

ВВЕДЕНИЕ

Данное учебное пособие является обобщением многолетних научных и проектных поисков авторов и базируется на современных и классических трудах по жилой тематике и проблемам устойчивого развития жилой среды в различных природно-климатических условиях ведущих российских и зарубежных исследователей. В пособии также используются материалы диссертационных исследований, выполненных и защищенных под руководством авторов, и работы, выполненные совместно с аспирантами и магистрантами.

Обращение к проблеме формирования комфортной жилой среды неизбежно сопряжено с решением проблемы рационального использования природных форм в виде неотъемлемых элементов жилища. Как важная составляющая жилой среды, природные компоненты участвуют в ее построении в виде ландшафтных комплексов общего пользования и в виде ландшафтных структур и отдельных зеленых форм, принадлежащих индивидуальным домовладениям или индивидуальным ячейкам многоквартирных жилых образований. Эти обобществленные и частные природные компоненты, дополняя друг друга, призваны создать основу для обеспечения высоких эколого-гигиенических показателей городских поселений, где проживает около 75% жителей России, и придания городскому жилищу одного из базовых свойств жилища идеального, а именно единства с природным окружением. Наиболее полно это базовое свойство проявляет себя в загородных виллах как общепризнанной форме идеального жилища. Отсутствие в современной высокоурбанизированной жилой среде городов сбалансированной природной составляющей приводит к крайней степени дискомфорта проживания в крупных и крупнейших городах России. Данное обстоятельство побуждает городских жителей строить так называемое второе жилище, призванное служить своеобразным компенсатором неудовлетворенной в городе потребности в общении с природой. Это явление, в свою очередь, приводит к деградации и прямому вытеснению естественно-природных комплексов из ближайшего окружения городов, что является дополнительным фактором, способствующим ухудшению эколого-гигиенических показателей как городов, так и прилегающих к ним территорий большинства регионов России.

Существо проблемы состоит в том, что структурная организация современного городского жилища, за редким исключением, не предусматривает выделение специализированных открытых и закрытых пространств, предназначенных для культивирования природных форм. Организация жилой застройки в целом и типология среднеэтажных и многоэтажных городских домов в основной массе таковы, что в них отсутствуют квартиры с участками, эксплуатируемые кровли, развитые лоджии и террасы для размещения зелени, зеленые комнаты и встроенные зимние сады. Положение усугубляется отсутствием должного уровня разработки и реализации проектов ландшафтной организации открытых обобществленных пространств и отсутствием понимания необходимости коренного пересмотра системы организации транспортного движения в городе и системы хранения индивидуальных транспортных средств. Все это в сово-

купности приводит к тому, что жилая среда современных российских городов, по данным медико-экологических исследований, характеризуется как среда, в значительной мере ущербная с точки зрения обеспечения экологического равновесия и вследствие этого агрессивная по отношению к горожанину.

Мировой опыт проектирования жилищ, интегрирующих ландшафтные компоненты, современные технологии, которые дают возможность достаточно эффективно трансформировать конструктивные элементы зданий, регулировать параметры микроклимата помещений, эффективно использовать эксплуатируемые кровли в большинстве обжитых регионов, позволяет сделать заключение о необходимости активизировать научные и экспериментальные проектные разработки в области интегрирования в жилище ландшафтных компонентов с учетом специфики природно-климатических условий России и прогнозов, связанных с перспективой глобального потепления климата планеты.

Авторы благодарят за плодотворное сотрудничество защитившихся под их руководством кандидатов архитектуры, работающих ныне в разных городах России: Д. В. Березина, К. Н. Гребенщикова, Е. Р. Полянцеву, М. Ю. Чикоту, Е. А. Голубеву, а также О. А. Ульчицкого, Е. Е. Бакшееву; авторы благодарят своих аспирантов разных лет Г. М. Заварзина, А. В. Шушлебину, А. М. Якимову, В. Н. Куршакову, Е. В. Соняк, Е. А. Евдокимову и магистрантов Ю. К. Андрееву, Д. Н. Бочкарева, бывших студентов А. А. Григорьеву, А. Б. Шумакова, А. Чиркова за подготовку графических и аналитических материалов. Авторы отмечают вклад коллег в подготовку ряда материалов и благодарят профессора Н. С. Акчурина, доцента Т. М. Матвееву, доцента К. Н. Гребенщикова, старшего преподавателя А. М. Якимову.

