

В.П. СИДОРОВ

ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ ФОРМИРОВАНИЯ КОМФОРТНОЙ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ

*ФГБОУ ВО «Удмуртский государственный университет»
г. Ижевск, Российская Федерация,
Sidorov@udm.ru*

За последние 10 – 15 лет в российских городах (особенно в центрах субъектов Федерации) очень быстро растут темпы жилищного строительства. Например, в столице Удмуртской Республики – Ижевске (с населением около 650 тысяч человек) – 25 крупнейших застройщиков построили, строят или планируют построить более 100 жилых домов и несколько крупных объектов спортивного, культурного или торгового назначения. Причем, лишь небольшая часть новых жилых домов имеют по 5 – 9 этажей. В большинстве случаев строятся дома с высотностью от 17 до 27 этажей. В результате сильно изменится география и плотность расселения населения в городе, радикально изменится интенсивность транспортных потоков. Изменится не только архитектурный, но и весь облик городского пространства. Подобная картина наблюдается и в других больших городах России.

Застройщиков, по понятным причинам, интересует, в первую очередь, скорая продажа квартир. Проблема комфортности городского пространства отодвигается на второй план. В данном случае под комфортностью городского пространства автор имеет в виду не уровень благоустроенности придомовых пространств, которые застройщики создают на высоком эстетическом и практическом уровнях. Имеется в виду комфортность получения социальных услуг и их транспортная доступность. Успешно продав квартиры первой очереди, застройщик может столкнуться с проблемой реализации квартир второй и последующих очередей строительства. Например, просто из-за того, что потенциальные покупатели не хотят стоять при выезде/въезде в свой прекрасный жилой комплекс в бесконечных дорожных заторах. К тому же, в том случае, когда новый дом возводится на конкретной территории в единственном числе маловероятно появление тут новых образовательных или медицинских учреждений. Возникает ситуация, когда дом и квартиры в нем вполне комфортны, а окружающее пространство (среда) – нет.

В стране необходимость создания комфортной городской среды осознается на самом высоком уровне. И Президент Российской Федерации В.В. Путин, и Председатель Правительства Д.А. Медведев неоднократно высказывали по этому поводу свои пожелания и рекомендации.

Реагируя на эти пожелания и рекомендации, Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации предложило целевые показатели (индикаторы) комфортности (благоустроенности) городских пространств [1]:

1. Количество и площадь благоустроенных дворовых территорий.
2. Доля благоустроенных дворовых территорий многоквартирных домов от общего количества дворовых территорий.
3. Количество благоустроенных общественных территорий в рамках реализации приоритетного проекта «Формирование комфортной городской среды» (парки, скверы, набережные и т.д.).
4. Площадь благоустроенных общественных территорий в рамках реализации приоритетного проекта «Формирование комфортной городской среды».

5. Объем финансового участия граждан, организаций в выполнении мероприятий по благоустройству дворовых территорий, общественных территорий.

6. Доля дворовых территорий, реализованных с финансовым участием граждан.

7. Доля дворовых территорий, реализованных с трудовым участием граждан.

Как видно из вышеприведенного списка, показатели, рекомендуемые Минстроем РФ, позволяют оценить лишь благоустроенность дворовых территорий, но никак не всего городского пространства. Полностью отсутствует оценка такого очень «географического» компонента как транспорт.

Более совершенную методику предложило московское конструкторское бюро «Стрелка» – консалтинговая компания, выбравшая своей задачей качественное изменение российских городов и создание в них современной комфортной среды. В своем проекте «Индекс качества городской среды» [2] КБ «Стрелка» использовала нижеследующие группы показателей качества городской среды:

1. Жилье и прилегающие пространства.
2. Озеленение и водные пространства.
3. Уличная инфраструктура.
4. Общественно-деловая инфраструктура.
5. Социально-досуговая инфраструктура и прилегающие пространства.
6. Общегородское пространство.

В каждой из групп показателей оценивались: безопасность (определение существующего уровня опасности определенных пространств, таких параметров среды, которые потенциально могут способствовать причинению вреда жизни и здоровью человека); комфорт (среднее расстояние между остановками общественного транспорта); экологичность (в какой мере использование города соответствует принципу сохранения и улучшения окружающей среды, а также оценивает состояние отдельных элементов городской среды); идентичность и разнообразие (оценка своеобразия и узнаваемости городских территорий, а также вариативности пространственных решений и функциональное разнообразие городской среды); современность среды (параметры, описывающие город с точки зрения возможностей, которые он предоставляет жителям: использует ли город устаревшую модель производства среды или новую модель, в которой среда – одна из базовых ценностей развития города) [2].

