

Современные проблемы реконструкции городской среды

Богданова Е. Ю.

Комитет по градостроительству и архитектуре
г. Санкт-Петербурга,

Путерман Л. Н.

ФГУП «РосНИПИ Урбанистики»,
г. Санкт-Петербург, Российская Федерация

Обозначены основные проблемы реконструкции исторических городов, приспособления центральных районов к современным условиям жизни, повышения качества ранее освоенных городских территорий. Приведены результаты анализа застройки жилыми зданиями индустриального домостроения. Обозначены пути реконструкции сложившейся транспортно-пешеходной системы города.

В настоящее время, в условиях ограниченных территориальных ресурсов, вопросы эффективности использования городских земель и оптимального соотношения возможного экстенсивного освоения свободных территорий и допустимого интенсивного градостроительного освоения застроенных территорий являются важнейшими при формировании градостроительной политики.

Сегодня фактически нет ни одного города с возрастом более 30 лет, для которого вопрос реконструкции – в той или иной форме – не был бы актуален.

Исторические города, насчитывающие не одну сотню лет, имеют целый комплекс проблем, связанных как с реконструкцией отдельных зданий при сохранении их внешнего облика, так и кварталов и целых планировочных районов.

Города и районы более позднего строительства, в частности, застроенные во второй половине XX в., за редким исключением, не отличаются ни качеством проектирования и строительства, ни комфортностью созданной среды проживания.

Парадоксальность идентичности проблем, а именно некомфортности и неприспособленности жилой среды, сформированной в столь различные временные периоды, к нормам и требованиям настоящего момента на самом деле кажущаяся. Несоответствие качества городской среды – от жилищных условий отдельного индивидуума до пространства обитания городского сообщества – и предъявляемых к ней сегодня требований обусловлено масштабами происходящих в обществе изменений (технических, технологических, социальных, а также стремительно растущего уровня технической оснащенности быта населения).

В то же время, в зависимости от периода формирования урбанизированного пространства – от античности до XX в. - можно выделить определенную специфику вопросов, связанных с приспособлением этого пространства к нуждам и потребностям настоящего момента.

Со словом «реконструкция» и у профессионалов, и у обывателей *a priori* связаны работы, омолаживающие отдельные жилые и общественные здания, производственные сооружения и конструкции. Сегодня их пост-реконструктивное состояние отвечает, в основном, критериям XXI в. Вне всякого сомнения, введенным в них строительным конструкциям и деталям предстоит долговременная эксплуатация, но особое место в «новой жизни» зданий занимает архитектурное решение. Если все то, что обновлено внутри зданий, направлено на обеспечение комфорта проживания и труда, то архитектура здания или сооружения – это элемент социального пространства городской среды, элемент видеоэкологии. Именно видеоэкология ответственна за воздействие материальной среды города на психологическое состояние человека, его настроение и работоспособность.

Однако, в ходе реконструктивных мероприятий, помимо вопросов, касающихся индивидуального здания (конструктивно-технических решений, формирования или сохранения внешнего облика), и в случае восстановления исторического облика застройки, и при реконструкции массовой застройки, встают проблемы адаптации реконструируемого объекта к своему пространственному окружению, т.е. проблемы градостроительные. К ним в первую очередь относятся: изменение функционального использования здания, возможности его полноценной эксплуатации в существующей исторической среде, в частности организации подходов, подъездов, парковочных мест в условиях стесненности участков. При

этом, при реконструкции жилых зданий, как правило, не рассматриваются вопросы социально-бытовой инфраструктуры, обеспечивающей полноценное обслуживание населения именно на первичном уровне – обеспеченность школьными местами и детскими дошкольными учреждениями, объектами здравоохранения и продовольственными магазинами повседневного спроса и т.д.

Кроме этих проблем, связанных в основном, с бытовым обслуживанием населения, существует ряд серьезнейших макроструктурных проблем исторических городов, таких как технологическое несоответствие планировочной структуры центральных районов реалиям современной жизни, например, неприспособленность улично-дорожной сети к возрастающей интенсивности движения, систематически приводящая к полной остановке транспортного движения и невозможности функционирования города как единого организма.