ЗЕЛЕНАЯ АРХИТЕКТУРА. ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ АСПЕКТ

Рекреационно-коммуникационный каркас города

Размышляя о формировании основных структурных элементов современного города и перспективах его развития, необходимо определить его основные характерные особенности, потенциал и перспективные направления развития [1–10].

Перечислим наиболее значимые характеристики, определяющие потенциал развития водно-зеленого каркаса крупного города [10, 13]:

- географическое расположение и ландшафт;
- историко-архитектурные предпосылки развития водно-зеленого каркаса;
- структурная организация городской ткани: компактность/расчлененность/протяженность и пр.; наличие территорий в черте города, предполагающих возможность коренной реконструкции существующей застройки;
- наличие в структуре города малоосвоенных пойменных и прибрежных территорий;
- наличие рекреационной составляющей — лесопарковое окружение;
- водные ресурсы; климатические и микроклиматические характеристики;
- наличие предпосылок для внедрения инновационных и экологических подходов к развитию структуры города.

С точки зрения перспектив развития современного российского города одной из актуальных тенденций является реализация современных концепций зеленого города и зеленой архитектуры в рамках его природно-климатических особенностей и социокультурных и технологических возможностей. Продвижение и внедрение зеленых технологий в стратегию развития города решит ряд задач: компенсации отрицательного воздействия на параметры искусственной среды климатических изменений, минимизации расходов по созданию комфортного микроклимата открытых и закрытых средовых образований во все сезоны года, обеспечения психологического, визуального и акустического комфорта в городской среде.

В качестве основы для реализации и внедрения предложений по перспективам развития города в векторе зеленого движения мы опираемся на следующие принципы: содружество с природой; регионализм, включенный в мировой контекст; креативность; системность и последовательность; применение новейших тенденций и технологий в области градостроительства.

На основе выдвинутых принципов и акцентов определим основные векторы — направления пространственного развития российского города [10]:

- позиция первая — формирование полноценного коммуникационно-рекреационного каркаса города на основе концепции многослойного города, зеленых технологий и местных ландшафтных особенностей, имеющихся ресурсов развития городского пространства, разделения и четкого структурирования транспортно-пешеходных потоков, обеспечения оптимальных взаимосвязей всех структурных элементов города и общероссийской транспортной сети;

– позиция вторая — формирование узлов коммуникационно-рекреационного каркаса: а) как системы центров деловой и социальной активности на основе объединения образовательных, научных и бизнес-объектов, привлечения зарубежных партнеров и инвесторов; б) как системы центров культуры и досуга, оснащенных полноценной обслуживающей инфраструктурой;

– позиция третья — комплексное формирование зеленых зон, включающих площадки для экспериментального зеленого строительства, внедрения и апробации устойчивых и новейших тенденций в градостроительстве и жилищном домостроении.

Концепция водно-зеленого каркаса. Рекреационно-коммуникационный каркас города формируется на принципе «эффективного содружества традиционных элементов улично-дорожной сети города с природными формами», и в его основу ложится развитие имеющегося транспортно-пешеходного, водного и зеленого компонента городской среды. Основой водно-зеленого каркаса может стать озелененная прибрежная территория, которую следует связать «зелеными коридорами» с существующими зелеными зонами (парками, садами, скверами), водоемами и окружающей лесопарковой зоной. Необходимо произвести комплексное благоустройство этих территорий. Важно дополнить ствол и ветви выделенного водно-зеленого каркаса новыми зелеными и рекреационными элементами городской инфраструктуры путем озеленения прилегающих улиц, площадей и жилых дворов. Формируемый коммуникационно-рекреационный водно-зеленый каркас города должен объединить комфортными связями, включить в свою структуру и развивать как элементы единой инфраструктуры основные объекты культуры и памятники архитектуры, объекты, обслуживающие основные деловые, социальные и досуговые интересы населения.

Необходимо обеспечить эти зоны различными природными формами и рекреационными зонами, теневыми экранами и высоким качеством благоустройства территории и средового дизайна. Все элементы водно-зеленого каркаса, помимо общественного транспорта (преимущественно с электрическими двигателями), должны быть рассчитаны на комфортное пешеходное, велосипедное и прочее перемещение, базирующееся в основном на использовании мышечных усилий человека. Организация транспортной схемы должна основываться на концепции многослойного города. Для максимально возможного разделения путей перемещения пешеходов и транспорта необходимо рационально сочетать приемы «подземной» и «надземной» урбанистики.

