

УДК 711.01: 711.4.01: 711.5

к.арх., профессор Семенов В.Т.,
Штомпель Н.Э., к.э.н., доцент Ищенко Т.В., Апатенко Т.Н.,
Панкеева А.Н., Яковлев П.А.,
Харьковская национальная академия городского хозяйства

АРХИТЕКТУРНО-ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ ОПТИМИЗАЦИИ СОЦИАЛЬНЫХ ПРОБЛЕМ КРУПНЫХ ГОРОДОВ

Рассматриваются вопросы архитектурно-градостроительного решения современных социальных проблем крупнейших городов. Проведен анализ существующих проблем, их взаимосвязь с внутренними и внешними факторами развития, предложены архитектурно-градостроительные мероприятия по решению проблем

Ключевые слова: социальные проблемы, социальные градостроительные проекты, социальное жилье, городские агломерации, технополисы, технопарки

Человеку еще с незапамятных времен было свойственно искать пути решения социальных проблем при решении планировочной организации мест расселения. К результатам подобных поисков можно отнести утопические социальные градостроительные проекты Томаса Мора, Томмазо Кампанеллы, и др. (рис. 1-2) [1].

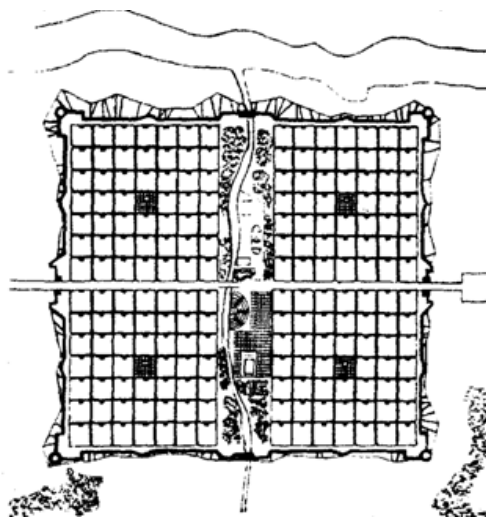


Рис. 1. Планировочная схема организации идеального города по Томасу Морю

Вопросы социальной организации городской среды внимательно изучались и рассматривались многими известными исследователями-градостроителями [2-5]. В тоже время, начало перехода к рыночным отношениям в экономике бывших социалистических стран в конце 1980-х –

начале 1990-х годов привело к серьезным изменениям в развитии городов (рис. 3).

