

УДК 711

**ПРОБЛЕМЫ МИКРОРАЙОННОЙ
ЗАСТРОЙКИ В СОВРЕМЕННОМ
ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВЕ***Иванченко Е. А., Косилов М. С.*

Донской государственный технический
университет, Ростов-на-Дону, Российская
Федерация

lizzi1992@mail.ruxutorianin@gmail.com

Статья поднимает важную, с точки зрения комфортной городской среды, градостроительную проблему — микрорайонный тип застройки городов. Подробно освещены особенности данного типа застройки, история возникновения и влияние на жизнь людей городских микрорайонов. Рассмотрен зарубежный опыт проектирования жилых и общественно-деловых зон, как альтернативный способ решения проблемы.

Ключевые слова: градостроительство, микрорайоны, проблемы многоэтажной застройки, квартальная застройка, комфортная городская среда.

Введение. В наши дни в России строительство многоквартирного жилья ведется колоссальными темпами. Окраины городов обрастают целыми жилыми массивами новостроек. Как правило, именно их описывают термином «доступное жилье». Однако застройщики, думая в первую очередь о собственной выгоде, не уделяют должного внимания тому, какие проблемы порождает такое развитие городов. Неухоженные пустыри между многоэтажными колоссами, удаленность от объектов культуры и отдыха, образование «пробок» на пути движения к местам работы населения — все это, зачастую, черты современных городов. Так ли представляли города будущего архитекторы и градостроители минувшей эпохи? В развитых странах Европы и Америки от подобной застройки отказались еще в прошлом веке. Возможно и в нашей стране стоит пересмотреть принципы развития городской среды?

Понятие микрорайонной и квартальной застройки. Сам по себе микрорайон — это комплекс жилых и общественных зданий (школа, больница и т.п.), расположенных на достаточно крупном участке, окруженном транспортными магистралями. Из-за достаточно большой площади отдельные части микрорайона, находящиеся в глубине участка, оказываются удаленными от основных транспортных путей. Для того, чтобы сразу отличать «микрорайон» от «квартала» стоит сказать, что в последнем случае здания строятся по периметру участка и чаще всего имеют не проездной внутренний двор, небольшую этажность строений, первые этажи которых предназначены для размещения объектов культурно-бытового обслуживания населения. В российских реалиях микрорайон представляет собой, как правило, несколько однотипных жилых зданий, расположенных на достаточно большом расстоянии друг от друга и дворовую территорию

UDC 711

**PROBLEMS OF MICRODISTRICT
DEVELOPMENT IN MODERN URBAN
PLANNING***Ivanchenko E. A. Kosilov M. S.*

Don State Technical University, Rostov-on-Don,
Russian Federation

lizzi1992@mail.ruxutorianin@gmail.com

The article raises an important, from the point of view of a comfortable urban environment, urban planning problem — the microdistrict type of urban development. The features of this type of development, the history and impact on the lives of people in urban neighborhoods are described. The foreign experience of designing residential, social, and business areas as an alternative way to solve the problem is considered.

Keywords: urban development, microdistricts, problems of high-rise buildings, block construction, comfortable urban environment.

между ними, используемую для стоянки машин. Несмотря на то, что более полувека прошло с тех пор, как такой способ застройки стал массово появляться в нашей стране, концепция и функциональное зонирование остались прежними.

Исторические предпосылки появления микрорайонов. Впервые идея обеспечивать граждан доступным многоэтажным жильем появилась в 30-е годы XX века в странах Европы. Это было связано с массовым развитием поточного строительства и внедрением панельных домов в архитектурную среду. В СССР в годы индустриализации процесс урбанизации двигался колоссальными темпами. Тогда городское население возрастало и многим жилья не хватало. Несмотря на катастрофическую нехватку жилья, руководство страны занималось строительством более важных объектов, нежели разработка проектов многоквартирных жилых домов. Стоит отметить, что во время правления И. В. Сталина все еще уделялось большое значение архитектурному облику зданий и сооружений, что увеличивало стоимость возведения жилых домов. С приходом к власти Н. С. Хрущева, когда послевоенная разруха была устранена, руководство страны стало решать жилищный вопрос, стоявший ребром уже длительный период времени. В 1955 году ЦК КПСС принимает Постановление «Об устранении излишеств в проектировании и строительстве», которое практически полностью уничтожало эстетическую составляющую будущих микрорайонов и делало жилье максимально экономичным, при этом обеспечивая минимальные требования для «отдельных квартир». Тогда же, уже по западному примеру, участки земли стали быстро застраиваться новоиспечёнными серийными «хрущевками».



