендаций по работе с формированием архитектурной среды арктических городов. Преимущество данной концепции состоит именно в ее выходе на принципы проектирования, что предполагает дальнейший адресный анализ ситуации для перехода к конкретному решению. Иными словами, это не готовый универсальный дизайн-проект, а тактика по учету особенностей климата Севера. Исходя из этого «учета», авторы предлагают организовать взаимодействие с открытым пространством города более комфортным (в частности, это один из немногих проектов, который рассматривает город как целостную систему, а не как отдельные «острова» благоустройства). Данная методология направлена на работу именно с физическими ощущениями человека в пространстве сложных климатических условий, что может служить базовым уровнем арктической архитектуры.

Заключение

Современный архитектурный поиск путей совершенствования предметно-пространственной среды арктических городов показал ориентацию предлагаемых сегодня проектов на стандартный мейнстрим благоустройства с целью повышения внешней привлекательности и конкурентоспособности городов для создания новых экономических воз-

возможностей, привлечения «человеческого капитала» [McCann, 2004; Kinossian, 2017] и расширения влияния централизованного государства [Lähteenmäki, Murawski, 2023]. Эти тенденции проявляются в мастер-планах, дизайн-кодах и в индивидуальных проектах общественных пространств, проектирование которых «обрамлено доверием к лучшим практикам Москвы» [Gunko et al., 2022].

Мы предполагаем, что сложности в адаптации городской среды к Северу основаны, во-первых, на сохранении попыток «присвоить» регион через его «модернизацию» и «комфортизацию», в которых сам факт благоустройства становится важнее, чем реальные практики обживания этой среды. Этот тезис требует отказа от иерархичных отношений «центр – периферия» и «архитектор – жители города». Во-вторых, поиск адаптированного подхода к архитектурному формированию городов Арктики сталкивается со сложностями «понимания» региона со стороны тех, кто проектирует для него, что обусловлено борьбой «южной» и «северной» парадигм в экспертном восприятии [Beaulé, De Coninck, 2018] и последующим обращением к распространенным подходам городского планирования.

Оба фактора ведут к разрыву между проектными визуализациями и стратегическими планами – и реальностью городских практик: производящие знание репрезентации (архитектурный поиск) не обращаются к репрезентациям пространства (опыту обживания) как к источнику смысловых содержаний, которыми наполнено взаимодействие человека и города. Следовательно, необходимо расширение объекта исследования и проектирования – от морфологии и предметно-пространственного наполнения к формированию того, как среда воспринимается и осмысливается в ходе повседневного взаимодействия с ней.

Результаты критического анализа нарративов, господствующих в поиске арктической архитектуры, служат обоснованием для отказа от методов проектирования городской среды, сформировавшихся с целью ресурсного освоения региона и основанных не на концептуальном понимании Севера, а на переносе привычных способов организации пространства. Такой анализ может стать концептуальной основой для представления альтернативных путей формирования комфортного пространства северного города России – уже с позиций человекоцентричности и заботы о людях, обеспечивающих устойчивое развитие региона. Этот подход означает сосредоточение на материальном воплощении комфорта повседневного обживания пространства – в противовес глобальным потокам универсальной мейнстрим-архитектуры.

Формирование новой концептуальной основы невозможно без обращения к антропологическим исследованиям и применения полевых методов исследования для понимания практик обживания и восприятия среды. Ключевой операцией здесь становится «знакомство» архитектуры с Арктикой

и поиск теоретической модели комфортного северного города с дальнейшим выходом на практические принципы архитектурного планирования. При таком рассмотрении чувствительные к климату дизайн и архитектура выходят за пределы конструктивной адаптации зданий и сооружений, а также физической защиты от ветра и осадков. Фокус смещается на возможности среды предоставлять желаемый уровень разнообразия индивидуальной и общественной жизни. Необходимость такого системного анализа обусловлена несоответствием арктического города традиционному объекту мейнстрим-проектирования, что ставит под сомнение жизнеспособность идеи о комфорте, распространенной «на материке». Системный анализ также показывает слабость рассмотрения отдельных общественных открытых пространств или общего визуального «благоустройства» вместо изучения и проектирования города как цельного и взаимосвязанного опыта.

Если архитектурная среда является не только результатом представлений о регионе, но и конструирует эти представления, то принятие локального контекста как отправной точки проектирования может стать основой для переосмысления городской реальности посредством радикальных подходов к дизайну и архитектуре, так как «будущее» является одной из основных категорий, рассматриваемых в этих проектных дисциплинах [Dunne, Raby, 2024]. Поскольку городское пространство выступает в качестве конституирующего элемента в индивидуальном и социальном восприятии, этот сдвиг может сыграть важную роль в оспаривании существующих общественных взглядов на «пустую» и «враждебную» Арктику.