Сегодня в большом количестве городов транспортные пробки приобрели массовость. Их негативное влияние на жизнь города общеизвестно, и общественный резонанс ориентирован исключительно на них и на зауженность проезжих частей улиц, возникших из-за парковки машин. При этом проблема потери стабильной пропускной способности транспортных артерий города рассматривается вне пространства жилой среды, т.е. микрорайонов и кварталов.

Переходя к ним, необходимо остановиться на возможностях и мотивации приобретения автомобилей. На современном этапе развития общества стоимость приобретения квартир необходимо соотнести со стоимостью покупки автомобиля. Так, для г.Москвы средний автомобиль по своей продажной стоимости адекватен 2-2,5 м² площади квартиры, для г.Санкт-Петербурга – 4-4,5 м², для городов со стоимостью 1 м² до 1 тыс. \$ - порядка 10-15 м². Для основной массы населения накопление необходимой для приобретения квартиры суммы происходит за желаемое реальное время, и автомобиль становится реальным фактом улучшения жизни. При этом семья, не увеличивая на какое-то время норму жилой обеспеченности, требует парковки машины рядом с местом проживания. И это место – либо на улице, либо в микрорайоне или квартале.

Необходимо понимать, что реконструкция только исторических, центральных районов городов и приспособление их к современным условиям жизни, несмотря на свою значимость в обеспечении устойчивого развития города, не единственное направление реконструктивной деятельности.

В современных условиях комплексная реконструкция жилых кварталов, застроенных домами первых массовых серий в 1960-90-е гг., с учетом масштабов реализованного строительства, имеет общегосударственную

значимость и является одним из важнейших направлений градостроительной деятельности с целью не только повышения экономической эффективности использования городских земель, но и стабилизации и улучшения социального климата.

При этом повышение качества ранее освоенных городских территорий становится единственно возможным путем сохранения привлекательности нецентральных жилых районов.

Возвращаясь к теме видеоэкологии, необходимо отметить, что безликие массивы индустриального типового домостроения, по данным специальных исследований, несут в себе отрицательный заряд психоэмоционального давления. Полагаем, что с повышением качества проживания проблема избавления от индустриальных домов первых серий перерастет в проблему реконструкции и реабилитации эстетики и духовности жилых зданий. Практика показала, что даже строительство мансард оказывает преобразующий эффект в изменении облика рядовых типовых жилых зданий.

К примеру, Генеральным планом г.Санкт-Петербурга продекларировано, что в ближайшие 10-15 лет не менее трети прироста объемов фонда недвижимости в городе произойдет в результате реконструктивных мероприятий. Градостроительные преобразования в районах массовой жилой застройки 1960-90-х гг., включающие как прирост объемов жилищного фонда, так и капитальный ремонт и модернизацию жилищного фонда, должны привести к снижению численности населения этих районов (3 млн.чел) на 100 тыс.чел., что обусловлено в основном ростом обеспеченности жильем. При этом 20% общего прироста жилого многоквартирного фонда должно быть обеспечено за счет реконструкции существующих жилых кварталов. В составе программы первоочередных мероприятий (2010 г.) важнейшими в области жилищного строительства названа реконструкция пятиэтажек и ветхого фонда.

В то же время, уже задолго до начала разработки нового Генерального плана, перед г.Санкт-Петербургом, как и перед всеми городами страны, реализовывавшими массовое жилищное строительство на протяжении последних 50 лет, вопрос реконструкции этого огромного объема жилого фонда встал с особой остротой.

Так, в г.Санкт-Петербурге за период 1958-1970 гг. на территории 100 кварталов построено 2400 жилых зданий, что на 2000 г. составляло 10% квартир. В этом жилом фонде проживало 600 тыс.человек (11% численности населения города).

Территории градостроительного освоения 60-х гг. были застроены в большинстве своем кварталами с площадью 30 – 50 га с населением

10-15 тыс.чел., плотностью застройки 3500-4500 м² общей площади на 1 га и плотностью населения около 300 чел/га.