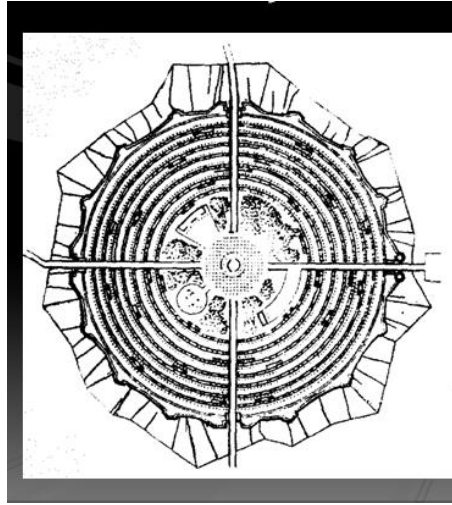


Рис. 2. Планировочная схема организации идеального Города-солнца

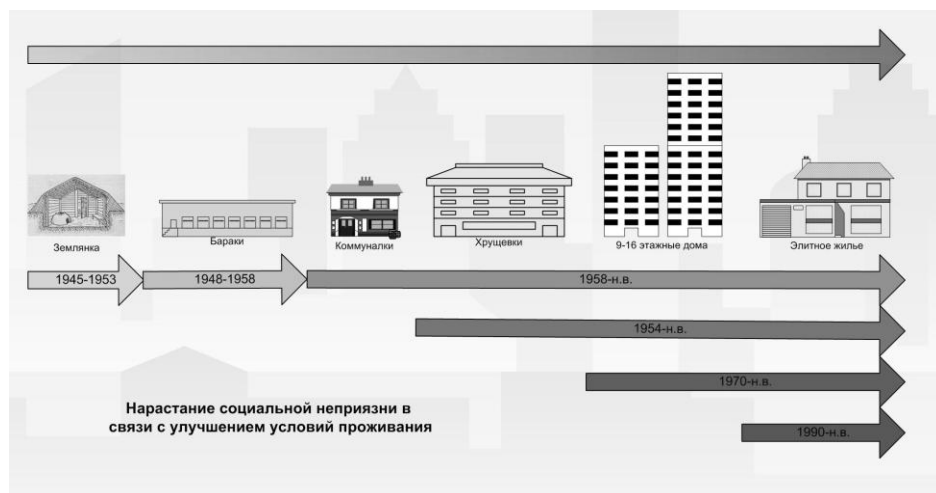


Рис. 3. Нарастание социальной неприязни в связи с улучшением условий проживания

Социальную сферу городского развития можно рассматривать в нескольких контекстах: образовательном, здравоохранительном, культурном, спортивно-оздоровительном и др [6].

Задачей данного исследования является рассмотрение исключительно архитектурно-градостроительных аспектов. Вследствие спада промышленного производства, произошедшего за годы независимости, большинство постсоветских городов превратилось в места концентрации социальных проблем, среди которых повышение уровня безработицы, неполная занятость населения и другие не менее важные. Процессы «ваучеризации» в начале 1990-х гг., а также спонтанной земельной приватизации, внесли свою лепту в процесс тотального, геометрически прогрессирующего социального расслоения общества. Недостаток компетентных управленческих кадров в сфере

проведения городской политики, наделенных необходимыми навыками и опытов, наряду с возникшими экономическими проблемами, привели к возникновению тревожных тенденций в сфере архитектурно-градостроительного развития городов, таких как:

- резкое сокращение объемов жилищного строительства, особенно муниципального за счет средств местных бюджетов и профильных министерств;

- отставание развития транспортной и инженерной инфраструктуры от приемлемого уровня удовлетворения потребностей города;

- «застройка» и «захват» площадок отдыха коммерческими структурами с целью осуществления торговой и предпринимательской деятельности;

- передача помещений и зданий детских дошкольных учреждений и школ силовым и коммерческим структурам;

- сокращение ввода в эксплуатацию объектов социальной инфраструктуры: школ, детских садов, поликлиник и т.п.;

- уничтожение зеленых насаждений в общественных местах и занятие освобождающихся территорий торгово-развлекательными учреждениями;

- изменение функционального характера и структуры застройки в центре города (замена жилых квартир офисами, превращение их преимущественно в торговые помещения).

Кроме этого, годы независимости постсоветских государств в виду сложной экономической ситуации окрашены целым рядом социальных последствий: снижением общекультурного уровня развития населения, изменением моральных критериев и общечеловеческих ценностей, культивированием жестокости, повсеместным использованием сквернословных оборотов в речи и т.д.

Таким образом, результатом переходного экономического периода стало появление в городах не новых стадионов и театров, общественных и рекреационных пространств, а, преимущественно, многочисленных торгово-развлекательных центров (моллов, гипер и супермаркетов, аутлетов и т.д.).

Произошедшие изменения в планировочной структуре города, функциональном зонировании городских территорий наложили свой отпечаток и на систему транспортного обслуживания постсоветского города. Если в советское время ее «система прочности» была рассчитана только на строго определенную нагрузку в «часы пик», то в настоящее время, в виду круглосуточной перегруженности и разнонаправленности транспортных потоков, она попросту не справляется со своей задачей.

В нынешних условиях ни архитекторы, ни урбанисты не в состоянии справиться со сложившимся социальным дисбалансом, вызванным

использованием территорий, строительством различных объектов в зависимости от возможностей заказчика. В качестве выхода из сложившейся ситуации могут быть предложены следующие градостроительные мероприятия:

1. Поиск дополнительных жилищных резервов за счет имеющегося дачного строительства за пределами городской черты города, закрепление этих резервов за горожанами пенсионного возраста для постоянного проживания, с последующей передачей квартир, в которых они проживают на данный момент, их детям, внукам или специальному фонду горисполкома.

