

Влияние современного строительства на формирование урбанизированного ареала на территории Московской агломерации

Influence of modern construction on the formation of an urbanized area on the territory of the Moscow agglomeration

Орлов Е.В.

Канд. техн. наук, доцент, доцент кафедры водоснабжения и водоотведения Национального исследовательского Московского государственного строительного университета, г. Москва
e-mail: viv-k@yandex.ru

Orlov E.V.

Candidate of Technical Sciences, Associate Professor, Department of Water Supply and Sanitation, Moscow State University of Civil Engineering (National Research University), Moscow
e-mail: viv-k@yandex.ru

Синянский И.А.

Канд. техн. наук, доцент, доцент кафедры строительства Государственного университета по землеустройству, г. Москва
e-mail: sinyanski@yandex.ru

Sinjanskij I.A.

Candidate of Technical Sciences, Associate Professor, Department of Construction of the State University of Land Use Planning, Moscow
e-mail: sinyanski@yandex.ru

Цой В.Е.

Магистрант института инженерно-экологического строительства и механизации Национального исследовательского Московского государственного строительного университета, г. Москва
e-mail: saiko.ru@mail.ru

Сој V.E.

Master's Degree Student, Institute of Environmental Engineering and Mechanization, Moscow State University of Civil Engineering (National Research University), Moscow
e-mail: saiko.ru@mail.ru

Инешина Л.В.

Студентка института инженерно-экологического строительства и механизации Национального исследовательского Московского государственного строительного университета, г. Москва
e-mail: linieshina@mail.ru

Ineshina L.V.

Student, Institute of Environmental Engineering and Mechanization, Moscow State University of Civil Engineering (National Research University), Moscow
e-mail: linieshina@mail.ru

Аннотация

Рассмотрены основные факторы, которые влияют на формирование урбанизированного ареала на территории Московской агломерации. Показано, что современное строительство является основным фактором, благодаря которому происходит непосредственно уплотнение жилой застройки, что ведет к слиянию небольших городов, населенных пунктов, поселков городского типа, что приводит к образованию крупных городов. Однако, такое решение не оправдано с экологической точки зрения, т.к. происходит отчуждение территории, уничтожение растительности, уменьшение площадей природной среды, происходит загрязнение водной и воздушной среды обитания. Кроме того, за быстрым возведением зданий и сооружений не поспевает транспортная инфраструктура, что приводит к ухудшению качества проживания людей при их перемещении в пространстве.

Ключевые слова: строительство, жилое здание, урбанизация, экология, транспорт, город, среда обитания.

Abstract

The main factors that influence the formation of an urbanized area on the territory of the Moscow agglomeration are considered. It is shown that modern construction is the main factor that directly compacts residential development, which leads to the merger of small cities, localities, urban-type settlements, which leads to the formation of large cities. However, this decision is not justified from an environmental point of view, because there is alienation of the territory, destruction of vegetation, reduction of areas of the natural environment, there is pollution of the water and air habitat. In addition, the rapid construction of buildings and structures does not keep up with the transport infrastructure, which leads to a deterioration in the quality of living of people when they move in space.

Keywords: construction, residential building, urbanisation, ecology, transport, city, habitat.

Сегодня в Московской агломерации идет большое жилищное строительство, которое охватывает все новые и новые территории. Это неслучайно, т.к. данная территория является крупным экономическим регионом, в котором по прогнозам к 2025 г. будет проживать порядка 22 млн чел.

Под Московской агломерацией понимается территория, входящая в состав г. Москвы, а также Подмосковья. Как раз она и образует крупный урбанизированный ареал, в который входят все города и населенные пункты, активно взаимодействующие друг с другом.

Процент строящегося жилья непосредственно уже на протяжении нескольких лет смещается в сторону территории городов Подмосковья, находящихся недалеко от Московской кольцевой автодороги (МКАД). Это неслучайно, т.к. близость к столице и более-менее доступная цена на жилье пользуется огромной популярностью у покупателей недвижимости.

