

## **К ВОПРОСУ РАЗВИТИЯ РЕГЛАМЕНТНОЙ БАЗЫ ЭКОЛОГО-НАПРАВЛЕННОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ КРУПНЫХ ПОСТИНДУСТРИАЛЬНЫХ ГОРОДОВ**

**Слаков П.Ф.**

**Научный руководитель – канд. архитектуры, доц. Кукина И.В.**

*Сибирский федеральный университет*

*Институт архитектуры и дизайна*

В XX веке градостроительство было преимущественно направлено на создание новых планировочных моделей. В процессе роста городов и развития технологий, строительные нормы и правила подвергались изменениям. Они четко регламентируют обязательное формирование в городах и населенных пунктах единых социальных, производственных, инженерно-транспортных и других инфраструктур.

Требования к качеству жизни в городах к концу XX - началу XXI века многократно возросли, в мировой и отечественный опыт градостроительства прочно вошли доктрина устойчивого развития, идеи биосферосовместимого города, связанные с ландшафтно-экологическим подходом к реконструкции городов и методам «эко-планирования» развития населенных пунктов. В данной связи, следует предположить, что эти же стратегии будут также важны в эколого-ориентированной реконструкции городов в будущем.

Требования, предъявляемые к качеству жизни в городах к концу XX века, выходят за рамки СНиПа. Необходимо не только учитывать предельно допустимые нагрузки на окружающую среду, рационально использовать территории и природные ресурсы, а также не допускать разрушение естественных экосистем необходимых для благоприятных условий жизни населения, но развернуть стратегию развития крупных городов если не на восстановление природных ресурсов, то, как минимум на сокращение их использования. Эти требования содержатся в федеральных документах стратегического значения, и требуют научно-прикладной разработки.

В связи со сказанным следует обратиться к традиционному опыту сосуществования градостроительной культуры и природного комплекса. Современные города обладают значительными ареалами исторической застройки. Справедливо предположить, что именно сложившиеся традиционные методы строительства городов обеспечивали «вписание» населенных мест в естественную среду, историческая застройка несет в себе наследственное почитание и архитектурно-пространственное осмысление «духа-места». Поэтому к эколого-ориентированной реконструкции крупных промышленных городов нужно подойти, учитывая не только требования современного СНиПа, но и опираясь на знания традиций отечественного градостроительства и вписывания антропогенной среды поселения в среду природную, в том числе и с позиции новых представлений о качестве жизни, биосферной совместимости. С данной точки зрения исторические территории необходимо сохранять, облагораживать, пропагандировать среди населения всю важность их места проживания.

На сегодняшний день сибирские города имеют локальные территории сохранившейся малоэтажной застройки. Городская структура развивалась по свободным и удобным площадям, «поглощая и перешагивая» существующую малоэтажную застройку, заполняя территории пригодные для строительства. Это привело к тому, что на рубеже XX и XXI веков малоэтажная застройка сохранилась в местах со сложными грунтовыми условиями, в том числе в руслах малых рек, что

совпадает с требованиями СНиП-2.07.01-89. В настоящее время в границах города практически нет свободных территорий под новое строительство, в результате застройщики постепенно заходят на территории, исторически сохранившейся малоэтажной застройки, точно строятся многоэтажные сооружения, без оглядки на вопросы архитектурной и функциональной согласованности в среде города.

На территориях ранее не пригодных для строительства, вместо создания рекреационных зон и сохранения существующих экосистем, появляются крупные торгово-развлекательные центры. Что является прямым нарушением водного кодекса РФ, согласно которому полоса земли вдоль береговой линии водного объекта предназначается для общего пользования. С другой стороны Водный кодекс содержит более чем формальные нормы для водоохранных зон, регламентируя ширину береговой полосы водных объектов общего пользования. В действительности экосистема каждой реки и каждого ручья совершенно индивидуальна, ее территориальная целостность не может быть измерена столь прямолинейным методом.

Практика точечной застройки в ареалах частных малоэтажных домов и вблизи водных объектов общего пользования, с точки зрения задач повышения качества жилой среды должна быть подвергнута критике. Отсутствие комплексного подхода к реконструкции городских территорий недопустимо, поскольку качество жизни не определяется только наличием и размером жилой площади. Необходимо повышать качества всех сфер жизнедеятельности населения включая органичное сосуществование со всеми естественными экосистемами города.