Методика оценки качества городской среды отличается комплексностью, но, в то же время более применима к точечным объектам – например, городу как целому объекту. Явно недостаточно показателей транспортной комфортности городской среды и доступности ее ключевых объектов.

Автор статьи вместе со своими коллегами как в рамках грантовой деятельности, так и в рамках выполнения хозяйственных договоров ведут работу над созданием своего варианта комплекса показателей оценки комфортности (качества) городской среды.

В первую очередь, разрабатывается транспортный блок. Дело в том, что именно транспортная система выступает конфигуратором городских пространств, обеспечивает их связность, а – в ряде случаев – ограничивает или определяет географические направления роста города. Городской общественный транспорт – важнейший компонент пространственного каркаса любого крупного города. В то же время, застройщики при планировании и выполнении строительных работ исходят из пунктов Генерального плана развития города, которые нередко не выполняются в области развития улично-дорожной сети. В результате на «старые» улицы накладываются дополнительные транспортные потоки («порожденные» жителями новостроек) и

возникают новые точки постоянных дорожных заторов. Новые жилищные комплексы в большинстве случаев оборудованы подземными парковками, которые должны освободить тротуары и проезжую часть от стоящих автомобилей. Но высокая их цена отпугивает покупателей новых квартир. Они предпочитают покупать квартиры без места на подземной парковке, планируя оставлять свой транспорт на городской поверхности – еще более загружая, таким образом, улично-дорожную сеть, пешеходные зоны и зеленые пространства.

Показатели транспортной комфортности городской среды были разделены на две большие группы.

В первую группу объединены: показатели загруженности пропускной способности улично-дорожной сети города – как существующей, так и перспективной, учитывающей последующие очереди жилищного строительства; показатели распределения потенциала городского общественного транспорта по микрорайонам города; показатели интенсивности пассажиропотоков по видам транспорта, а также пешеходных потоков – в настоящем времени и в перспективе.

Вторую группу образуют показатели транспортной, пешеходно-транспортной и пешеходной доступности. Для оценки различных видов транспортной доступности был использован метод оценки пространственного разграничения. Метод оценки пространственного разграничения подразумевает расчет сложности преодоления пространства, разделяющего начальный и конечный пункт. В качестве меры преодоления пространства используется время [4]. Практически для всей территории Ижевска уже рассчитаны показатели пешеходной и пешеходно-транспортной доступности учреждений народного образования, здравоохранения, культуры, предприятий торговли, общественного питания и бытового обслуживания населения. Составлены понятные и подробные картосхемы. На территории Ижевска (сравнительно небольшой для 650-тысячного населения) выделены так называемые «проблемные» участки, которые могут уже в самое ближайшее время сильно «усложнить» жизнь горожан и работу городских служб. Разработаны и предлагаются рекомендации, направленные на разрешение возникающих проблем пространственного функционирования крупного города.

Список литературы

1 Методические рекомендации по подготовке государственных программ субъектов Российской Федерации и муниципальных программ формирования современной городской среды в рамках реализации приоритетного проекта «Формирование комфортной городской среды» на 2018-2022 годы, утвержденных приказом Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации от 06 апреля 2017 г. №691/пр.

2 КБ Стрелка. Проект «Индекс качества городской среды». – РЕЖИМ ДОСТУПА: <https://strelka-kb.com/>

3 Сидоров, В.П. Особенности оценки комфортности городской среды / В.П. Сидоров // Пространственная организация общества: теория, методология, практика [Электронный ресурс]: сб. материалов междунар. науч.-практ. конф. (7–11 нояб. 2018 г.) / под ред. Т.В. Субботиной, Л.Б. Чупиной; Перм. гос. нац. исслед. ун-т – Электрон. Дан. Пермь, 2018. – 43 Мб; –653 с. – Режим доступа : www.psu.ru/files/docs/science/books/sborniki/prostranstvennaya-organizaciya-obshhestva.pdf. С. 82–86.

4 Сидоров, В.П. Транспортная доступность как показатель рациональной организации работы городского пассажирского транспорта / В.П. Сидоров, П.Ю. Ситников // Вестник Удмуртского университета. – Серия: «Биология. Науки о Земле». – 2017. – Выпуск 4. – 547–553.