В интересах обеспечения оптимальных параметров среды необходимо формировать структуру водно-зеленого каркаса на основе использования приемов застройки комплексов жилых и общественных зданий с активным включением природного компонента (с применением озелененных курдонеров, зеленых стен, кровель и ограждений, частичного вземления и озеленения зданий, а также приемов ленд-арта).

Предлагаемые преобразования направлены на создание благоприятного микроклимата и повышение психологического комфорта для жителей и гостей города. Они ориентированы на более эффективное использование потенциала города и в значительной мере увеличат его инвестиционную привлекательность и статус.

Итак, выделим перспективные направления развития концепции водно-зеленого каркаса города [10]:

- реализация модели преобразования пространственной структуры города в рамках создания коммуникационно-рекреационного каркаса города;

- размещение в рамках узлов каркаса (при рефункционализации промплощадок) центров деловой и социокультурной активности и инновационных разработок, ориентированных на ресурсосбережение и исключающих неблагоприятные воздействия на окружающую среду;

- размещение в рамках каркаса (на территориях ветхой малоэтажной застройки) системы площадок для зеленых жилых комплексов экспериментального строительства.

Исходя из выделенных направлений, определим стратегические программы развития: создания коммуникационно-рекреационного (водно-зеленого) каркаса города; реализации системы центров деловой и культурной активности; экспериментального жилищного строительства в рамках развития зеленого движения, — и рассмотрим его реализацию для г. Екатеринбурга.

Екатеринбург — город с большим потенциалом для пространственного, инфраструктурного, промышленного, инновационного, социокультурного развития. В числе отличительных черт, характеризующих потенциал города, с точки зрения пространственного развития целесообразно выделить следующие: географическое расположение; компактность; наличие значительных территорий, предполагающих возможность коренной реконструкции, включая реконструкцию на основе полного сноса существующей застройки; практически не освоенные пойменные территории реки Исети и прибрежные территории крупных водных бассейнов; плотное лесопарковое окружение; относительно здоровый микроклимат с полноценным сезонным наполнением. Потенциал совершенствования городской инфраструктуры определяется как перечисленными ресурсами пространственного развития города, так и созданной за предыдущие годы структурой с запрограммированным вектором развития. В городе создаются предпосылки для внедрения инновационных подходов, нацеленных на возрождение промышленного потенциала региона. Город привлекателен для инициативных, предприимчивых, одаренных людей, прогрессивных организаций и структур российского и международного уровня своим социокультурным потенциалом. Амбициозная задача стать своего рода третьей столицей России сама по себе может служить для горожан опорой и мощным стимулом для создания системы концепций, определяющих будущее города [10].

В этой связи одной из приоритетных задач, требующих особо внимательного к себе отношения, является постановка, продвижение и реализация концепции города-сада в рамках возможностей, определенных спецификой города и климата. Концепция города-сада приобретает новые перспективы для осуществления с учетом инновационных подходов, практикуемых в рамках направления «зеленая архитектура». Повсеместному продвижению зеленых технологий способствует успешное решение с их помощью ряда задач. К их числу прежде всего следует отнести задачу компенсации отрицательного воздействия на параметры искусственной среды глобальных изменений мирового

климата и задачу минимизации расходов ресурсов для создания комфортного микроклимата как открытых, так и закрытых средовых комплексов. Особое место в этом ряду занимают также задачи обеспечения психологического, визуального и акустического комфорта. В конечном счете следует стремиться к тому, чтобы городская среда стала максимально комфортной и привлекательной во все сезоны года не только для горожан, но и представителей делового и рекреационного туризма.

Коммуникационно-рекреационный каркас как система, объединяющая основные инфраструктурные элементы городской среды