Источники

- Арктикаметрия. Сборник принципов проектирования в северных регионах (2023) // Ярус. Режим доступа: <https://yarus.center/chto-takoe-arktikiametriya/> (дата обращения: 30.08.2024).
- Болотова А.А. (2014) «Если ты полюбишь Север, не разлюбишь никогда»: взаимодействие с природой в северных промышленных городах // Неприкосновенный запас. Дебаты о политике и культуре. № 5. С. 170–188 (дата обращения: 30.08.2024).
- Герцберг Л.Я. (2023) Является ли мастер-план эффективным инструментом развития территорий в России? // Academia. Архитектура и строительство. № 2. С. 5–14.
- Давыдов В.Н. (2023) Исследования мобильности в Арктике, от теории к действию // Этнография. Т. 19. № 1. С. 82–99.
- Зайцев Н.Е. (2018) Некоторые проблемы социальной экологии и социологии в архитектуре арктических «городов под куполом» // Вестник Евразийской науки. № 6. Режим доступа: <https://esj.today/PDF/20SAVN618.pdf> (дата обращения: 12.02.2025).
- Замятина Н.Ю. (2023) Возможно ли благоустройство арктических городов: три картины // GoArctic. Режим доступа: <https://goarctic.ru/society/vozmozhno-li-blagoustroystvo-arkticheskikh-gorodov-tri-kartiny/> (дата обращения: 30.08.2024).