Рис. 1. Панельный дом во Владивостоке

В дальнейшем, на их смену приходили новые виды многоквартирного жилья, уже более высокого качества, однако принцип застройки не изменился. Дворовая территория представляла собой подъезды к домам, некоторое количество парковок, детскую площадку между домами и озеленение. Прошло несколько десятилетий, и изменилось, в основном, одно — увеличилась площадь парковок. В некоторых микрорайонах парковки перед домами занимают большую часть площади внутреннего двора.

Стоит отметить, что подобное строительство имело место так же и в странах Запада. Во Франции примерно в то же время, что и в СССР, множество городов застраивались микрорайонами панельных многоэтажек. Однако, со временем их стали сносить ввиду количества порождаемых ими проблем. Ярким примером является история жилого комплекса «Пруитт-Айгоу», который был построен в 50-е годы в Сент-Луисе, США. Изначально микрорайон, состоящий из 33-х одиннадцатиэтажных зданий разрабатывался как экспериментальный образец социального жилья. В США он был на тот момент самым крупным, так как в основном городская застройка велась по принципу расселения горожан в малоэтажных пригородах. После заселения

жильцов обнаружился ряд проблем. Все начиналось с мелких недостатков, например, отсутствия детских площадок, и закончилось тем, что многие жители покинули район. К началу 70-х в этом микрорайоне жили только афроамериканцы, преступность процветала, а сам он превратился в настоящее гетто. История завершилась тем, что в 1972 году власти не смогли устранить проблемы и принялись сносить жилой комплекс дом за домом. Подобные проблемы заставили страны Западного мира отказаться от микрорайонной застройки городов. Тем не менее, в СССР, вплоть до конца его существования, подобных проблем не возникало. Возможно, это обосновано тем, что культурный образ, быт и характер поведения советского человека был несколько иной, чем в капиталистическом мире. Поэтому при переходе страны на капиталистический путь развития, особенно в 90-е годы, все эти проблемы не просто обострились, а набрали колоссальные обороты. В некоторых российских городах это продолжается и до сих пор. Однако, преступность — скорее результат негативного воздействия городской среды, нежели фактор. Поэтому стоит детально разобрать то, как воздействуют на человека спальные районы «каменных джунглей».



Рис. 2. Снос комплекса «Пруитт-Айгоу»

Проблемы микрорайонной застройки. В обиходе жилые массивы часто называют спальными районами. Это название вполне правдоподобно, ибо в большинстве случаев население приезжает в свои квартиры для пассивного отдыха. Если жителю таких районов нужно на работу, в магазин за покупками, в культурно-развлекательный центр для проведения досуга, то в основном он едет в другие части города, как правило — в деловой центр, торгово-развлекательные комплексы и пр.

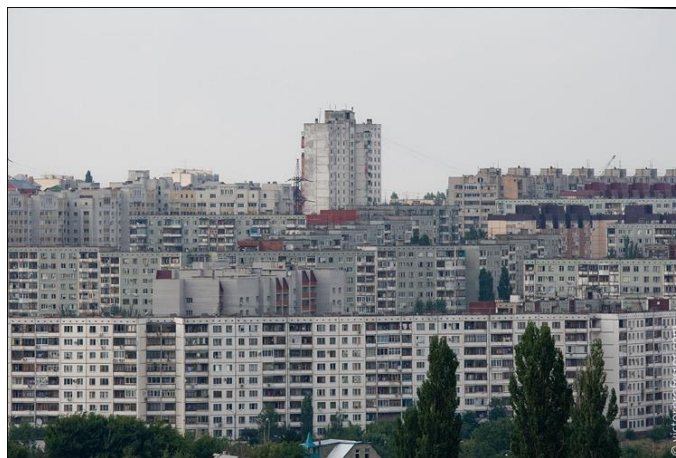


Рис. 3. Спальный район Москвы

Проблемы, которые порождает микрорайонная застройка, можно условно подразделить на *экономические* и *социальные*.