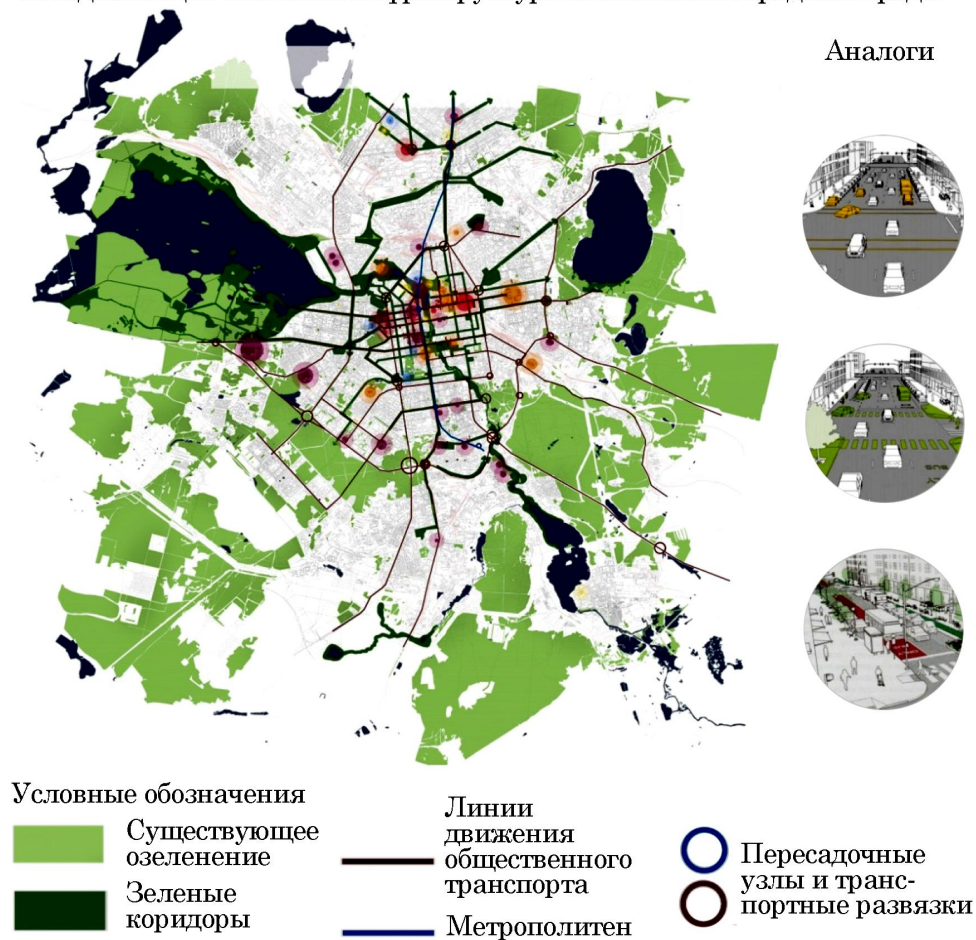


Рис. 1

Коммуникационно-рекреационный (водно-зеленый) каркас как система, объединяющая основные инфраструктурные элементы городской среды

Ключевым принципом для решения этих задач является принцип эффективного содружества с природными формами. Следуя этому принципу, необходимо сформировать в пространственной структуре города своеобразный водно-зеленый каркас (рис. 1), построенный по модели дерева, основой которого мог-

ла бы служить озелененная и благоустроенная пойменная территория реки Исети от Верх-Исетского до Нижне-Исетского пруда, включая их береговые линии. Таким образом может быть сформирован своего рода ствол этого дерева. Пойменную территорию необходимо связать «зелеными коридорами-ветвями» с другими существующими в пространственной структуре города зелеными площадками (парками, садами, скверами), водоемами и окружающей лесопарковой зоной. Одновременно с этим необходимо предусмотреть возможность дополнения этого каркаса новыми равнозначными элементами и расширение его влияния на совершенствование рекреационного и экологического потенциала города путем планомерного озеленения прилегающих улиц, площадей и жилых дворов. К примеру, преобразованная улица Народной Воли могла бы объединить пойму с двумя парками: садом им. Павлика Морозова и парком им. 50-летия Советской власти.



Условные обозначения

 Существующее озеленение	 Спортивные комплексы	 Памятники архитектуры
 Зеленые коридоры	 Объекты культуры	 Памятники конструктивизма

Рис. 2

Водно-зеленый (коммуникационно-рекреационный) каркас как система, объединяющая памятники архитектуры и культуры города Екатеринбурга