- Калеменова Е. А. (2019) «Поворот к человеку» в проектах и практике урбанизации Крайнего Севера СССР в 1950–1960-е гг. [Диссертация, НИУ ВШЭ]. Москва.
- Калинина Н. С., Морозов Н. В. (2019) Архитектурные, технические и дизайнерские особенности проектирования жилых и общественных зданий в условиях Крайнего Севера // Системные технологии. № 32. С. 40–46.
- Как на космическом корабле (2011) // Взгляд. Режим доступа: <https://vz.ru/economy/2011/9/22/524545.html> (дата обращения: 30.08.2024).
- Концепция микрорайона в Арктике (2021) // Behance. Режим доступа: <https://www.behance.net/gallery/124146479/konksercija-mikrorajona-v-arktike> (дата обращения: 30.08.2024).
- Левевр А. (2015) Производство пространства. М.: Strelka Press.
- Мартьянов В. С. (2016) Урбанизация Российской Арктики: северная городская идентичность как фактор развития // Российская Арктика в поисках интегральной идентичности. М.: Новый хронограф / О. Б. Подвинцев (ред.). С. 112–139.
- Мастер-план города Анадыря 2030 (2022) // Восточный центр государственного планирования. Режим доступа: <https://landing.vostokgosplan.ru/mp-anadyr/> (дата обращения: 12.02.2025).
- Открытый международный конкурс на разработку архитектурно-планировочной концепции реновации города Норильска (2022) // Открытый международный конкурс. Режим доступа: <https://konkurs.norilsk2035.ru> (дата обращения: 12.02.2025).
- Парк будущих поколений (2024) // Парк будущих поколений. Режим доступа: <https://parkyukutia.ru> (дата обращения: 12.02.25).
- Подходы к развитию арктических городов на примере проекта Новый Мурманск (2021) // Strelka КБ, Дзен. Режим доступа: <https://dzen.ru/a/Yayd3hW10g9l1SsG> (дата обращения: 30.08.2024).
- Результаты конкурса «Деревянный минимализм улицы Смидовича» (2024) // Tatlin. Режим доступа: https://tatlin.ru/articles/rezultaty_konkursa_derevnyannj_minimalizm_ulicy_smidovicha (дата обращения: 12.02.2025).
- Российский урбанизм при авторитаризме. От конформизма к конъюнктуре: экспертный разбор современного состояния российской урбанистики (2024) // Коллективное действие. Режим доступа: <https://k-d.center/authoritarianurban> (дата обращения: 30.08.2024).
- Туристический кластер «Полюс Холода» в Оймяконе (2019) // Архитектурное бюро Asadov. Режим доступа: <https://asadov.studio/project/ojmyakon/> (дата обращения: 12.02.25).
- Чуклов Н. С. (2019) Преемственность в объемно-планировочных элементах городов с контролируемым климатом в Заполярье // Architecture and Modern Information Technologies. Т. 47. № 2. С. 251–266.
- Как на космическом корабле (2011) // Взгляд. Режим доступа: <https://vz.ru/economy/2011/9/22/524545.html> (дата обращения: 30.08.2024).
- Яновская Ю. С., Меренков А. В. (2023) Арктика. Проблемы и перспективы градостроительного развития и формирования комфортной среды // Архитектон. Известия вузов. Т. 83. № 3. Режим доступа: https://archvuz.ru/2023_3/18/ (дата обращения: 30.08.2024).
- Arctic Indigenous Wellness Centre (2018) // Lateral Office. Available at: <https://lateraloffice.com/filter/Work/AIWC-2020> (accessed: 12.02.2025).
- Begum T. (2015) A Postcolonial Critique of Industrial Design: A Critical Evaluation of the Relationship of Culture and Hegemony to Design Practice and Education Since the Late 20th Century. [Doctoral dissertation, University of Plymouth]. DOI: <https://doi.org/10.24382/3234>.
