

Количественная оценка рекреационно-ландшафтного потенциала наружных жилых территорий¹



**Березин
Дмитрий
Владимирович**

кандидат архитектуры,
доцент кафедры
дизайна и изобразитель-
ных искусств ЮУрГУ
(Национальный универ-
ситет)

e-mail: berezindv@susu.ru

На материале ряда репрезентативных для Центрального района города Челябинска придомовых территорий проведено исследование функционального баланса как основы нормальной рекреационной деятельности населения в жилище. С помощью сравнительного анализа геоинформационных ресурсов, нормативных документов, данных опроса населения и результатов фотофиксации найдены средние для каждого типа придомовой территории доли площади, подвергшейся деградации под воздействием автотранспорта, зафиксировано фактическое убывание рекреационных площадок, определено отношение населения к этим процессам. Выявленный дисбаланс функций рассматривается как предпосылка архитектурно-ландшафтной реновации.

Ключевые слова: реконструкция, придомовые территории, количественные методы оценки, городская жилая среда.

BEREZIN D. V., MAKOVKINA E. V.

QUANTITATIVE ASSESSMENT OF RESIDENTIAL OPEN SPACES' RECREATIONAL AND LANDSCAPE POTENTIAL



**Маковкина
Елена
Викторовна**

магистр кафедры дизайна
и изобразительных
искусств ЮУрГУ (Нацио-
нальный университет)

e-mail:
makovkina.elena@mail.ru

Taking into account data on typical Chelyabinsk's central residential open spaces the research of their functional balance as a basis of dwellers' normal recreational activity is carried out. The mean shares degraded, due to the use of motor transport, according to the open spaces' type are found by means of comparative analysis of geoinformation sources, normative documents, photographing and results of public-opinion poll. Additionally, actual decrease of recreational plots and the residents' assessment of this problem are stated. A functional disbalance revealed is considered as a prerequisite for landscape architectural renovation.

Keywords: reconstruction, residential open spaces, quantitative assessing methods, urban housing environment.

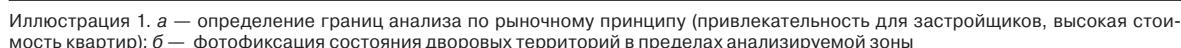
Введение

Емкость площадок для хранения личного автотранспорта при жилых зданиях наиболее массового периода застройки — второй половины XX в., ограниченная скромной нормой 0,8 м² на человека [6, табл. 2], вступает сегодня в явное противоречие с результатами автомобилизации городов. Количество единиц транспорта, многократно превышающее количество обустроенных парковочных мест на дворовых территориях (при российском, небольшом для развитых стран, показателе 317 автомобилей на 1000 человек), приводит к отчуждению под размещение и движение мо-

торизированных средств прочих составляющих наружных жилых территорий — игровых и спортивных площадок, озелененных участков [5, 8]. Распространение стихийных автопарковок на открытые пространства, несущие рекреационные функции, значительно усиливает амортизацию этих территорий и препятствует реализации их исходного назначения.

Проблема нецелевого использования земли и деградации социально значимых функций на придомовых территориях очевидна. Прежде чем стать объектом реконструкционной активности, она нуждается в интерпретации на основе точных количественных данных. Отсюда, *цель исследования состоит в том, чтобы путем нахождения реальной пропорции между количественными характеристиками рекреативной и амортизированной составля-*

1 Статья выполнена при поддержке Правительства РФ (Постановление №211 от 16.03.2013 г.), соглашение № 02. А03.21.0011.



- интерпретация и анализ данных геоинформационных источников и имеющихся проектных показателей по жилым микрорайонам, застроенным массовыми сериями в 1950–1970-х гг.;
- фотофиксация отдельных дворовых территорий — визуальное определение фрагментов среды с элементами деградации;
- выработка репрезентативных конфигураций дворовых территорий для рассматриваемого участка города и выявление функционального баланса на их усредненных образцах;
- сопоставление средних нормативных и фактических размеров рекреационно-ландшафтных площадок;
- разработка и применение тематической анкеты для опроса общественного мнения.

Для проведения исследования была выбрана наиболее привлека-

2 Паспорта проектов серий 1-447, 1-439, 1-464, 85-016, 86-022 предоставлены архивом института Челябингражданпроект, ответственного за проектирование всей городской среды с 1935 по 1990 г.

Поскольку при создании благоприятной городской среды помимо ориентации на нормы более значимым является учет реальных потребностей населения (функционально-предметное наполнение жилых дворов всегда предусматривает альтернативу вследствие их территориальной ограниченности) [2, 4].