Формируемый таким образом коммуникационно-рекреационный водно-зеленый каркас города должен объединить основные объекты культуры, включая памятники архитектуры различных эпох и в особенности эпохи конструктивизма, а также объекты образования, спорта, торговли и общественного питания, обслуживающие основные досуговые функции (рис. 2). Все элементы этого каркаса, помимо их оснащения специализированными маршрутами общественного транспорта с электрическими двигателями, должны быть рассчитаны на комфортное пешеходное, велосипедное и другого рода движение, основанное на использовании мышечных усилий человека. В этой связи необходимо не только грамотно определить их размещение, дополнив необходимой инфраструктурой и сделав их изначально привлекательными для пешехода, не только оснастить различными природными формами, образуя теневые экраны и завесы, озелененные рекреационные площадки, но и обеспечить в целом высокое качество благоустройства. Архитектурная среда такого рода стратегических направлений должна формироваться и поддерживаться на высоком уровне за счет эффективного дополнения, реконструкции и реставрации. Организация движения индивидуального транспорта и транспортных средств, предназначенных для технического обслуживания объектов городской инфраструктуры, должна основываться на принципе максимально возможного разграничения путей перемещения пешеходов и автомобильного транспорта с использованием всех средств из арсенала, имеющего отношение к концепции многослойного города. В этом контексте следует рационально сочетать приемы подземной урбанистики с устройством различного рода эстакад и платформ, поднятых над землей. Они будут служить как для организации движения транспорта, так и для перемещения и проведения досуга пешеходов. Предложенные преобразования могут дать наибольший эффект в сочетании с включением в городскую инфраструктуру, нанизанную на формируемый водно-зеленый каркас общественных зданий и комплексов с озелененными кровлями, предназначенными для рекреации, особенно при их размещении вблизи с водными пространствами. Строительство производственных, офисных и жилых зданий с зелеными кровлями также будет способствовать более полноценному функционированию коммуникационно-рекреационного водно-зеленого каркаса города, объединяющего его важнейшие инфраструктурные компоненты. В совокупности предлагаемые преобразования обеспечат благоприятный микроклимат и психологический комфорт, обеспечивающие всем горожанам и гостям города условия для более эффективного использования развивающегося потенциала города, они также в значительной мере увеличат его инвестиционную привлекательность и статус [36, 37].

Проблема формирования рекреационно-коммуникационного каркаса Екатеринбурга стоит остро. В текущем генеральном плане 2015–2025 годов (рис. 3) она не нашла полноценного воплощения, однако внедряется в Проект Генерального плана развития городского округа — муниципального образования «Город Екатеринбург» на период до 2035 года, находящийся в стадии обсуждения.

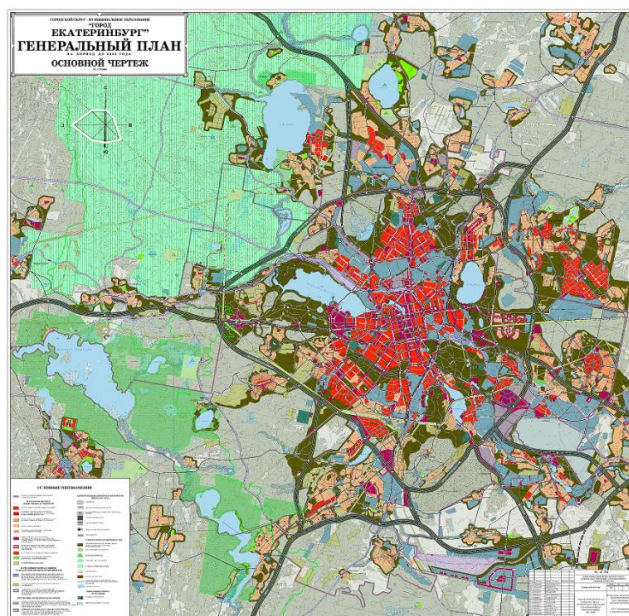


Рис. 3

Генеральный план Екатеринбурга 2015–2025 гг.

Центр и периферия в аспекте формирования жилой среды

Исторический центр города и прилегающие к нему районы первого пояса, как правило, в большинстве городов складывались исторически, имеют большую значимость наличием связей: от транспортных до социокультурных и ландшафтно-исторических. Частая сетка улиц, разнообразие и многоплановость размещаемых функций в зданиях и комплексах, здания различных исторических периодов и исторической ценности, торговля, культура, жилье, образование, а иногда и сохранившееся производство — все это, как правило, обеспечивает высокий уровень посещаемости жителями и гостями города этих территорий, их открытость, проницаемость, что дает социальный контроль¹ [20, 18].

Большая часть исторических зданий или более новых значимых объектов возводится в центральном и прилегающих к нему районах, новые же жилые районы, особенно при массовой и относительно однотипной и монофункциональной застройке, бывают лишены исторического и социокультурного контекста. Зато они страдают от гигантизма масштабов, неудобства или отсутствия развитых пешеходных связей (что делает их непригодными для повседневных прогулок), недостатка обеспечивающих повседневные нужды предприятий по обслуживанию населения, излишней закрытости или, наоборот, незащищенности, особенно при наличии неблагоприятного контекста и существовавшей изначально плохой криминогенной ситуации в соседних районах [18].