- Beaulé C. I., De Coninck, P. (2018) The Concept of “Nordicity.” Opportunities for the Design Fields // Relate North: Practising Place, Heritage, Art & Design for Creative Communities / T. Jokela, G. Coutts (eds.). Rovaniemi: Lapland University Press. P. 12–34.
- Beaulé C. I., Evans, P. (2020) Living in the Near North: Insights from Fennoscandia, Japan and Canada // Relate North: Tradition and Innovation in Art and Design Education / T. Jokela, G. Coutts (eds.). Rolling Meadows, IL: SEA Publications. P. 141–161.
- Bozovic T., Hinckson, E., Stewart, T., Smith, M. (2021) How to Improve the Walking Realm in a Car-oriented City? (Dis)agreements Between Professionals // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. Vol. 81. P. 490–507.
- Büdenbender M., Zupan, D. (2016) The Evolution of Neoliberal Urbanism in Moscow, 1992–2015 // Antipode. Vol. 49. № 2. P. 294–313.
- Castree N., Gregory D. (eds.). (2008) David Harvey: A Critical Reader. Malden, MA: John Wiley-Blackwell.
- Chapman D., Nilsson K. L., Rizzo A., Larsson A. (2019) Winter City Urbanism: Enabling all Year Connectivity for Soft Mobility // International Journal of Environmental Research and Public Health. Vol. 16. № 10.
- Chartier D. (2007) Towards a Grammar of the Idea of North: Nordicity, Winterity // Nordlit. № 22. P. 35–47.
- Coleman N. (2015) Lefebvre for Architects. N.Y.: Routledge.
- Doel M. A. (1999) Poststructuralist Geographies: The Diabolical Art of Spatial Science. Lanham, MD: Rowman & Littlefield.
- Dunne A., Raby F. (2024) Speculative Everything, With a New Preface by the Authors: Design, Fiction, and Social Dreaming. Cambridge, MA: MIT Press.
- Friedmann J. (1999) The City of Everyday Life: Knowledge/Power and the Problem of Representation // disP – The Planning Review. Vol. 35. № 136–137. P. 4–11.
- Gehl J. (1987) Life Between Buildings – Using Public Space. N.Y.: Van Nostrand Reinhold.
- Gunko M., Zupan D., Riabova L., Zaika Y., Medvedev A. (2022) From Policy Mobility to Top-down Policy Transfer: “Comfortization” of Russian Cities Beyond Neoliberal Rationality // Environment and Planning C: Politics and Space. Vol. 40. № 6. P. 1382–1400.
- Hale J. (2016) Merleau-Ponty for Architects. N.Y.: Routledge.
- Hamelin L. E. (1979) Canadian Nordicity: It’s Your North, Too. Montreal: Harvest House.
- Harvey D. (1989) The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change. N.Y.: Blackwell Pub.
- Hemmersam P. (2016) Arctic Architectures // Polar Record. Vol. 52. № 4. P. 412–422.
- Hemmersam P. (2021) Making the Arctic City: The History and Future of Urbanism in the Circumpolar North. N.Y.: Bloomsbury Publishing.
- Hicks M. (2016) Imagining the Pavement: A Search Through Everyday Texts for the Symbolism of an Everyday Artefact // Journal of Urban Cultural Studies. Vol. 3. № 2. P. 207–221.
- Hodgson K. K. (2023) Mastering the Arctic? Political Culture and Colonialism in the Russian Far North [Doctoral dissertation, The Arctic University of Norway]. Available at: <https://hdl.handle.net/10037/31908> (accessed: 30.08.2024).
- Huggan G. (2016) Introduction: Unscrambling the Arctic. Postcolonial Perspectives on the European High