Главной экономической проблемой является ежедневная трудовая миграция населения из спальных районов в места работы или активного отдыха. Если взять в качестве примера практически любой город-миллионник в России, то модель поведения большей части населения примерно одинаковая. Каждое утро граждане тратят около часа времени в пути на работу, которая находится в другом районе. Регулярный поток транспорта по магистралям, соединяющим спальные районы и деловые центры, создает пробки в, так называемые, «часы-пик». Разумеется, восьмичасовой рабочий день отменить не получится, и регулярности трудовых миграций не избежать, поэтому решить проблему пробок можно лишь двумя главными путями:

- Улучшением транспортной инфраструктуры города. Банально, но создав нужное количество хороших дорог можно решить транспортную проблему. В американском городе Атланта, например, для соединения всех транспортных артерий построили огромное количество многоуровневых развязок, соединяющих разные концы города и позволяющих на высокой скорости добираться из одного места в другое.

- Уменьшением дальности трудовых миграций. При грамотном распределении зон проживания, работы и отдыха в городе можно добиться того, что большинству жителей не придется каждый день дважды совершать длительный путь из своего далекого спального района в центр города к месту работы. Но ведь даже для того, чтобы поехать в театр, ресторан или другое место социального или духовного досуга, горожанам приходится покидать свои жилые микрорайоны и ехать достаточно далеко.



Рис. 4. Транспортные развязки в городе Атланта

Если проводить сравнительную оценку стоимости возведения транспортных развязок и магистралей и грамотного распределения зон ежедневной деятельности человека, то последнее окажется проще. Причина в том, что рациональное размещение — процесс постепенный, идущий как воплощение тех концепций, которые были положены в планировку развития города. В то же время, постройка транспортных артерий бывает сложна, дорога, требует срочности решения проблем, а иногда просто невозможна. Это можно отследить на обычном примере — легче постепенно сносить старые здания и заниматься рациональной застройкой с целью борьбы с транспортным коллапсом, чем экстренно сносить целые кварталы для постройки будущей магистрали.

Социальные проблемы связаны с негативным влиянием на человека окружающей его городской среды многоэтажных микрорайонов. Агрессивная безликая среда панельных муравейников, в которой и сегодня живут россияне, оказывает определенное воздействие на их поведенческие установки. Она формирует у них тотальную отчужденность и индивидуализм в самом худшем смысле. Эта среда не способствует общению людей — жильцы многоэтажных домов зачастую не знают даже своих соседей по лестничной клетке [1]. Среди основных проблем

благоустройства дворовых территорий микрорайонов можно назвать: отсутствие качественных детских и спортивных площадок, зон тихого отдыха населения, должного освещения двора; неорганизованная парковка личного транспорта на тротуарах и газонах, отсутствие площадок для сбора ТБО, удовлетворяющих санитарным нормам и требованиям, недостаточное количество озеленения. Все это приводит к тому, что дворы не выполняют свою главную функцию пространства социализации, а служат лишь промежуточной зоной между квартирой и улицей.

В целом, многоэтажные жилые массивы, многие из которых не отличаются архитектурной эстетичностью и не будут этого делать в дальнейшем, представляют печальное зрелище для человеческого глаза. Они формируют унылую депрессивную среду обитания. И если микрорайоны из старых советских «хрущевок» и «брежневок» психологически давят на человека серостью своих фасадов, то современные 20-ти этажные дома угнетают своей высотой. А пустынные, пусть и современные дворы, большую часть которых занимают парковочные места, не создают психологического комфорта для их обитателей. Формирование дворовой среды — это также дело самих граждан. Однако вероятность их активного сотрудничества в данной сфере мала, по причине изолированности индивидов.