¹ Этот раздел и следующий («Европейский опыт формирования системы ограничений в жилой среде») написаны по материалам работы профессора Ю. С. Янковской с аспиранткой Е. Р. Полянцевой в период подготовки ее кандидатской диссертации [55], защищенной под руководством Ю. С. Янковской в 2016 году.

Последнее выглядит странным на первый взгляд, если учитывать первоначальное благополучие большинства жителей и работающих в данных районах. При более детальном рассмотрении ясно, что данные места становятся притягательной мишенью для преступников, особенно там, где реальные границы частных и публичных зон ещё не установились, а люди не достигли соглашения по поводу общих правил поведения в данном месте, поскольку на локальном уровне ещё не сформировано постоянное сообщество жильцов; никто не чувствует своей ответственности за порядок [20].

Итак, разрастающиеся спальные или пригородные районы имеют ряд проблем [20]:

- недостаток запоминающихся элементов архитектурного облика и, как следствие, «безобразность» и «серость и безликость» этих районов, отсутствие идентификации жителей с этими районами;

- недостаток пешеходных и транспортных связей и изоляция жилых территорий.

При раскрытии идеи «центр и периферия» в случае формирования жилой среды города можно вспомнить идею «Духа Места», существовавшую в древнеримской мифологии (дух-защитник) и введенную в контекст архитектуры заново теоретиком архитектуры К. Норбергом-Шульцем. Имеется в виду сохранение истории или исторической памяти большинства объектов. Жители помнят, что было в том или ином здании или на участке ранее, как он развивался во времени, и богатство историко-временных связей контекста наделяет его большей ценностью в глазах людей. У новых районов города такой памяти места обычно нет. В данном случае важным становится аспект узнавания. Новому району необходим свой образ, чтобы жители и приезжающие не воспринимали среду как однообразную, однотипную и аморфную массу без каких-либо особых примет. Вновь проектируемый район или микрорайон, если его возведение не происходит на свободных территориях за несколько километров от центра города, как правило, подразумевает набор связей с городом, к которому принадлежит. Это шоссе или автодороги, по которым возможно осуществлять связь и путем общественного транспорта, пешеходные пути, если они есть, исторические связи или контекст. Все они нуждаются в дальнейшем развитии [20].

Кевин Линч выдвигал идею ментального образа города, который создается в восприятии людей, населяющих его, и ментальных карт, которые они создают для ориентировки и передвижения в условиях города, для чего важны качество окружающей среды, четкость границ, запоминаемость и узнаваемость урбанистического ландшафта.

По Линчу, для удобства запоминания люди выделяют несколько ключевых категорий или элементов, из которых в итоге складываются данные ментальные карты: Пути, Границы, Районы, Узлы и Ориентиры. Каждая составляющая часть городской среды относится к той или иной категории. Но если высотное здание теряется среди нескольких однотипных собратьев, выстроенных в непосредственной близости от него, не давая возможности отличить их с некоторого отдаления, оно уже не воспринимается как ориентир. Если в составе застройки района вообще нет зданий значимых, отличающихся по масштабу,

пропорциям или положению, позволяющему с легкостью находить их в окружающей застройке, он, с точки зрения прохожего, не будет иметь ориентиров вообще; то же и с другими элементами. Это та причина, по которой пригороды и вновь застраиваемые периферийные районы страдают от недостатка узнаваемости, образности [18, 20].

В планировочном решении любого комплекса важно выделять ясно определяемый центр или несколько центров. Край, или граница, должен быть обозначен. Если речь идет о заранее проектируемом, а не стихийно разрастающемся пригороде, выделение границ не обязательно должно выражаться в установке высокого забора. Выделение границ может быть символическим.

Сомасштабными человеку должны быть не только застройка, общественные и жилые здания, но и расстояния. Слишком большой район сложен для преодоления и запоминания; его следует делить на более мелкие посредством образования новых центров и установления границ. Оптимальные расстояния также важны при размещении школ, детских садов, транспортных узлов и других обслуживающих население района объектов инфраструктуры.

Создание духа места — копирование свойств городского центра, не внешних атрибутов зданий, но ключевых приемов построения, отличающих исторический центр: мелкая сетка улиц, обязательное наличие пешеходных улиц, дорожек или бульваров, человеческий масштаб, некрупные здания — высокие должны иметь в таком случае сомасштабные человеку членения уровня первого этажа.