- North//Unscrambling the Arctic/G. Huggan, L. Jensen (eds.). B.: Springer. P. 1-29.
- Huse T. (2024) Temporal Displacement: Colonial Architecture and its Contestation//International Journal of Housing Policy. DOI: <https://www.tandfonline.com/doi/epdf/10.1080/19491247.2024.2367827?needAccess=true>.
- Irani L., Vertesi J., Dourish P., Philip K., Grinter R.E. (2010) Postcolonial Computing: A Lens on Design and Development//Proceedings of the 28th International Conference on Human Factors in Computing Systems. N.Y.: ACM. P. 1311-1320.
- Jull M. (2017) The Improbable City: Adaptations of an Arctic Metropolis//Polar Geography. Vol. 40. № 2. P. 291-305.
- Kalemeneva E. (2019) From New Socialist Cities to Thaw Experimentation in Arctic Townscapes: Leningrad Architects Attempt to Modernise the Soviet North//Europe-Asia Studies. Vol. 71. № 3. P. 426-449.
- Kinossian N. (2017) Re-colonising the Arctic: The Preparation of Spatial Planning Policy in Murmansk Oblast, Russia//Environment and Planning C: Politics and Space. Vol. 35. № 2. P. 221-238.
- Kiruna masterplan//White Arkitekter. Available at: <https://whitearkitekter.com/about-white/> (accessed: 12.02.2025).
- Lähteenmäki M., Murawski M. (2023) Blagoustroistvo: Infrastructure, Determinism, (Re)coloniality, and Social Engineering in Moscow, 1917-2022//Comparative Studies in Society and History. Vol. 65. № 3. P. 587-615.
- Latour B., Yaneva A. (2017) «Give Me a Gun and I Will Make All Buildings Move»: An ANT's View of Architecture//Ardeth. A Magazine on the Power of the Project. № 1. P. 103-111.
- Laruelle M. (2019) The Three Waves of Arctic Urbanisation. Drivers, Evolutions, Prospects//Polar Record. № 55. P. 1-12.
- Leibowitz K., Vittersø J. (2020) Winter is Coming: Wintertime Mindset and Wellbeing in Norway//International Journal of Wellbeing. Vol. 10. № 4. Available at: <https://internationaljournalofwellbeing.org/index.php/ijow/article/view/935/977> (accessed: 30.08.2024).
- Leitner H., Peck J., Sheppard E. (eds.) (2007) Contesting Neoliberalism. N.Y.: Guilford Press.
- Lo R.H. (2009) Walkability: What Is It?//Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability. Vol. 2. № 2. P. 145-166.
- Marshall S. (2004) Streets and Patterns. N.Y.: Routledge.
- McCann E.J. (2004) "Best Paces": Interurban Competition, Quality of Life and Popular Media Discourse//Urban Studies. Vol. 41. № 10. P. 1909-1929.
- Nefedova T.G., Treivish A.I., Sheludkov A.V. (2022) Spatially Uneven Development in Russia//Reg. Res. Russ. Vol. 12. № 1. P. 4-19.
- Norberg-Schulz C. (1971) Existence, Space and Architecture. Westport, CT: Praeger Publishers.
- Norberg-Schulz C. (2012) The Phenomenon of Place//The Urban Design Reader/C. Norberg-Schulz (ed.). N.Y.: Routledge. P. 292-304.
- Nyseth T. (2017) Arctic Urbanization: Modernity without Cities//Arctic Environmental Modernities: From the Age of Polar Exploration to the Era of the Anthropocene/L.-A. Körber, S. MacKenzie, A. Westerståhl Stenport (eds.). London: Palgrave Macmillan. P. 59-70.
- Pallasmaa J. (1996). The Geometry of Feeling: A Look at the Phenomenology of Architecture//Theorizing a New Agenda for Architecture, An Anthology of Architectural Theory/K. Nesbitt (ed.), pp. 447-453. N.Y.: Princeton Architectural Press.
- Paukaeva A.A., Setoguchi T., Watanabe N., Luchkova V.I. (2020) Temporary Design on Public Open Space for Improving the Pedestrian's Perception Using Social Media Images in Winter Cities//Sustainability. Vol. 12. № 15. DOI: <https://doi.org/10.3390/su12156062>.
- Peck J., Tickell A. (2002) Neoliberalizing Space//Antipode. № 34. P. 380-404.
- Pressman N., Zepic X. (1986) Planning in Cold Climates: A Critical Overview of Canadian Settlement Patterns and Policies. Fort Worth, TX: The Institute of Urban Studies.
- Schiffirin D. (2006) In Other Words: Variation in Reference and Narrative. Cambridge, MA: Cambridge University Press.
- Schmidt C. (2012) Henri Lefebvre, the Right to the City, and the New Metropolitan Mainstream//Cities for people, not for Profit. Critical Urban Theory and the Right to the City/N. Brenner, P. Marcuse, M. Mayer (eds.). N.Y.: Routledge. P. 42-62.
- Shields R. (2014) Fancy Footwork: Walter Benjamin's Notes on Flânerie//The Flaneur (RLE Social Theory)/K. Tester (ed.). N.Y.: Routledge. P. 61-80.
- Shiklomanov N.I., Laruelle M. (2017) A Truly Arctic City: An Introduction to the Special Issue on the City of Norilsk, Russia//Polar Geography. Vol. 40. № 4. P. 251-256.
- Stout M., Collins D., Stadler S.L., Soans R., Sanborn E., Summers R.J. (2018) Celebrated, not Just Endured: Rethinking Winter Cities//Geography Compass. Vol. 12. № 8.
- United Nations Environment Programme (2021)//Making Peace with Nature (No. DEW/2335/NA). Nairobi, Kenya.
- Zamyatina N., Goncharov R. (2019) Arctic Urbanization: Resilience in a Condition of Permanent instability – The Case of Russian Arctic Cities//Resilience and Urban Disasters/K. Borsekova, P. Nijkamp (eds.). Cheltenham: Edward Elgar Publishing. P. 136-153.
- Zukin S. (1998). Urban Lifestyles: Diversity and Standardisation in Spaces of Consumption//Urban Studies. Vol. 35. № 5-6. P. 825-839.