В рассматриваемых кварталах к настоящему времени при практически полностью реализованном жилищном строительстве участки, зарезервированные под строительство объектов торгово-бытового обслуживания и социального обеспечения (торгово-бытовые центры, поликлиники, детские сады, школы, дома творчества и др.), не освоенные в связи с существовавшим остаточным принципом инвестирования в сферу социального строительства и представляющие собой значительный территориальный ресурс, являются объектами особого и пристального внимания инвесторов.

Одновременно необходимо отметить, что потребность в строительстве ряда детских дошкольных учреждений и школ отпала в связи со значительными изменениями в демографической структуре населения г.Санкт-Петербурга. Кроме того, нереализованное строительство объектов коммунально-обслуживающего назначения (к примеру, бани и т.д.), предусмотренных проектами застройки кварталов, по современным санитарно-гигиеническим требованиям не может быть осуществлено в сложившейся жилой застройке.

Реализация в рамках Федеральной программы «Жилище», Региональной программы реконструкции жилых домов первых массовых серий в г.Санкт-Петербурге строилась на отказе от массового сноса панельных зданий и выполнении капитального ремонта с утеплением зданий, реконструкции существующего жилого фонда с повышением этажности и пристройкой дополнительных объемов, новом строительстве, модернизации и реконструкции инженерных сетей и сооружений, благоустройстве территорий, разукрупнении кварталов.

Проведенный анализ реализованного строительства в кварталах застройки 60-80-90-х г. в г.Санкт-Петербурге показал следующее:

- плотность населения, в среднем, почти вдвое ниже современных нормативов (210-350 чел/га или 50-70% от норматива);
- практически всегда достаточную обеспеченность детскими дошкольными учреждениями и школами (при нереализованных 20-40% строительства этих объектов на территории большинства кварталов);
- острую недостаточность парковок для легкового автотранспорта жителей кварталов;
- значительную степень износа существующей системы инженерных коммуникаций – как магистральных, так и внутриквартальных;

- энергозатраты, связанные с эксплуатацией зданий, в 3 раза превышающие нормативные;
- высокую степень озеленения ($\geq 16-30$ м²/чел или двукратное превышение норматива) при острой недостаточности количества оборудованных детских и спортивных площадок.

При этом состояние имеющихся элементов благоустройства в большинстве случаев неудовлетворительное, засоренность территорий кварталов выше разумных пределов (как результат несовершенства системы очистки и мусороудаления).

Выполненная в рамках реализации Программы реконструкция жилых кварталов в разных районах г. Санкт-Петербурга, к настоящему времени фактически выразилась исключительно в дополнительном строительстве значительных объемов новых жилых зданий, благоустройстве их придомовых участков и не более. Вопросы комплексного благоустройства этих кварталов не решены по-прежнему.

Мы коснулись пока только одной темы – зданий типового проектирования. Но жилые здания – это главная составляющая городской среды, которая формировалась на основе СНиПовских единых постулатов вне зависимости от физических параметров города – что миллионники, что пятидесятитысячники либо еще меньшие.

Сегодня объективная оценка результатов массового жилищного строительства и реалий рынка показывают, что назрела необходимость принципиальной оценки адекватности жилой среды, именно микрорайонов, эксплуатационным условиям и нагрузкам начала XXI в. Создававшаяся до последнего времени планировочная структура внутримикрорайонного пространства была основана на тупиковости проездов, низком уровне автомобилизации населения, нереальности размещения машин в крупных многоэтажных гаражах. Эти факторы определяли нормативные параметры транспортно-пешеходной сети.

Жизнь показывает, что не учитываемые территориальные ресурсы внутримикрорайонного пространства должны быть реализованы путем реконструкции сложившейся транспортно-пешеходной системы. Этот процесс реконструкции неизбежен, т.к. существующая система не обеспечивает не только парковку машин, но и проникновение в жилые комплексы тяжелой техники, пожарных машин, эвакуаторов, скорой помощи, для которых совершенно необходимо иметь либо сквозные, либо кольцевые направления въезда-выезда.

С необходимостью реконструкции транспортно-пешеходных внутримикрорайонных направлений связан также процесс «уплотнительной застройки».