Складывающийся образ района помогает его идентификации, вызывает чувство гордости и заботы у жителей, помогает запоминанию, более легкой ориентации и уважительному отношению со стороны гостей или посетителей.

Так, в качестве необходимых для создания образа средств и качеств среды можно выделить [20, 9]:

- сомасштабность застройки и пространств жилой среды;
- связь с ближайшим контекстом — застройкой близлежащих районов, природным ландшафтом;
- выявление, закрепление и поддержание культурной и исторической памяти или искусственное создание легенды там, где строительство начато впервые;
- ясно обозначенные границы жилого образования или общественного комплекса;
- наличие характерных запоминающихся зданий с общественной и культурной функцией;
- удобные транспортные узлы и связи с центральной частью и основными жилыми районами города.

Разнообразие застройки. При невозможности диверсифицировать застройку во времени и отсутствии исторических или просто более старых зданий необходимо создавать визуальное и стилевое разнообразие. Разнообразные типы жилища, как многоэтажные жилые комплексы, так и группы таунхаусов и малоэтажных домов на несколько семей, привлекают людей с различным доходом, интересами и занятиями, что, в свою очередь, помогает новой

застройке не стать типовым спальным районом. Усиливается диверсификация, вместе с ней наблюдение за улицами, увеличивается набор объектов инфраструктуры, и возрастает безопасность. Вместе с тем необходимо избегать конфликтов между группами людей с различными целями при размещении площадок отдыха, создания слишком закрытых сообществ внутри поселения [18].

Размещение важных для общественной жизни района зданий, или ориентиров, необходимо предусматривать в значимых местах — на пересечениях главных улиц, на замыкании их перспективы, в удачных точках ландшафта, делая это таким образом, чтобы жители могли быстро находить их. Место для общественных зданий с торговой или культурной функцией, служащих центрами притяжения больших количеств людей, желательно определять заранее, резервируя место.

Центр района необязательно должен размещаться на пересечении крупных автомагистралей — лучше, если улицы с активным транзитным движением будут отделять его от других районов. Улицы центра могут быть более узкими, со спокойным трафиком, частыми поворотами и пересечениями, интересными для пешеходов, а не удобными для автомобилистов. Данная мера увеличит его посещаемость, что положительно сказывается на безопасности, поскольку не пустынные, а активно используемые людьми улицы воспринимаются более безопасными. Частая сетка улиц и их небольшие размеры также способствуют рассеиванию автомобильного трафика и не дают возможности водителям разгоняться слишком быстро, минимизируя вероятность несчастных случаев. Они дают возможность выбора пешеходам при планировании маршрута. Слишком крупные кварталы рискуют пребывать в запустении и страдать от недостатка наблюдения внутри, поскольку жителям огромных цельных жилых массивов с большими пустыми пространствами будет сложно поддерживать внимание и порядок на больших участках. Озеленение сделает улицы более уютными, привлекательными, визуально отделит проезжую часть с шумом и пылью и также поддержит безопасность для пешеходов [18, 20].

Общественные паркинги должны быть на достаточном отдалении от зданий, на просматриваемых открытых участках, чтобы быть под наблюдением, однако частные гаражи при жилых домах не должны выходить на улицу, поскольку их закрытые фасады затрудняют наблюдение, сокращают ширину фасада с окнами, что также затрудняет наблюдение.

Несмотря на важность поддержания разнообразия в центре района, условие насыщенности объектами обслуживания должно выполняться для всей ткани микрорайона. Особое внимание следует уделять краям, или границам, которые часто оказываются в наименее выгодном положении. Джейн Джекобс указывала на это как на «проклятие приграничных пустот». Тем не менее край не должен восприниматься как опасный для посещения обрыв, за которым следует провал в ментальной карте, создаваемой жителем. Скорее, ему необходимо представлять собой ясно обозначенную границу, отделяющую один район от другого. Выходом в данном случае будет наращивание связей края района с центром, привлечение жителей и создание точек притяжения. Таких как мага-

зины, места для отдыха и прогулок, офисные центры и т. д. Увеличение пешеходных передвижений также помогает улучшить наблюдение и безопасность на улицах.

Суммируя вышесказанное, можно заключить, что проблему безопасности жилой среды поможет в определенной степени решить использование следующих планировочных приемов [18, 9]:

- продуманная планировка основных путей передвижения;
- уменьшение числа магистралей с чрезмерным трафиком;
- проектирование более частой сетки жилых улиц;
- увеличение числа пешеходных связей — дорожек, бульваров, скверов;
- размещение в центре и на окраинах проектируемых комплексов, притягивающих активность объектов инфраструктуры — спортивных, культурных, общественно-деловых;
- поддержание способности жителей наблюдать — создание точек наблюдения, прямых линий взгляда из окон жилья на общественные площадки;
- создание в рамках одного района различных типов жилья для различных социальных групп людей;
- отказ от массовой однотипной монофункциональной застройки.