2. Организация полного комплекса бытового обслуживания в уже имеющихся микрорайонах города, как это было предусмотрено советскими нормативами (детские сады, школы, магазины в пределах установленной транспортной доступности, в соответствии с необходимыми расчетами).

3. Ограничение влияния гипермасштабных торгово-развлекательных комплексов и образований (моллов, гипер и супермаркетов, центров отдыха и др.) на формирование городской структуры. Рассредоточение обслуживания по различным районам города, с тем чтобы обеспечить доступ к нему населения, проживающего в отдаленных районах.

4. Открытие сети муниципальных магазинов и учреждений обслуживания (аптек, поликлиник, больниц, травмопунктов и др.)

5. Сохранение мест общего пользования и открытых пространств: парков, набережных, бульваров, скверов, их благоустройство и активное включение в планировочную структуру города.

6. Борьба с проявлениями дискомфорта в городской среде (мероприятия по шумозащите, экологозащите и др.)

7. Конверсия заброшенных городских и бывших промышленных территорий, изменение их функционального использования и перепрофилирование в зеленые зоны.

8. Проведение серии энергоэффективных мероприятий, энергореновация существующих зданий серий массового строительства (в том числе пятиэтажек), а также коттеджной застройки в садовых товариществах для обеспечения круглогодичного проживания.

Обращается внимание также на необходимость разработки и реализации на практике компенсационных механизмов наполнения фонда развития городской инфраструктуры за счет тех предпринимательских структур, которые задействованы в коммерческом использовании открытых общественных пространств (кафе, развлекательно-досуговые учреждения и т.д.). Компенсационные механизмы должны быть также применены при решении проблемы жилищной обеспеченности. Если в советский период в 1988-1990 гг. в г. Харькове в эксплуатацию ежегодно вводилось около 10-12 тыс. квартир, то

в настоящее время, это количество существенно снижено и, можно сказать, стремится к нулю.

Задачей внедрения в градостроительную практику предлагаемого механизма является повышение уровня жилищной обеспеченности социально незащищенных слоев населения. Механизм включает в себя реализацию ряда мероприятий, таких как:

- модернизация пятиэтажных зданий в отдаленных районах города;
- перераспределение модернизированного жилищного фонда с предоставлением возможности приобретения улучшенного жилья прежними владельцами и незащищенными слоями населения;
- придание «юридического статуса» так называемому бывшему «дачному» жилью, активно используемому владельцами для постоянного проживания.

При существующих темпах застройки городских территорий (которая зачастую носит довольно хаотичный характер) очень скоро может наступить момент, когда подходящих участков под строительство современного жилья попросту не останется. Уже сегодня строительство большинства жилых домов невозможно в центральной части города вследствие существующих ограничений этажности зданий, а также невозможности присоединения объектов строительства к существующим сетям инженерной инфраструктуры из-за ее ветхости. Таким образом, для застройки остаются так называемые спальные районы, но и там наиболее привлекательные участки уже практически задействованы.

Начало перехода к рыночным отношениям в экономике бывших социалистических стран в конце 1980-х – начале 1990-х годов, конец эпохи индустриализации, быстрое развитие сектора услуг, положили начало процессам субурбанизации в развитии городов, ярким примером чему является и г. Харьков [7].

На сегодняшний день территории садовых товариществ и коттеджных поселков становятся все более привлекательными для организации эффективной жизнедеятельности населения крупных городов.

За пределами административных границ г. Харькова образовалось (частично стихийно) множество садоводческих товариществ и коттеджных поселков (рис.4).