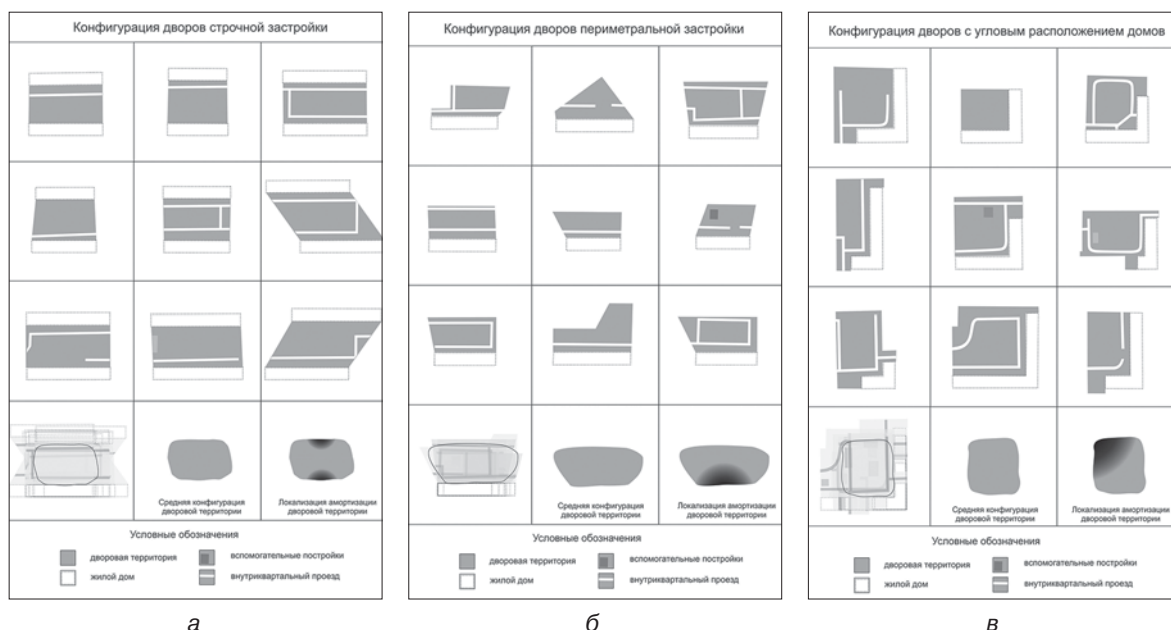


Иллюстрация 2. Выявление усредненных форм дворовых территорий путем «совмещения» характерных конфигураций типов: а — строчного; б — периметрального; в — углового

то для цели выяснения субъективной оценки горожанами состояния своих дворов была разработана и использована для сбора информации анкета (см. Приложение). В опросе приняли участие 30 человек — жителей микрорайонов, релевантных исследованию. По замыслу вопросы анкеты составили две смысловые группы. К первой группе относятся вопросы, описывающие текущую ситуацию (состояние двора в настоящий момент): наличие/отсутствие благоустройства, озеленения и существование тех или иных проблем, например, таких, как парковка автомобилей в непредназначенных для этого местах. Вторая группа вопросов определяла потребность жителей в преобразованиях и активную готовность к ним.

Результаты

В каждом из типов дворовой территории подсчитана степень ускоренной амортизации (как доля от средней общей площади двора) под действием процессов нецелевого использования придомовых площадок для парковки автомобилей. На дворовых территориях в периметральной застройке эта доля составляет 30%, в строчной застройке — 36%, при угловых домах — 49%. Данные показатели связаны с конкретным морфотипом в части плотности проживания и, соответственно, плотности освоения дворовой территории: от разреженной в периметральной застройке (где расстояние между

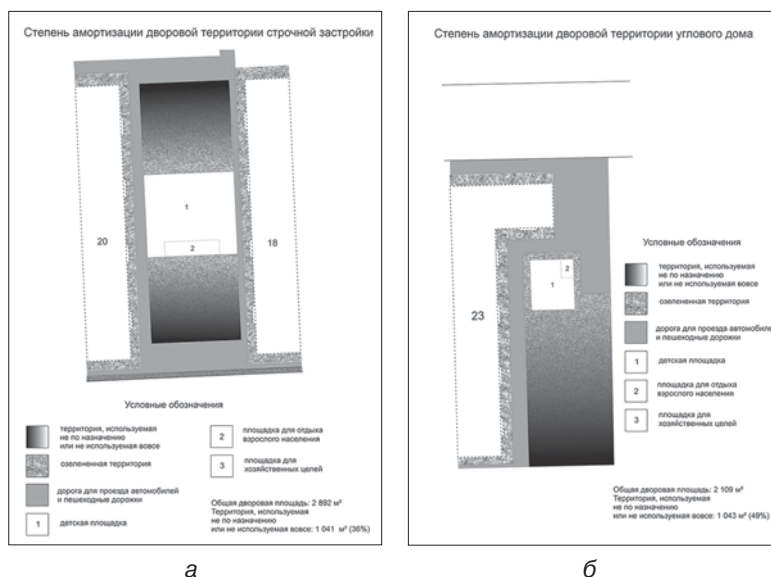


Иллюстрация 3. Выявление степени амортизации для трех типов дворовых территорий: а — строчного; б — углового; в — периметрального

параллельными зданиями, определяющее протяженность двора, приближается к расстоянию между параллельными улицами) до уплотненной — при угловой (когда между перпендикулярно расположенными зданиями, образующими перекресток, встраивается дополнительная секция, т. е. увеличивается количество пользователей территорией без увеличения ее площади).