Квартальная застройка как способ решения проблем микрорайонов. Для того, чтобы увидеть способы устранения подобных проблем не нужно изобретать велосипед. Достаточно проанализировать опыт западных градостроителей. Застройка одноэтажными пригородами в США также не является наиболее удачной. Куда лучше с этим справились градостроители в Лондоне. Крупнейший город Европы, по сравнению с российскими городами, застроен не по микрорайонному принципу, а по квартальному. Площадь, примерно равная по размерам микрорайону, разбивается на несколько кварталов. Они разделены улицами с небольшой однодвухсторонней проезжей частью и достаточно широкими тротуарами. Дома малой и средней этажности пристроены вплотную друг к другу и имеют небольшие участки перед ними. Чаще всего на первых этажах расположены магазины, кафе и иные объекты малого бизнеса, некоторые здания имеют подземные гаражи. Внутриквартальное пространство используется как в хозяйственных целях, так и в качестве рекреационных зон для жителей квартала.



Рис. 5. Район Лондона Харрингей. Фото со спутника

Плюсы подобного вида застройки видны сразу:

1. Квартальный тип застройки не приносит людям психологического дискомфорта. Благодаря активным фасадам, среде, которая протекает вдоль улицы, отсутствию огромных пустырей и соразмерности человека и зданий формируется комфортное окружение.

2. Так как кварталы строятся с применением теории смешанной застройки, все необходимые человеку заведения и учреждения находятся в пешей доступности друг от друга. Это уменьшает маятниковую миграцию внутри города, снижает нагрузку на автодороги и общественный транспорт, развивает пешеходную и велосипедную инфраструктуру в конкретном районе. Из-за этого появляется общественный запрос на подобное развитие по всему городу.

3. Кварталы безопаснее из-за того, что применяется ограничение автомобильного движения и создаются условия для постоянной активности людей на данной территории.

4. При строительстве в квартальном формате стараются избежать унификации зданий и общественных зон, что делает сформировавшуюся среду более уникальной.

5. Повышается уровень качества жизни в данной зоне. Можно заметить, что стандартные микрорайоны рано или поздно превращаются в некое гетто. С кварталами такое почти не случается.

Застройку кварталов следует вести зданиями малой и средней этажности в зависимости от условий и назначения территории. В целом, гармоничное сочетание частных одно-двухэтажных домов, построенных вплотную; пяти-семиэтажных многоквартирных домов с подземными гаражами и грамотного расположения учреждений социальной, экономической и духовной сферы позволит создать максимально благоприятную среду для жизни человека. Стоит представить примерное описание возможного варианта квартала для подобной застройки:

- Участок площадью примерно 10 га разбивается на кварталы размерами 100×70м.
- Участок описывают магистральные улицы с двусторонним движением, три полосы в каждую сторону, парковочными местами вдоль улиц и тротуарами.
- Кварталы разделяются улицами с односторонним движением, шириной не более 2–3 полос для возможной парковки. Проезжая часть занимает только половину общей ширины улицы, остальное — благоустроенный малыми архитектурными формами и наполненный элементами озеленения тротуар.
- Трех-четыреэтажные здания располагаются по периметру квартала и имеют небольшие участки перед фасадами, шириной около 2 метров для разбивки клумб и иного декоративного назначения.
- Каждое здание имеет подземный гараж с расчетом 1 машино-место на 1 квартиру.
- На первых этажах зданий расположены заведения сферы услуг или офисы.
- Образовательные учреждения, учреждения здравоохранения и шумные развлекательные заведения расположены в отдельно стоящих зданиях.
- Внутри квартала имеется общая территория, организованная под рекреационную зону и зону хозяйственно-бытового назначения. К ней имеют доступ все жильцы, что позволит укрепить социальные связи. Въезд в эту зону осуществляется только для пожарных машин или мусоровозов.