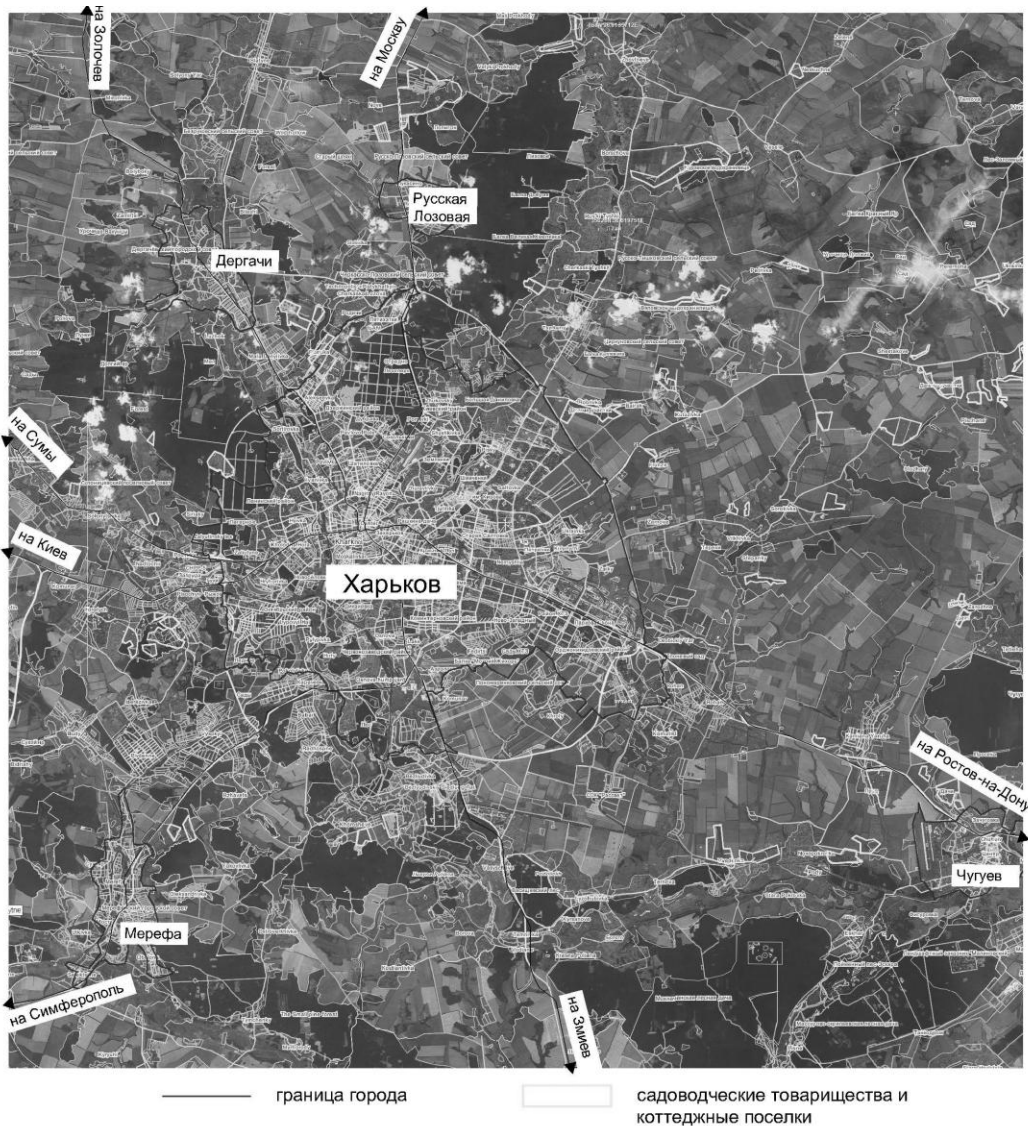


Рис.4. Схема размещения садовых товариществ и коттеджных поселков вокруг г. Харькова

В последнее время на садовых участках стали возникать капитальные постройки, которые используются городскими жителями как загородное первичное, а также вторичное жилье.