Амортизированные и деградировавшие участки при неизменной плоскостной планировке дворов становятся причиной их функционального дисбаланса. Из Таблицы 1 видно,

что реальные площади, включающие стихийные парковки и целенаправленно обустроенные машиноместа, значительно превышают нормы. Это, а также факт перераспределения площадей дворов в пользу площадок для хранения личного транспорта (убывание физкультурных и хозяйственных площадок), возможно, указывает на ущемление интересов жителей, чьи потребности не связаны с автомобилем, и на изменение бытового уклада горожан.

Помимо уменьшения площадок под натиском автомобилей, исследование фиксирует существенный

Таблица 1. Соотношение средних нормативных и фактических размеров компонентов придомовой территории периметральной, строчной и угловой форм

Форма дворовой территории. Среднее количество жителей — пользователей придомовой территории (при жилой обеспеченности 20,5 м ² на человека)	Тип данных	Средневзвешенная площадь дворовой территории, м ²	Площадь озеленения, м ² (из расчета 6 м ² на человека, для нормативных данных)	Детские игровые площадки, м ²	Площадки для отдыха взрослого населения, м ²	Площадки для занятия физкультурой, м ²	Площадки для хозяйственных целей, м ²	Площадки для стоянки автомобилей (включая стихийные — для фактических данных), м ²
Периметральная 450	Нормативные данные по СНиП 2.07.01–89* (табл. 2)	—	2700	315	45	900	135	360
	Фактические данные	3280	960	490	Около 20	Около 400	Около 30	1340
Строчная 150	Нормативные данные	—	900	105	15	300	45	120
	Фактические данные	2890	Около 1000	120	15	Около 400	Около 20	1100
Угловая 260	Нормативные данные	—	1560	182	26	520	78	208
	Фактические данные	2110	Около 600	130	20	Около 100	Практически отсутствуют	1230

недостаток озеленения дворов периметрального и углового типов. Впрочем, если исходить из готовности 80% респондентов посещать наличные в шаговой доступности (в пределах микрорайона) ландшафтные объекты, норма, согласно которой площадь озеленения должна составлять не менее 25% площади территории микрорайона [7, п. 7.4], возможно, реализуется.

В ходе опроса населения выяснилось, что к качеству озеленения на придомовой территории около 27% респондентов относятся с удовлетворением, а 40% — с принятием; 67% опрошенных полагают необходимым повышение этого качества. О наличии в своих дворах площадок спокойного и активного отдыха определенно сказали 60 и 73% респондентов соответственно, однако 73% опрошенных уверены и еще 13% склонны считать, что на этих площадках необходимы улучшения.

У 80% жителей изучаемых кварталов во дворах имеются организованные парковки для автомобилей, при этом 67% указывают на наличие стихийных парковок, а еще 47–60% отмечают наличие тех или иных неудобств, вызванных парковкой/движением автомобилей в непредназначенных для этого местах.

Видимые мероприятия по улучшению благоустройства происходят во дворах лишь у 20% жителей, при этом никто из опрошенных 30 человек в них не вовлечен, при том, что 73% выражают желание подобного вовлечения.

Заключение

1 Наиболее насущная потребность — наличие личного автотранспорта вблизи квартиры — определила характер использования придомовых территорий активной частью населения в первую очередь как парковки. При невнимании со стороны лиц, вовлеченных в формирование городской среды, к обстоятельствам, сопровождающим резкий рост количества автомобилей в пользовании горожан, возникают процессы самоорганизации, в ходе которых происходит перераспределение площади двора в пользу транспортных пространств. Этому способствуют ветхость, отсут-

ствие видимых разграничений и четкой функционально-планировочной структуры, свойственных многим, долгое время не обновляемым дворовым территориям в жилых кварталах, возведенных во второй половине XX в.