ADAPTATION OR IMITATION: THE SEARCH FOR A COMFORTABLE URBAN ENVIRONMENT IN ARCTIC CITIES

Sofia M. Prokopova, Junior Research Fellow, Arctic Design Research Laboratory, Ural Federal University named after the First President of Russia B.N. Yeltsin (UrFU); 51 Lenin Ave., Ekaterinburg, 620075, Russian Federation.

E-mail: sofiaoprokopova@gmail.com

This article critically analyzes the architectural ideas for the formation of a comfortable urban environment in the Russian Arctic in order to show the connection between design representations and the perception of the Arctic as a peripheral resource base. Despite recognizing the uniqueness of the region, Arctic architecture today is limited to transforming the urban environment based on the urban mainstream or creating a closed environment to replace open public spaces. We hypothesize that these approaches are based, firstly, on an ongoing attempt to “appropriate” the region through its “comfortization”, which actualizes a decolonial analysis of the prevailing design representations. Secondly, the search for an adapted approach faces the complexities of architecture’s “understanding” of the region, leading to recourse to common approaches or the imitation of familiar architectural environments in artificial microclimates. Consequently, there is a need to abandon the “southern” view of the Arctic and to develop a conceptual framework based on an understanding of “northernness”.

Keywords: Arctic architecture; urban environment; Arctic urbanization; Russian North; decolonial critique; architectural space; targeted approach

Citation: Prokopova S.M. (2025) Adaptation or Imitation: The Search for a Comfortable Urban Environment in Arctic Cities. *Urban Studies and Practices*, vol. 10, no 1, pp. 68–86. DOI: <https://doi.org/10.17323/usp101202568-86> (in Russian)

References

- Arctic Indigenous Wellness Centre (2018) Lateral Office. Available at: <https://lateraloffice.com/filter/Work/AIWC-2020> (accessed: 30.08.2024).
- Arktikametriya. Sbornik principov proektirovaniya v severnykh regionakh [Arcticametrics. A Compilation of Design Principles in Northern Regions] (2023). Yarus. Available at: <https://yarus.center/chto-takoe-arktikiametriya/>. (in Russian)
- Begum T. (2015) A Postcolonial Critique of Industrial Design: A Critical Evaluation of the Relationship of Culture and Hegemony to Design Practice and Education Since the Late 20th Century. [Doctoral dissertation, University of Plymouth]. DOI: <https://doi.org/10.24382/3234>.
- Beaulé C.I., De Coninck P. (2018) The Concept of “Nordicity.” Opportunities for the Design Fields. *Relate North: Practising Place, Heritage, Art & Design for Creative Communities*/T. Jokela, G. Coutts (eds.). Rovaniemi: Lapland University Press, pp. 12–34.
- Beaulé C.I., Evans, P. (2020) Living in the Near North: Insights from Fennoscandia, Japan and Canada. In: *Relate North: Tradition and Innovation in Art and Design Education*/T. Jokela, G. Coutts (eds.). Rolling Meadows, IL: SEA Publications, pp. 141–161.
- Bolotova A. (2014) «Eсли ty polyubish’ Sever, ne razlyubish’ nikogda»: vzaimodejstvie s prirodoy v severnykh promyshlennykh gorodakh [“If you love the North, you’ll never fall out of love”: interacting with nature in northern industrial cities]. *Neprikosnovennyj zapas*. *Debaty o politike i kul’ture* [Untouchable stock. Debates on politics and culture], no 5, pp. 170–188. (in Russian)
- Bozovic T., Hinckson E., Stewart T., Smith M. (2021) How to Improve the Walking Realm in a Car-oriented City? (Dis)agreements Between Professionals. *Transportation research part F: traffic psychology and behaviour*, no 81, pp. 490–507.
- Büdenbender M., Zupan D. (2016) The Evolution of Neoliberal Urbanism in Moscow, 1992–2015. *Antipode*, vol. 49, no 2, pp. 294–313.
- Castree N. Gregory D. (eds.) (2008) David Harvey: a critical reader. John Wiley & Sons.
- Chapman D., Nilsson K.L., Rizzo A., Larsson A. (2019) Winter City Urbanism: Enabling all Year Connectivity for Soft Mobility. *International Journal of Environmental Research and Public Health*, vol. 16, no 10.
- Chartier D. (2007) Towards a Grammar of the Idea of North: Nordicity, Winterity. *Nordlit*, no 22, p. 35–47.
- Chuklov N.S. (2019) Preemstvennost’ v ob’emno-planirovochnykh elementakh gorodov s kontroliruemim klimatom v Zapolyar’e [Continuity in volume-planning elements of climate-controlled cities in the Polar Region]. *Architecture and Modern Information Technologies*, vol. 47, no 2, pp. 251–266.
- Coleman N. (2015) *Lefebvre for Architects*. New York: Routledge.
- Gercberg L.YA. (2023) Yavlyaetsya li master-plan effektivnym instrumentom razvitiya territorij v Rossii? [Is the master plan an effective tool for territorial development in Russia?]. *Academia. Arhitektura i stroitel’stvo* [Academia. Architecture and Construction], no 2, pp. 5–14. (in Russian)
- Davydov V.N. (2023) Issledovaniya mobil’nosti v Arktike, ot teorii k dejstvuyu [Mobility research in the Arctic, from theory to action]. *Etnografiya* [Ethnography], vol. 19, no 1, pp. 82–99.
- Doel M.A. (1999) Poststructuralist Geographies: The Diabolical Art of Spatial Science. Lanham, MD: Rowman & Littlefield.
- Dunne A., Raby F. (2024) *Speculative Everything, With a New Preface by the Authors: Design, Fiction, and Social Dreaming*. Cambridge, MA: MIT Press.
- Friedmann J. (1999) The City of Everyday Life: Knowledge/Power and the Problem of Representation. *disP – The Planning Review*, vol. 35, no 136–137, pp. 4–11.
- Gehl J. (1987) *Life Between Buildings – Using Public Space*. New York: Van Nostrand Reinhold.
- Gunko M., Zupan D., Riabova L., Zaika Y., Medvedev A. (2022) From Policy Mobility to Top-down Policy Transfer: “Comfortization” of Russian Cities Beyond Neoliberal Rationality. *Environment and Planning C: Politics and Space*, vol. 40, no 6.
- Hale J. (2016) *Merleau-Ponty for Architects*. New York: Routledge.
- Hamelin L.E. (1979) *Canadian Nordicity: It’s Your North, Too*. Montreal: Harvest House.
- Harvey D. (1989) *The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. New York: Blackwell Pub.
- Hemmersam P. (2016) Arctic Architectures. *Polar Record*, vol. 52, no 4, pp. 412–422.
- Hemmersam P. (2021) Making the Arctic City: The History and Future of Urbanism in the Circumpolar North. New York: Bloomsbury Publishing.
- Hicks M. (2016) Imagining the Pavement: A Search Through Everyday Texts for the Symbolism of an Everyday Artefact. *Journal*