Специфика планировочных решений застройки кварталов 60-90-х гг. прошлого века была продиктована социальной направленностью градостроительной политики и учитывала ожидаемое повышение социальной активности населения и отдыха по месту проживания. Реализация теории «города-сада» через призму XX в. привела к низким показателям застройки кварталов массового строительства и высокому уровню озеленения внутриквартальных пространств.

Увы, теория на практике не работает; но чем более развивается уровень технического обслуживания населения, тем более сокращается потребность человека в контактах и времяпрепровождении по месту жительства. Кстати, еще полвека назад это предсказывал известный ученый с мировым именем – лорд Бертран Рассел. «Уплотнительную застройку» необходимо использовать как фактор реконструкции городской среды.

Как ни парадоксально, но отсутствие в жилых домах индустриального домостроения и строящихся ныне возможности внутриквартирной перепланировки и реконструкции не рассматриваются и не учитываются. Прекрасно понимая удобство быстровозводимости зданий, обратимся к результатам их эксплуатации.

Первое, что совершенно не учитывается, – это практическая нереальность способствовать росту жилищной обеспеченности.

Второе – не учитываемое в государственном масштабе торможение для десятков миллионов человек возможности жить более просторно. Если говорить прямо, то сегодняшняя норма жилищной обеспеченности будет действовать для этой массы населения в течение XXI в. И здесь возникает вопрос – почему и проекты, и строители за счет минимальнейшего удорожания не предусматривают в монолитных несущих межквартирных перегородках закладных деталей – дверей, соединяющих смежные квартиры и неиспользуемых до востребования.

Реализация генеральных планов очень большого числа городов показывает, что заложенные в них ресурсы для освоения застройки фактически в разной степени остаются незастроенными. Учитывая то обстоятельство, что процесс автомобилизации имеет оптимистическую тенденцию, вопрос реконструкции транспортной системы городов необходимо решать с максимальным увеличением плотности улично-магистральной и дорожной сети, а на незастроенных территориях – с рассечением традиционных по площади микрорайонов предстоящего строительства.

Из поля зрения реконструктивных мероприятий до настоящего времени выпадают пространства садоводств, садово-ягодников и других аналогичных образований. Эти структуры ни юридически, ни градостроительно

не входят в состав планировочно управляемых зон или районов. Долговременность функционирования превратила их фактически во второе жилье, сохранив изначальные сетки узких проездов. Сегодня они представляют собственность и трансформация жилых строений со временем в круглогодичное жилье неотвратима. В связи с этим уже сегодня необходимо реконструировать основные пешеходно-транспортные проезды.

При решении вопросов реконструкции городской среды необходимо учитывать то, что к настоящему времени формируется комплекс проблем, связанных с недалекновидностью, в силу разных причин, реализуемой градостроительной политики, а именно:

- учитывая ведущийся сегодня поиск путей повышения рождаемости в Российской Федерации, а также нормативное снижение наполняемости детских групп и классов, отказ от резервирования территорий под детские дошкольные учреждения и школы может оказаться фатальным с точки зрения обеспечения нормативного уровня обслуживания населения в уже обозримом будущем,
- нерешенность вопроса размещения хотя бы нормативного числа парковочных мест в реконструируемых кварталах незамедлительно ведет к утрате имеющихся элементов благоустройства (в первую очередь, площадок для игр и отдыха), зеленых насаждений, ухудшению условий безопасности проживания и экологической ситуации в кварталах,
- отсутствие действенного правового механизма (на примере г. Санкт-Петербурга), гарантирующего соблюдения прав и интересов населения при расселении домов, подлежащих капитальному ремонту или реконструкции, фактически сводит к нулю возможность комплексной реконструкции кварталов массовой застройки 60-90-х гг., и провоцирует повышение уровня социальной напряженности.

Необходимо отметить, что решение вопросов, связанных с реконструкцией отдельных объектов, возможно в рамках отдельных инвестиционных проектов. В то же время, решение вопросов формирования инфраструктур – инженерно-транспортной, социально-бытового обслуживания и др., лежащих в плоскости коллективных интересов городского сообщества, не является предметом финансовых интересов отдельных инвесторов и выходит на общегородской уровень, требующий бюджетного обеспечения.

Получено 26.03.07