Сложившейся ситуации можно найти довольно четкое объяснение все в том же СНиПе. Согласно ему этажность застройки определяется на основе технико-экономических расчетов с учетом архитектурно-композиционных, социально-бытовых требований и особенностей социальной базы. Можно сделать вывод, что экономическая составляющая является первоочередным и наиболее важным аспектом при проектировании жилой застройки. Для нормального развития и функционирования города на первом плане должно быть выполнение требований сбалансированных материально-пространственных решений социально-бытовых и архитектурно-композиционных задач.

В Российской Федерации нормативные документы регламентируют параметры среды и возможность строительства тех или иных объектов на данной территории и не более того, во многих зарубежных странах нормативные документы регламентируют необходимый минимум построек на данной территории, тот базис, который любой застройщик обязан перевыполнить. Например, в США, Германии, Китае при получении земельного участка под строительство, застройщик обязан предоставить площади первых этажей для нужд города, учитывать транспортную нагрузку района строительства, обеспечить сохранность окружающей среды и сложившихся экосистем. Застройщик обязан выполнять действующие нормативные локальные акты в добавление к федеральным.

Планировочная структура города согласно нормативным документам должна формироваться, обеспечивая компактное размещение и взаимосвязь функциональных зон. В быстроизменяющемся мире в постиндустриальный период развития крупных городов понятие компактности рассматривается во взаимосвязи и за счет оптимизации мобильности и доступности - транспортной, социальной, экологической, экономической и информационной. Эти шесть аспектов постоянно взаимодействуют и неразрывно взаимосвязаны.

Современный город развивается полицентрично, поэтому для достижения доступности и мобильности для города в целом, необходимо добиваться локальной компактности и плотности в его подцентрах, районах.

Высокая мобильность определяет способность жителей города охватить большое количество пунктов назначения в кратчайшие сроки. Альтернативой существующим проблемам транспортной системы, неравномерному распределению частных автомобилей и в связи с возросшими требованиями к устойчивости среды, является уменьшение расстояния, которое людям необходимо преодолевать в повседневной жизни. Хорошая доступность является характеристикой высокой мобильности человека. Современные нормативные документы не дают расширенного понятия мобильности и доступности.

Место работы горожанина должно иметь быструю транспортную доступность, что способствует решению проблемы занятости населения и как следствие устойчивому экономическому развитию. Экономическая доступность заключается в нужном количестве рабочих мест, в широком выборе мест приложения труда и в их локализации.

Социальную доступность нормативные документы регламентируют, как наличие общественных центров, включающих в себя общегородской центр, центры планировочных районов, жилых и промышленных районов, зон отдыха и т.д. Общие описания социальной доступности укладываются в два пункта.

Проблема доступности социальной инфраструктуры стоит как никогда остро. Социальная доступность во всем - один из основных показателей качества и продолжительности жизни. Безусловно, нельзя забывать о доступности самого жилья, оно должно быть доступно жителям, обладающим любым экономическим доходом, или созданы необходимые условия для его приобретения.

Транспортная и социальная экономическая доступность, и мобильность горожан крепко взаимосвязаны, и эта взаимосвязь – один из аспектов устойчивого развития градосистем в целом.

Краткое рассмотрение норм градостроительного проектирования позволяет сделать вывод о том, что современные стратегии устойчивого и биосферосовместимого развития городов на постиндустриальном этапе развития должны привести к пересмотру принципов построения регламентной базы градостроительства. В практику должны быть введены нормы, задающие параметры качества жизни в городах, обязательном соблюдении уникальных свойств природного комплекса каждого из городов, но иметь при этом определенную гибкость в методике достижения указанных задач.

#### БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Бондаренко, И.А. Древнерусское градостроительство: традиции и идеалы /И. А. Бондаренко. – М.: Едиториал УРСС, 2002. – 108 с.
2. Крайняя, Н.П. Пространственная мобильность и городская морфология /Н.П. Крайняя //Academia. – 2012. – №2. – С. 98-101.
3. Fedchenko, I.G. Humanistic Idea of a Micro-District in the XX Century /I. G. Fedchenko //Journal of Siberian Federal University. Humanities & social sciences. – 2012. – №5. – С. 698-707.
4. СНиП-2.07.01-89\* «Планировка и застройка городских и сельских поселений». Госкомархитектуры. – 2011 г.