Харьковская национальная академия городского хозяйства при содействии Управления градостроительства и архитектуры Харьковской облгосадминистрации провела обследование садовых товариществ и коттеджных поселков Харьковского и Дєргачевского районов. Обследование проводилось с целью изучения тенденций развития Харьковской агломерации. В процессе обследования было выявлено, что многие жители Харькова осваивают пригородные участки, в частности территории садовых товариществ и переоборудуют их под коттеджную застройку. Таким образом, на территории области эти поселения образуют фактически еще одну альтернативную сеть расселения не только для сезонного проживания, а также как загородное

первичное и вторичное жилье. Ниже приведены примеры освоения садовых товариществ (рис. 5 и 6).

За субурбанизацией населения следует субурбанизация промышленности и других сфер занятости. Среди причин субурбанизации промышленности обычно называют возрастание спроса предприятий на крупные земельные участки (в связи с укрупнением), их переориентацию на автомобильный транспорт вместо железнодорожного и внутреннего водного, более низкую стоимость земли в пригородах, миграцию квалифицированных работников в пригородную зону и др.

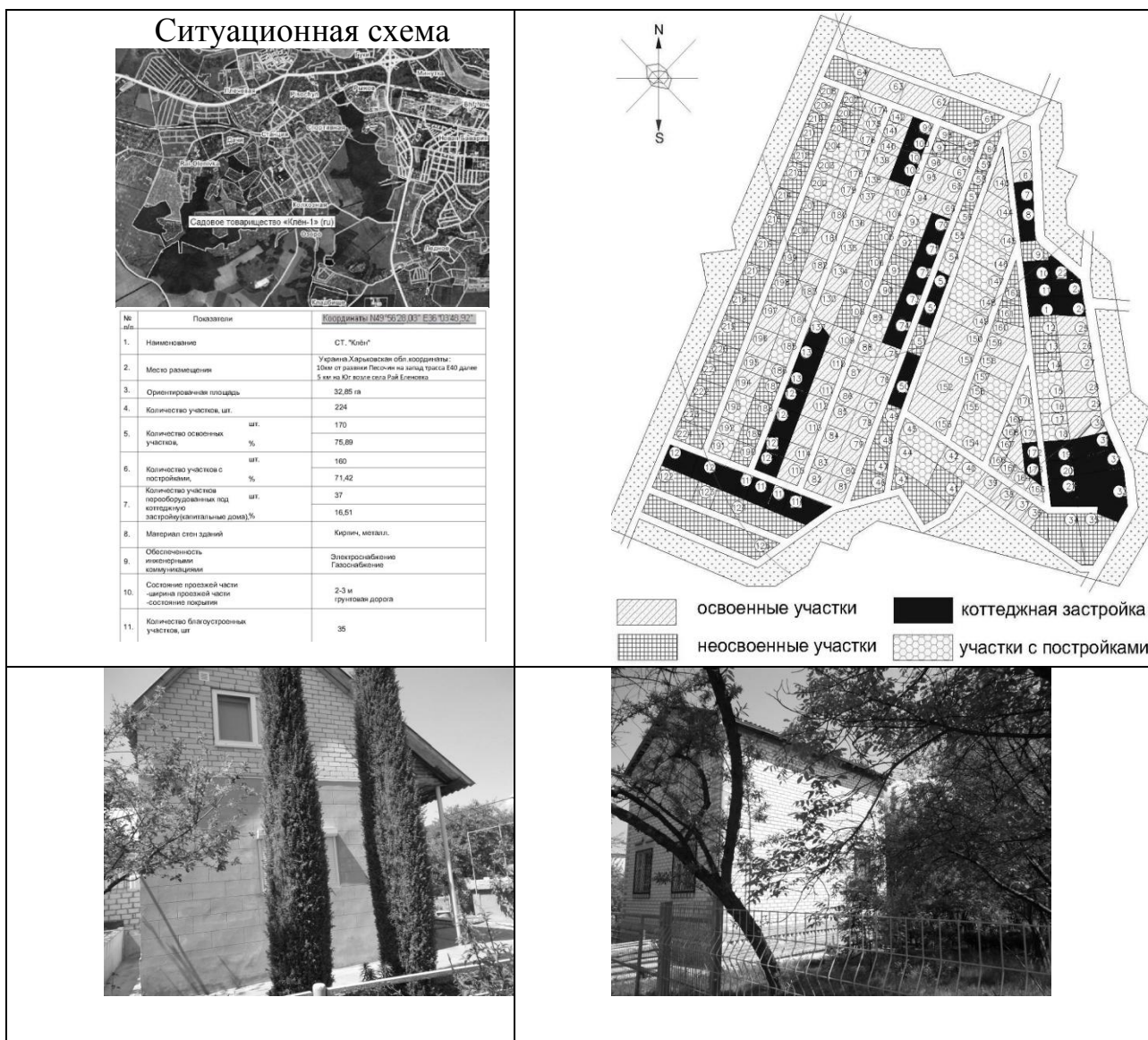


Рис. 5. Садовое товарищество «Клен» (16,5 % территории переоборудовано под коттеджную застройку)

Для обеспечения жителей новыми рабочими местами предлагается создание технополисов, технопарков, инновационных, инвестиционно-финансовых кластеров и логистических узлов.

структуру с двумя центрами (мегаполисами) и многочисленными агломерациями, образовавшимися вдоль трассы [8]. Примером подобных образований может служить «Еврорегион Донбасс», в который входят Ростовская, Донецкая, Луганская и Воронежская области, целью создания которого является повышение эффективности функционирования социальной и экономической систем приграничья путем согласования стратегий пространственного развития всех участников (Рис.7) [9].



Рис. 7. Агломеративные коридоры