Очень активно застраиваются территории, находящиеся на расстояниях до 20–25 км от МКАД [1-2]. Объемы и темпы строительства за последние 10 лет только увеличивались, и в 2018 г. было объявлено о новых объемах жилой застройки, которая будет осуществляться на территории Московской агломерации.

Сегодня современное строительство переживает определенные сложности, которые связаны с отсутствием четко спланированной стратегии по организации территории для комфортного проживания. Дело в том, что очень часто можно встретить объекты жилищного строительства, которые не обеспечены необходимыми объемами объектов дошкольного и школьного образования, больниц, поликлиник, магазинов и т.д. Особенно большие проблемы вызывают объекты транспортной инфраструктуры. Не хватает требуемого количества дорог, из-за чего качество передвижения людей по территориям агломерации сильно страдает. Например, бывает очень проблематично добраться до работы, учебы, а также непосредственно выехать из города, т.к. объемы строительства дорог идут малыми темпами. Кроме того, самой территории под дорожное строительство часто вообще не хватает.

Сегодня современный застройщик часто переходит на строительство многоэтажных жилых зданий, а в последнее время активно видна тенденция на высотное строительство. Здания ползут вверх, и уже многие застройщики предлагают жилье с этажностью не менее 25 этажей. Часто можно встретить объекты, где этажность доходит и до 30–35 этажей. Кроме того, часто такие высотные здания активно предлагают строить в городах Подмосковья, где изначально преваляло малоэтажное строительство (не более 5 этажей). Таким образом, нарушается определенная художественная выразительность городской застройки, и появившиеся высотные дома на таких территориях вызывают определенные вопросы у жителей городов, привыкших к малоэтажному жилью.

Однако, возведение высотных зданий такой этажности выгодно застройщику. На застраиваемом участке можно разместить большое количество жилой площади, таким образом, получить больше прибыли при продажах квартир [3–5]. Кроме того, застройщик часто идет на некоторые хитрости, например, проектирует квартиры, изначально занижая рекомендуемые площади квартир для проектирования, указанные в СП 54.13330.2016 Здания жилые многоквартирные. Актуализированная редакция СНиП 31-01-2003 (с Изменением N 2). Это приводит к тому, что уже не редкость в современном строительстве увидеть однокомнатные квартиры студийного типа с площадью менее 20 м². Проживание на такой площади бывает не очень комфортным, но такое жилье все равно активно покупается, т.к. по своей цене является одним из самых доступных предложений в данном регионе.

Огромное жилищное строительство таких высотных зданий приводит к отчуждению свободных территорий, ранее занятых природными ландшафтами. Это приводит к тому, что происходит соединение различных видов урбанизированных территорий в одно целое, уничтожается растительность, ухудшается экологическое состояние воздушной и водной среды обитания.

Кроме того, было замечено, что сегодня активно происходит процесс активного развития урбанизированного ареала путем слияния различных видов деревень, поселков, населенных пунктов в крупные города. Например, несколько лет назад г. Железнодорожный в Подмосковье и различные другие населенные пункты, находящиеся рядом с ним, перешли в непосредственное подчинение более крупной агломерации, т.е. г. Балашиха. Это позволило занять большое количество ценных территорий, как природной среды, например, поля сельскохозяйственного назначения, так и бывшие промышленные объекты, и непосредственно на их месте начать крупное жилищное строительство.

В качестве других примеров формирования урбанизированного ареала и поглощения природной среды можно назвать территории бывших полей сельскохозяйственного назначения поселка Свердловский (Московская область), который перешел в подчинение г. Лосино-Петровский (Московская область), где уже на протяжении нескольких лет идет активное строительство домов на площади в 76,4 Га. Количество свободной площади природной среды значительно уменьшилось в данном регионе строительства.

Урбанизированный ареал Московской агломерации, как было уже сказано выше, активно принимает огромное количество маятниковых людских потоков, которые передвигаются по его территории.