Рис. 6. Примерная визуализация современного квартала

Препятствия реализации концепции квартальной застройки. Несмотря на видимые преимущества перехода к квартальной застройке, в нашей стране существует множество причин, по которым претворить это в жизнь будет не так просто. Вот ряд мероприятий, необходимых для реорганизации жилой застройки и повышения качества жизни населения в нашей стране:

1. Внесение соответствующих изменений и поправок в существующие нормативные документы — градостроительные нормы, СП, СНиПы, СанПиНы и т.п.

2. Качественное обучение будущих градостроителей, повышение квалификации практикующих специалистов. Большинство из них привыкли проектировать микрорайоны и не понимают, как разрабатывать квартальную застройку и зачем это нужно.

3. Изменение строительных технологий. Самым бюджетным жильем по-прежнему остается панельное. Оно может быть вполне комфортным, но для кварталов необходимо выпускать серии с общественными первыми этажами и угловые секции.

4. Создание мотивации у девелоперов, ведь при ее отсутствии не будет ответа на вопрос, почему они должны меняться, микрорайоны тоже неплохо продаются (это не относится к элитному жилью).

5. Просвещение населения, привлечение их к участию в разработке идей для создания комфортной городской среды. Большинство людей привыкли жить в микрорайонах. Немногие из них могут похвастаться опытом жизни в странах Европы, имеющих другой тип организации жилой застройки. Микрорайоны людям не то, чтобы очень нравятся, но и сильной неприязни не вызывают.

6. Внесение изменений в концепцию городского планирования и управления, ведь качество жизни в городе зависит от его пространственной структуры.

Заключение. Как показывает практика, микрорайонная застройка приводит ко множеству проблем, решить которые в нынешних реалиях не так просто. Однако нужно смотреть в будущее и понимать, какое решение будет наиболее выгодным. Стоит ли продолжать расширять города, возводя на окраинах гектары спальных районов доступного жилья и бороться в дальнейшем с транспортным коллапсом, преступностью и маргиналами, или же изменить корень проблемы, осознав причинно-следственную связь и начав развитие кварталов. Воздвигая высотные жилые свечки, застройщики стараются с минимальной площади земли получить максимальную выгоду. Но с другой стороны, при застройке кварталов невысокими домами вплотную, убирается пустующее пространство между домами. Также стоит учесть, что подобное жилье будет иметь более высокую цену ввиду увеличения себестоимости и повышения качества городской среды.

Библиографический список

1. Мозжухин, А. Страх и ненависть спальных районов [электронный ресурс] / Lenta.ru. — Режим доступа : https://lenta.ru/articles/2016/05/20/sleep_district/ (дата обращения : 20.05.2018).
2. Тонев, Л. Композиция современного города / Л. Тонев; перевод Н. Матеева. — София : Издательство Болгарской академии наук, 1973. — 295 с.
3. Витюк, Е. Ю. В поисках идеального города / Е. Ю. Витюк. — Екатеринбург : Архитектон, 2015. — 155 с.
4. Тулаев, А. Я. Строительство улиц и городских дорог / А. Я. Тулаев [и др.] — Стройиздат : Москва, 1974. — 425 с.
5. СП 42.13330.2011. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. Актуализированная редакция СНиП 2.07.01-89 (с поправкой) [электронный ресурс] / Электронный фонд правовой и нормативно-технической документации. — Режим доступа : <http://docs.cntd.ru/document/1200084712> (дата обращения : 25.03.2018).
6. Ореханов, С. Почему всё так: почему продолжают строить типовые микрорайоны / Urban urban. — Режим доступа : http://urbanurban.ru/blog_reflection/438/Pochemu-vsyo-tak-pochemu-prodolzhayut-stroit-tipovye-mikrorayony (дата обращения : 18.03.2018).
7. Варламов, И. Почему микрорайоны — это так ужасно [электронный ресурс] / Livejournal. — Режим доступа : <https://varlamov.ru/2225584.html> (дата обращения : 07.02.2016).
8. Иванченко, Е. А. Комфортная городская среда. Основные проблемы придомовых территорий многоквартирных жилых домов / Е. А. Иванченко // Строительство и архитектура-2017: материалы науч.- практ. конф. — Ростов-на-Дону, 2017г. — С. 31–34.