Важнейшей задачей развития г. Харькова и Харьковской агломерации является формирование новых центров агломерации с размещением на них объектов городского, регионального и международного значения.

Особенности разработки зоны влияния Харькова состоит в том, что она непосредственно прилегает к государственной границе Украины с Российской Федерацией, то есть является трансграничной и потому требует особенного планировочного подхода.

В рамках реализации развития Харьковской агломерации планируется освоить прилегающие к Харькову территории. Это позволит решить проблему доступного жилья в регионе, а также создать агломерацию с развитой дорожно-транспортной, развлекательной и социальной инфраструктурой. Необходимо на уровне законодательной и местных властей осуществить проекты по созданию инженерной инфраструктуры для нормальной жизнедеятельности жилых поселков, которые пока имеют статус садоводческих кооперативов, с целью оказания посильной помощи городским жителям - владельцам данных поселений, желающих переселиться из городских квартир на природу. Преимущественно, это контингент людей раннепенсионного либо предпенсионного возраста, обладающих достаточной трудоспособностью,

некоторые из которых являются безработными, вследствие экономического кризиса, и потому именно данная категория людей может быть востребована на минипроизводствах, которые предполагается создать вблизи внешних транспортных магистралей.

За последние десять лет активно осуществляются проекты по созданию наукоемких производств (технополисы, технопарки и т. д.), а некоторые из них уже реализуются. Технополис «Пятихатки» (рис. 8) создается на территории, которая в пространственном плане объединенных поселений одновременно владеет развитыми производственными, культурными, рекреационными связями, а также удобными транспортными связями: через нее проходит харьковская окружная дорога и международная автомагистраль Харьков-Москва. Также, на территории Технополиса будет создан «IT-парк (Региональный инвестиционный проект Харьковской области).