Европейский опыт формирования системы ограничений в жилой среде

В этом разделе мы рассмотрим современные пути решения проблемы формирования систем ограничений в городской среде. Мы рассмотрим зарубежные примеры гуманистичной и художественно-осмысленной дифференциации пространств в общественно-жилых образованиях современного города. Проблема гуманизации и эстетизации систем пространственных ограничений остро стоит в отечественной практике, переполненной разнообразными заборами и запретами. Наиболее интересными и показательными в плане эффективной дифференциации пространств в современной городской среде являются примеры из практики Нидерландов, Дании, Финляндии, Франции [9, 21, 22].

Формирование жилой среды невозможно без определенных ограничений и дифференциации пространств с точки зрения степени их открытости и доступности для жителей. Определенная иерархия пространств и формирование преград и ограничений — необходимое условие существования человеческого общества, но гуманна ли эта система ограничений по отношению к человеку? Гипертрофированность «заборной культуры» и «культ ограничений» — это во многом характерная черта российского общества в данный момент. Вспомним, когда это началось. В 1990-х годах, вместе с переходом от советского стабильного социального устройства к «дикому полукриминальному рынку». Именно с этого времени в сознании обывателя термин «мой дом (двор, участок) — моя крепость» приобрел буквальное значение. Потому что современный человек понимает, что только он сам в состоянии оградить, обеспечить сохранность своего имущества, государство и его социальные институты не могут (или даже

не собираются) защитить отдельного гражданина. Вспомните дворы и открытые общественные пространства в советский период — никто не огораживался. Кроме того, огромная социальная дифференциация, появившаяся в нашем обществе в последние десятилетия, не имеет должного оформления в пространственной культуре.

Очевидно, что здесь встает и ряд внеархитектурных вопросов: недоверие граждан к социальным институтам, обеспечивающим правопорядок, недоверие граждан друг к другу в рамках одного социального слоя и особенно взаимное недоверие и недоброжелательность людей небогатых, с невысоким социальным статусом, к людям обеспеченным и успешным, высоко поднявшимся в социальной иерархии. Проблема здесь и в резком изменении социальной организации общества, и в отсутствии должного участия государства в судьбах социально незащищенных граждан.

Концепция формирования систем ограничений в современной городской среде. Абсурдно было бы утверждать, что городская среда должна быть полностью открыта для горожанина. Совершенно очевидно, что существуют пространства и объекты в городе, небезопасные для жителей, посещение которых должно строго регламентироваться (инженерные объекты, объекты ограниченного доступа и т. д.). С другой стороны, любой человек или группа людей нуждаются в пространстве для камерного взаимодействия, уединения. Очевидно, что в городе должна существовать иерархия пространств разной степени открытости — закрытости, приватности — обобщественности и т. д.

Проблема в том, что система ограничений должна быть, но система грамотно выстроенная, гуманистически ориентированная, эффективная и эстетически привлекательная. Речь должна идти о продуманных и гуманистичных подходах к формированию городских пространств с разными параметрами доступа. Проблема не в том, что их нельзя запроектировать, а в том, что в существующей ситуации в отечественном архитектурно-строительном комплексе это сложно реализовать.

В практике существуют требования к обеспечению систем безопасности элементов городской среды, таких как здания, комплексы и их территории, которые лежат в основе формирования систем ограничений в городской среде:

- определение зоны влияния объекта (выделение участка), включает в себя: разграничение различных зон доступа территории, удаление зон ограниченного доступа от маршрутов основного передвижения посетителей, наличие буферных площадок, разделение путей транспортного, пешеходного движения, а также перемещения грузов;

- формирование контроля доступа при подходах к участку, входах в объект и его функциональные блоки;

- грамотная организация системы преград, не создающих препятствий для обзора территории: необходимость обеспечивать баланс между количеством ограждений и просматриваемостью участков, необходимость поддержания ландшафтных элементов в контролируемом состоянии (разросшиеся деревья, кусты не должны мешать обзору участка, располагаться слишком

Конец ознакомительного фрагмента.

Приобрести книгу можно

в интернет-магазине

«Электронный универс»

e-Univers.ru