- of *Urban Cultural Studies*, vol. 3, no 2, pp. 207–221.
- Hodgson K.K. (2023) Mastering the Arctic? Political Culture and Colonialism in the Russian Far North [Doctoral dissertation, The Arctic University of Norway]. Available at: <https://hdl.handle.net/10037/31908> (accessed: 30.08.2024).
- Huggan G. (2016) Introduction: Unscrambling the Arctic. Postcolonial Perspectives on the European High North. *Unscrambling the Arctic*/G. Huggan, L. Jensen (eds.). Springer, pp. 1–29.
- Huse T. (2024) Temporal Displacement: Colonial Architecture and its Contestation. *International Journal of Housing Policy*, pp. 1–23.
- Irani L., Vertesi J., Dourish P., Philip K., Grinter R.E. (2010) Postcolonial Computing: A Lens on Design and Development. *Proceedings of the 28th international conference on Human factors in computing systems*. New York, NY: ACM, pp. 1311–1320.
- Jull M. (2017) The Improbable City: Adaptations of an Arctic Metropolis. *Polar Geography*, no 4, pp. 291–305.
- Kak na kosmicheskom korable [Like a spaceship] (2011) *Vzglyad* [View Newspaper]. Available at: <https://vz.ru/economy/2011/9/22/524545.html> (accessed: 30.08.2024).
- Kalemeneva E. (2019) From New Socialist Cities to Thaw Experimentation in Arctic Townscapes: Leningrad Architects Attempt to Modernise the Soviet North. *Europe-Asia Studies*, vol. 71, no 3, pp. 426–449.
- Kalemeneva E.A. (2019) «Povorot k cheloveku» v proektah i praktike urbanizacii Krajnego Severa SSSR v 1950–1960-e gg. [“Turn to Human” in the projects and practice of urbanization of the Far North of the USSR in the 1950s–1960s.]. [Phd Dissertation, HSE]. Moscow.
- Kalinina N.S., Morozov N.V. (2019) Arhitekturnye, tekhnicheskie i dizajnerskie osobennosti proektirovaniya zhilyh i obshchestvennyh zdaniy v usloviyah Krajnego Severa [Architectural, technical and design peculiarities of residential and public buildings design in the Far North conditions] *Sistemnye tekhnologii* [System Technologies], pp. 40–46.
- Kinossian N. (2017) Re-colonising the Arctic: The Preparation of Spatial Planning Policy in Murmansk Oblast, Russia. *Environment and Planning C: Politics and Space*, vol 35, no 2, pp. 221–238.
- Kiruna masterplan//White Arkitekter. Available at: <https://whitearkitekter.com/about-white/> (accessed: 30.08.2024).
- Koncepciya mikrorajona v Arktike [Concept of a microdistrict in the Arctic] (2021) Behance. Available at: <https://www.behance.net/gallery/124146479/koncepcija-mikrorajona-v-arktike>.
- Lähtenmäki M., Murawski M. (2023) Blagoustroistvo: Infrastructure, Determinism, (Re)coloniality, and Social Engineering in Moscow, 1917–2022. *Comparative Studies in Society and History*, vol. 65, no 3, pp. 587–615.
- Latour B., Yaneva A. (2017) «Give Me a Gun and I Will Make All Buildings Move»: an ANT’s View of Architecture. *Ardeth. A magazine on the power of the project*, no 1, pp. 103–111.
- Laruelle M. (2019) The Three Waves of Arctic Urbanisation. Drivers, Evolutions, Prospects. *Polar Record*, no 55, pp. 1–12.
- Lefebvre A. (2015) Proizvodstvo prostranstva [Production of space]. Moscow: Strelka Press, 2015.
- Leibowitz K., Vittersø J. (2020) Winter is Coming: Wintertime Mindset and Wellbeing in Norway. *International Journal of Wellbeing*, vol. 10, no 4.
- Leitner H., Peck J., Sheppard E. (eds.) (2007) Contesting Neoliberalism. New York: Guilford Press.
- Lo R.H. (2009) Walkability: What Is It? *Journal of Urbanism: International Research on Placemaking and Urban Sustainability*, vol. 2, no 2, pp. 145–166.
- Marshall S. (2004) Streets and Patterns. New York: Routledge.
- Mart’yanov V.S. (2016) Urbanizaciya rossijskoj Arktiki: severnaya gorodskaya identichnost’ kak faktor razvitiya [Urbanization of the Russian Arctic: Northern Urban Identity as a Factor of Development] *Rossijskaya Arktika v poiskahintegral’noj identichnosti* [The Russian Arctic in Search of an Integral Identity]. Moskva: Novyj Hronograf [Moscow: New Chronograph]/O.B. Podvincev (ed.), po. 112–139.
- Master-plan goroda Anadyrya 2030 [Anadyr City Masterplan 2030] (2022) *Vostochnyj centr gosudarstvennogo planirovaniya* [Eastern State Planning Centre]. Available at: <https://landing.vostokgosplan.ru/mp-anadyr/> (accessed: 30.08.2024).
- McCann E.J. (2004) “Best Paces”: Interurban Competition, Quality of Life and Popular Media Discourse. *Urban Studies*, no 41, pp. 1909–1929.
- Nefedova T.G., Treivish A.I., Sheludkov A.V. (2022) Spatially Uneven Development in Russia. *Reg. Res. Russ*, no 12, pp. 4–19.
- Nevlyutov M.R. (2021) Fenomenologicheskie koncepcii v teorii arhitektury [Phenomenological concepts in architectural theory]. [PhD Dissertation, NNGASU]. Moscow.
- Norberg-Schulz C. (1971) Existence, Space and Architecture. Westport, CT: Praeger Publishers.
- Norberg-Schulz C. (2012) The Phenomenon of Place. In: *The Urban Design Reader*/C. Norberg-Schulz (ed.). New York: Routledge, pp. 292–304.
- Nyseth T. (2017) Arctic Urbanization: Modernity without Cities. In: *Arctic Environmental Modernities: From the Age of Polar Exploration to the Era of the Anthropocene*/L.-A. Körber, S. MacKenzie, A. Westerståhl Stenport (eds.). London: Palgrave Macmillan, pp. 59–70.
- Otkrytyj mezhdunarodnyj konkurs na razrabotku arhitekturno-planirovochnoj koncepcii renovacii goroda Noril’ska [An open international competition for the development of an architectural and planning concept for the renovation of Norilsk city] (2022). *Otkrytyj mezhdunarodnyj konkurs* [Open International Competition]. Available at: <https://konkurs.norilsk2035.ru> (accessed: 30.08.2024).
- Pallasmaa J. (1996). The Geometry of Feeling: A Look at the Phenomenology of Architecture. In: *Theorizing a New Agenda for Architecture, An Anthology of Architectural Theory*/K. Nesbitt (ed.), pp. 447–453. New York: Princeton Architectural Press.
- Park buduschchih pokolenij [Future Generations Park] (2024) *Park buduschchih pokolenij* [Future Generations Park]. Available at: <https://parkyakutia.ru> (accessed: 30.08.2024).
- Paukaeva A.A., Setoguchi T., Watanabe N., Luchkova V.I. (2020) Temporary Design on Public Open Space for Improving the Pedestrian’s Perception Using Social Media Images in Winter Cities. *Sustainability*, vol. 12, no 15.