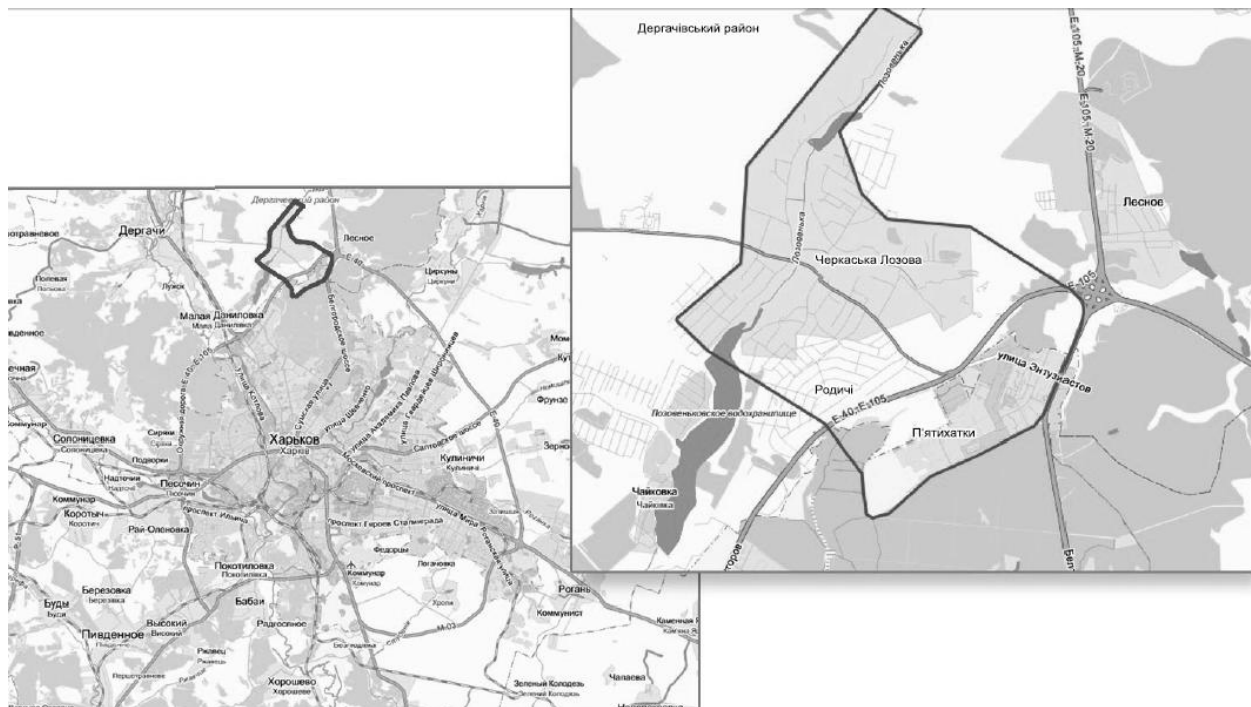


Рис. 8. Размещение технополиса «Пятихатки» в пространственной структуре Харьковской агломерации

Территория имеет все характеристики, свойственные технополису – в ее экономике ведущую роль играют научные институты, которые разрабатывают новые технологии, отвечающие приоритетным направлениям развития науки и техники Украины, и также производства, которые используют в своей производственной деятельности инновационные технологии.

Также, в 2011 году был открыт "Украинско-российский технопарк "Слобожанщина", который разместился на территории государственного предприятия "Харьковский машиностроительный завод "ФЭД". Деятельность

Украинско-Российского технопарка «Слобожанщина» направлена на организацию трансфера технологий в следующих областях: авиация, станкостроение, инновационная мехатроника; новые материалы и нанотехнологии; информационно-коммуникационные технологии; биотехнологии, биомедицина и фармацевтика; ядерные технологии в энергетике и в здравоохранении; энергосбережение и новые технологии производства энергии; приборостроение; новые технологии в АПК.

Коммунальное предприятие (КП) «Индустриальный парк «Рогань» (рис. 9) — пилотный проект правительства Украины по созданию промышленного парка. Цель проекта — реализация новых способов получения отечественных и зарубежных инвестиций в экономику Харьковской области, а также для создания благоприятных условий для реализации проектов с использованием индустриально-аграрного, научного и интеллектуального потенциала Харьковской области.

Участок парка имеет выгодное расположение - находится рядом с межгосударственной автомагистралью Москва-Харьков-Ростов, международным аэропортом и железной дорогой.



Рис. 9. Коммунальное предприятие «Индустриальный парк «Рогань»

Разумеется, кроме промышленности есть целый ряд других функций (сельскохозяйственная, экологическая, рекреационная и др.), которые вообще могут выполняться городами только совместно с сельской местностью. Ареной такого взаимодействия также становятся, в первую очередь, пригородные районы. Примером является инвестиционный проект «Деревня будущего» (рис.10). Целью проекта является создание агропромышленного кластера и предполагает строительство в районах Харьковской области мини-городков с жилыми домами, школами и детскими садами, торгово-развлекательными центрами вокруг ферм и заводов по переработке молока, мяса и кормов [10].