- 2 Размеры выявленных участков — прежде газонов и площадок иного назначения, деградировавших теперь преимущественно под воздействием автотранспорта — предсказуемо нарастают от более аморфных дворов (периметральный тип) к стесненным, с явными границами (угловой тип), составляя разницу в значениях 50 м². Эта разница не столь существенна, как доминирующая тенденция сокращения числа благоустроенных площадок, независимо от типа двора. Она является ключевой комплексной проблемой для его пользователей — автомобилистов и пешеходов.
- 3 Нарушая бытовой и рекреационный комфорт, безопасность и эстетические качества наружных жилых территорий, стихийный паркинг ведет к нерациональному использованию их площади и оценке этой очевидной нерациональности. Количество единиц транспорта, способное разместиться на участках самовольных парковок в случае организованного планирования, целесообразно сделать темой отдельного исследования. Впрочем, перспектива городских дворов при жилых домах — и это единодушно признается специалистами — полное или частичное освобождение от автомобиля как действующего фактора [1, 3].
- 4 Из данных опроса населения можно сделать вывод, что у жителей есть и потребность в преобразовании своих придомовых территорий (2/3 опрошенных), и осознание сути проблемы. Это своего рода предпосылка к началу активных действий со стороны специалистов и властей, также понимающих, что организация дворовых территорий, свойственная большинству микрорайонов Челябинска, не рассчитана на беспрепятственное размещение даже наличного числа автомобилей.
- 5 Ясно, что более или менее регулярный прирост единиц частного автотранспорта в городе неизбежен

(РФ по этому показателю пока лишь на 49-м месте в мире), а с ним все большая угроза нарушения нормального режима функционирования наружных жилых территорий в качестве рекреационного и ландшафтного компонента жилища. Подготовка специалистов, способных работать с этой проблемой в будущем, становится одной из целей научно-проектной учебной деятельности в рамках магистерских программ по архитектурным специальностям Южно-Уральского государственного университета. В частности, следующим шагом по итогам настоящего исследования предполагается разработка концепции архитектурно-ландшафтного разграничения транспортно-пешеходных пространств в структуре существующей массовой жилой застройки с учетом текущих условий.

Список использованной литературы

- Банутис В. Э., Бутягин В. А., Лунц Л. Б. Инженерное благоустройство городских территорий. М. : Изд-во литературы по строительству, 1971. 224 с.
- Боговая И. О., Теодоронский В. С. Озеленение населенных мест. М. : Агропромиздат, 1991. 259 с.

- Борсук О. Ю., Зябкина Л. В. Адресное проектирование в системе благоустройства жилых территорий // Новые технологии. 2012. № 2. С. 75–79.
- Курбатова А. С., Баранникова Ю. А., Комедчиков Н. Н. Экологическое картографирование в градостроительном проектировании. М. ; Смоленск : НИИПИЭГ, Маджента, 2006. 192 с.
- Николаевская И. А. Благоустройство территорий. М. : Академия, 2014. 272 с.
- СНИП 2.07.01–89*. Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений. М. : Госстрой России, 1990. 66 с.
- СП 42.13330.2011 Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских поселений / Мин-регион России. М. : ОАО «ЦПП», 2011. 90 с.
- Федоров Н. В., Рожков М. С. Система поддержки принятия решений и задачи моделирования парковки транспорта // Горный информационно-аналитический бюллетень (науч.-техн. журн.). 2011. № 10. С. 374–376.

Приложение. Анкета опроса общественного мнения с распределением итоговых результатов
Оценка текущего состояния озеленения и благоустройства придомовых территорий

№ п/п	Критерии оценки своего двора	Да	Нет	Скорее да	Скорее нет
1	Устраивает ли Вас качество озеленения двора?	8	2	12	8
2	Достаточна ли, на Ваш взгляд, площадь озеленения?	6	10	14	
3	Имеются ли площадки для спокойного отдыха?	18		4	8
4	Имеются ли площадки для активного отдыха (детские игровые, физкультурные)?	22		2	6
5	Имеется ли в структуре двора организованная площадка для парковки автомобилей?	16	6	8	
6	Имеет ли место на территории двора парковка автомобилей в непредназначенных для этого местах?	16	4	4	6
7	Создает ли неудобства парковка/движение автомобилей в непредназначенных для этого местах?	16	10	2	2
8	Затруднена ли коммуникация «подъезд — придомовые площадки» из-за парковки/движения автомобилей в непредназначенных для этого местах?	14	8		8
9	Нравится ли Вам проводить свое свободное время во дворе?	4	12	2	12
10	Считаете ли Вы необходимым улучшение качества озеленения?	22	2		6
11	Считаете ли Вы необходимым улучшение качества придомовых площадок?	22	2	4	2
12	Планируются/производятся ли в Вашем дворе мероприятия по улучшению благоустройства и озеленения?	4	10	2	14
13	Принимаете ли Вы то или иное участие в мероприятиях по улучшению благоустройства и озеленения своего двора?		18		12
14	Хотите ли Вы, так или иначе, участвовать в мероприятиях по улучшению благоустройства и озеленения своего двора?	20	6	2	2
15	Склонны ли Вы посещать рекреационно-ландшафтные объекты, расположенные в шаговой доступности, но вне Вашего двора при отсутствии в нем адекватной альтернативы?	20	6	4	