

К ВОПРОСУ О "СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКОЙ СТРУКТУРЕ" СОВРЕМЕННОГО МИКРОРАЙОНА

Орестов И.А.

Научный руководитель — доцент Кукина И.В.

Сибирский федеральный университет

Понятие микрорайон прочно укоренилось в сознании современных россиян. И это вполне естественно потому, что уже не одно поколение выросло и сформировалось в структуре, идеология к которой закладывалась еще в 50-60 годах прошлого века. Но соответствует ли эта структура модели современного общества?

Напомним, что микрорайон — структурный элемент жилой застройки площадью, как правило, 10 - 60 га, но не более 80 га, не расчлененный магистральными улицами и дорогами, в пределах которого размещаются учреждения и предприятия повседневного пользования с радиусом обслуживания не более 500 м (кроме школ и детских дошкольных учреждений, радиус обслуживания которых определяется отдельно, согласно соответствующим нормам). Границами микрорайона, как правило, являются магистральные или жилые улицы, проезды. Эта базовая единица городской системы расселения формировалась в период мощного индустриального развития страны, и в основе идеологии её структуры лежали такие догмы как непрерывный демографический рост, и преобладание общественного над частным. Кроме того необходимо отметить, что модель микрорайона, базировались на довольно приблизительных социально-экономических расчетах, не учитывающих дальнейших изменений в обществе, которые несомненно произошли (переход к рыночной экономике и наступление периода постиндустриального общества). Важным аспектом также является и тот фактор, что в отличии западных аналогов жилой застройки, в СССР модель микрорайона являлась продуктом централизованного планирования, насаждавшего уравнилельный подход и массовую стандартизацию, и как следствие не могла учитывать потребности общества к индивидуальности жилья. Не учитывались также такие факторы, как преступность, разобщенность и большие территории общественного пользования, которые по факту остаются заброшенными по причине того, что они не закреплены за конкретным собственником, а городским властям на практике не хватает средств на их содержание.

В настоящее время модель микрорайона все еще остается в силе, хотя и претерпевает значительные изменения, в связи с тем, что застройщиком теперь является не государство, а частные строительные компании, заинтересованные, прежде всего, в получении прибыли. Такое положение дел влечет за собой ряд изменений как положительного, так и отрицательного характера. К положительным в первую очередь можно отнести тот факт, что монотонность советской панельной застройки более не является доминирующей. Застройщик, желающий увеличить стоимость квадратного метра, прибегает к проектам с нестандартной планировкой и сложной организации фасадов. Хотя ряд строительных компаний, унаследовавших оборудование еще от советских предприятий, продолжают работать по старым технологиям, по причине экономической целесообразности — любое отклонение от стандарта ведет к значительному увеличению затрат на проектирование и производство. Поэтому все же массовое жилье в России остается панельным.

Но монотонность не является основной проблемой микрорайонов. Увеличение этажности застройки микрорайона является характерным свойством на протяжении всей его истории (начиная с пятиэтажной застройки в 50-70 годах прошлого столетия, и заканчивая новыми районами Москвы и Санкт-Петербурга, где этажность достигает 22х этажей). Одна из основных причин такого явления заключается в том, что стоимость земельного участка и «нулевого цикла» строительства являются одними из самых дорогих пунктов в бюджете возводимого дома. Такая ситуация с повышением этажности, кроме создания некомфортной для человека среды, влечет за собой увеличение разрыва между домами, согласно требованиям инсоляции и пожарной безопасности, и, как уже говорилось ранее, вследствие этого увеличивается площадь бесхозной территории, не соответствующей масштабу человека, не озелененной, замусоренной, и заставленной самовольно возведенными гаражами.

Модель микрорайона также не учитывает и потребности современного общества. Его структура, как и в советский период, ориентирована на обслуживание полноценной семьи (детский сад, школа), которая больше не является доминантной. Сейчас большую долю от всего общества занимают пенсионеры, неполные семьи, одиночки, имеющие иные потребности в повседневном обслуживании, и иную степень мобильности, и соответственно нуждающиеся в иной структуре жилой среды. В результате активной автомобилизации населения, и появления новых рыночных условий (у потребителя появляется выбор) обслуживание делится на двухступенчатую структуру: повседневное обслуживание в шаговой доступности (непосредственно на территории микрорайона, например продовольственный магазин) и не повседневные потребности (например, занятие спортом) расположенные уже на территории района или в границах города. Важным аспектом при выборе места проживания теперь становится и качество среды, уровень благоустроенности прилегающей территории. С ростом доходов население стремится к западной форме жизни: либо в малоэтажном пригороде, либо в насыщенной разнообразными функциями и зрительными впечатлениями городской среде, что никак не может быть обеспечено в монотонной многоэтажной панельной застройке.

Стоит отметить, что в западной практике возникают схожие градостроительные проблемы, к которым уже начинают появляться решения. В Европе и Северной Америке начинают появляться структуры совершенного нового типа, так называемы «новый урбанизм». Эта модель включает в себя целостную, непрерывную городскую среду, она не фокусируется на отдельных домах или группах, и характеризуется такими факторами, как сохранение и поддержание зеленых пространств, застройкой средней этажности, непрерывным фронтом улицы, наличием разнообразных функций социально-бытового обслуживания, расположенных на первых этажах. В таких проектах большое внимание уделяется пешеходной доступности всех жизненно необходимых элементов городской жизни. Широко развит экологически чистый общественный транспорт. Такая идеология возникла в связи с критикой автомобильной зависимости американских пригородов, а также базируется на идеалах традиционного города, сформированных Джейн Джекобс в книге «Смерть и жизнь великих американских городов». Но такая стратегия развития территорий города невозможна без поддержки и крупных капиталовложений государства, а также заинтересованности бизнеса в создании качественно новой среды.

Таким образом, перечислив все вышеизложенные факты о современных потребностях населения и о структуре, в которой в настоящее время проживает большинство населения городов России, напрашивается вывод о необходимости пересмотра модели микрорайона, с учетом всех аспектов жизни современного общества, и опыта западных стран, столкнувшихся, со схожими проблемами.