Рис. 10. Инвестиционный проект «Деревня будущего»

Одним из наиболее перспективных направлений развития Харьковской агломерации мы считаем Московско-Белгородское направление.

Вероятнее всего на этом направлении и целесообразно будет размещение «Международного межвузовского студенческого научно-инновационного и спортивного центра» (ММСНИСЦ).

Трансграничные территории необходимо развивать т.к. они обладают огромным потенциалом международного сотрудничества. Благодаря трансграничным территориям возможно проводить интенсивный обмен не только в сферах культуры и торговли, но и в инновационном пространстве. Учитывая потенциал Харькова как крупного научного и студенческого центра целесообразно этот потенциал максимально использовать для международных связей.

Одной из возможностей реализации этой идеи является создание ММСНИСЦ т.к. рядом с Харьковом находятся Белгород и Курск имеющие серьезные студенческие и научные кадры.

В предлагаемом решении ММСНИСЦ реализуется возможность создания круглогодичной площадки для проведения совместных научно-исследовательских конференций, семинаров, диспутов, для разработки и улучшения не только учебных планов и программ, выработки направлений для новейших специализаций, но и разработка инновационных проектов на серьезном научном уровне. Безусловно, участниками этого проекта станут только лучшие представители студенческой молодежи, наиболее «продвинутые» преподаватели. При этом и преподаватели, и студенты будут

представлять свои страны и свои вузы. ММСНИСЦ не закрыт для участия в его работе преподавателям и студентам – аспирантам стран дальнего зарубежья.

Для создания подобного комплекса потребуются не только добрая воля властных структур пограничных стран, но и не малые средства. Опыта создания подобных проектов в странах СНГ нет. Поэтому идею проектирования, строительства и финансирования необходимо рассматривать как международный инновационный проект.

Литература:

1. Семенов В.Т., Штомпель Н.Э. Формирование устойчивого развития мегаполисов. Урбанистические аспекты. – Харьков, ХНАГХ, 2009. – 335 с., ил.
2. Баранов А.В. Социально-демографическое развитие крупного города. - М.: Мысль, 1987.
3. Глазычев В.Л. Социально-экономическая интеграция городской среды. – М.: Наука, 1984.
4. Гутнов А.Э. Эволюция градостроительства. – М., 1984.
5. Гутнов А.Э., Лежава И.Г. Будущее города. – М., 1977.
6. Соколов М.М. Социально-экономические проблемы функционирования и развития. Методы исследования и регулирования. – М.: ГАСИС, 2010. – 312с.
7. Т.Н. Апатенко, А.Н. Панкеева, В.Т. Семенов. Основные тенденции формирования городских агломераций//Коммунальное хозяйство городов: науч.-техн. Сборник, вып. 105.- Х.:ХНАГХ, 2012 – С.508-515.
8. В.Я. Любовный, О.С. Пчелинцев. Зарубежные городские агломерации: тенденции развития и управления. Доклад. М., 2001 г.
9. Еврорегион Донбасс [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.loga.gov.ua/oda/ter/tp/actvity/donbas/>
10. Официальный сайт Харьковской областной государственной администрации. [Электронный ресурс]. Режим доступа: www.kharkivoda.gov.ua

Анотація

Розглядаються питання архітектурно-містобудівного рішення сучасних соціальних проблем найзначніших міст. Проведено аналіз існуючих проблем, їх взаємозв'язок з внутрішніми та зовнішніми факторами розвитку, запропоновані архітектурно-містобудівні заходи по вирішенню проблем.

Abstract

The questions of architectural and urban solutions to contemporary social problems of major cities. The analysis of existing problems and their relationship with internal and external factors of development, proposed architectural and urban planning activities to address the problems