- Peck J., Tickell A. (2002) Neoliberalizing Space. *Antipode*, no 34, pp. 380-404.
- Podhody k razvitiyu arkticheskikh gorodov na primere proekta Novyj Murmansk [Approaches to the development of Arctic cities on the example of the New Murmansk project] (2021) *Strelka KB, Dzen*. Available at: <https://dzen.ru/a/Yayd3hWi0g9IlSsG>. (accessed: 30.08.2024)
- Pressman N. Zepic X. (1986) Planning in Cold Climates: A Critical Overview of Canadian Settlement Patterns and Policies. Fort Worth, TX: The Institute of Urban Studies.
- Rezul'taty konkursa «Derevyannyj minimalizm ulicy Smidovicha» [Results of the competition 'Wooden minimalism of Smidovich Street'] (2024) *Tatlin*. Available at: https://tatlin.ru/articles/rezultaty_konkursa_derevyannyj_minimalizm_ulicy_smidovicha (accessed: 30.08.2024).
- Rossijskij urbanizm pri avtoritarizme. Ot konformizma k kon'yunktury: ekspertnyj razbor sovremenogo sostoyaniya rossijskoj urbanistiki [Russian Urbanism under Authoritarianism. From conformism to conjuncture: an expert analysis of the current state of Russian urbanism] (2024) *Kollektivnoe dejstvie* [Collective action]. Available at: <https://k-d.center/authoritarianurban> (accessed: 30.08.2024).
- Schiffirin D. (2006) In Other Words: Variation in Reference and Narrative. Cambridge, MA: Cambridge.
- Schmidt C. (2012) Henri Lefebvre, the Right to the City, and the New Metropolitan Mainstream. In: *Cities for people, not for profit. Critical Urban Theory and the Right to the City*/N. Brenner, P. Marcuse, M. Mayer (eds.). New York: Routledge, pp. 42-62.
- Shields R. (2014) Fancy Footwork: Walter Benjamin's Notes on Flânerie. In: *The Flâneur (RLE Social Theory)*/K. Tester (ed.). New York: Routledge, pp. 61-80.
- Shiklomanov N.I., Laruelle M. (2017) A Truly Arctic City: An Introduction to the Special Issue on the City of Norilsk, Russia. *Polar Geography*, vol 40, no 4, pp. 251-256.
- Stout M., Collins D., Stadler S.L., Soans R., Sanborn E., Summers R.J. (2018) Celebrated, not Just Endured: Rethinking Winter Cities. *Geography Compass*, vol 12, no 8.
- Turisticheskij klaster «Polyus Holoda» v Ojmyakone [The Pole of Cold tourist cluster in Oymyakon] (2019) *Arhitekturnoe byuro Asadov* [Asadov Architectural Bureau]. Available at: <https://asadov.studio/project/ojmyakon/> (accessed: 30.08.2024).
- United Nations Environment Programme (2021) *Making Peace with Nature* (No. DEW/2335/NA). Nairobi, Kenya.
- Yanovskaya Yu.S., Merenkov A.V. (2023) Arktika. Problemy i perspektivy gradostroitel'nogo razvitiya I formirovaniya komfortnoj sredy [The Arctic. Problems and prospects of urban development and formation of comfortable environment]. *Arhitekton. Izvestiya vuzov* [Architecton. University Proceedings], vol 83, no 3. Available at: https://archvuz.ru/2023_3/18/ (accessed: 30.08.2024).
- Zajcev N.E. (2018) Nekotorye problemy social'noj ekologii i sociologii v arhitekture arkticheskikh «gorodov pod kupolom» [Some problems of social ecology and sociology in the architecture of Arctic "cities under the dome"]. *Vestnik evrazijskoj nauki* [Bulletin of Eurasian Science], no 6. Available at: <https://esj.today/PDF/20SAVN618.pdf> (accessed: 30.08.2024).
- Zamyatina N., Goncharov R. (2019) Arctic Urbanization: Resilience in a Condition of Permanent instability – The Case of Russian Arctic Cities. Resilience and Urban Disasters/K. Borsekova, P. Nijkamp (eds.). Cheltenham: Edward Elgar Publishing, pp. 136-153.
- Zamyatina N.Yu. (2023) Vozmozhno li blagoustrojstvo arkticheskikh gorodov: tri kartiny [Is the improvement of Arctic cities possible: three pictures]. *Go Arctic*. Available at: <https://goarctic.ru/society/vozmozhno-li-blagoustrojstvo-arkticheskikh-gorodov-tri-kartiny/>. (accessed: 30.08.2024).
- Zukin S. (1998) Urban Lifestyles: Diversity and Standardisation in Spaces of Consumption. *Urban Studies*, vol 35, no 5-6, pp. 825-839.