Из-за того, что средняя заработная плата непосредственно в Москве выше, чем в Подмосковье, то это притягивает в город каждое утро большое количество рабочей силы. Застройщики жилья это понимают, поэтому и активно сосредоточили свое строительство в городах и населенных пунктах, которые находятся на расстоянии 20–25 км от классической Москвы, которые и активно формируют урбанизированный ареал данного региона. Однако, был сделан определенный просчет, из-за которого решение по возведению таких больших объемов жилья становится ошибочным, т.к. качество проживания начинает ухудшаться по причине отсутствия строительства необходимых объемов транспортной инфраструктуры. В качестве примера, стоит отметить несколько жилых комплексов, которые были построены в очень хорошей транспортной доступности от станций московского метро. Однако, после заселения и увеличения численности населения количества транспорта стало не хватать. Утром практи-

чески невозможно сесть в автобус или маршрутное такси, чтобы уехать к станции метро. Образуется огромные очереди на остановках общественного транспорта.

В конце рабочего дня проблема добраться до дома из Москвы в Подмосковье появляется опять. Здесь повторяется та же самая проблема. Большие очереди на остановках, чтобы сесть в маршрутное такси или автобус. Таким образом, можно сказать о хронической проблеме маятникового движения на урбанизированном ареале Московской агломерации, а именно в направлении Подмосковье-Москва (утром) и Москва-Подмосковье (вечером).

По выходным дням происходит также маятниковое движение. Дело в том, что в 50-60-х годах на территории Подмосковья активно выделялись территории под строительство дачных поселков, которые потом были преобразованы в Садоводческие некоммерческие товарищества (СНТ). Пик строительства таких СНТ уже прошел, однако на рынке жилья все равно можно увидеть некоторые коммерческие предложения новых территорий, на которых возведены дачные поселки. Данное маятниковое движение происходит обычно в пятницу вечером и в субботу утром по направлению Москва-Подмосковье, когда жители г. Москва выезжают за город. Кроме того, оно осложняется еще одним маятниковым движением, а именно Москва-Подмосковье, когда жители Подмосковья возвращаются на работу к себе домой. Наложение двух разноплановых видов маятникового движения приводит к большим заторам на дорогах и выливается в многокилометровые пробки. В воскресенье вечером происходит обратный процесс маятникового движения, а точнее Подмосковье-Москва. Люди едут с дачных участков непосредственно к себе домой в столицу. Такое маятниковое движение также характерно и для понедельника в утренние часы (Подмосковье-Москва). Здесь опять идет слияние двух потоков, непосредственно тех, кто едет из Подмосковья в Москву на работу и тех, кто едет также на работу, но уже со своих дачных участков. Таким образом, движение намного усложняется.

Если посмотреть на сегодняшнюю карту Московской агломерации, то хорошо видно, что современное строительство активно влияет на формирование урбанизированного ареала, непосредственно замыкая пространство, которое формируется на границе территории г. Москвы и городов Подмосковья, находящихся на расстоянии 20–25 км от МКАД. Именно на этой территории активно возводятся жилые дома, вытесняя природную среду, превращая некогда небольшие подмосковские города в крупные жилые районы, являющиеся основным костяком в формировании московской агломерации.

Дальнейшие тенденции в развитии транспортной инфраструктуры, а именно Московских центральных диаметров (МЦД – сеть железнодорожных маршрутов, интегрированных в Московский метрополитен), которые формируются при участии мэра Москвы С.С. Собянина и губернатора Подмосковья А.Ю. Воробьева приведут к дальнейшему увеличению строительства, далее формируя и развивая урбанизированный ареал Московской агломерации. Однако, по этой причине будет оказываться еще большее влияние на природную среду и архитектурный ландшафт данной территории, что будет приводить к возможным загрязнениям территорий в результате антропогенного воздействия.

Литература

1. Вучик В.Р. Транспорт в городах удобных для жизни. – М. : Территория будущего, 2011. – 576 с.
2. Бунин А.В., Саваренская Т.Ф. История градостроительного искусства. – М.: Стройиздат, 1979. – 412 с.
3. Бабков В.Ф. Современные автомобильные магистрали. – М. : Транспорт, 1974. – 208 с.
4. Иконников А.В. Формирование городской среды. – М. : Знание, 1973. – 64 с.
5. Глазычев В.Л. Урбанистика. – М.: Европа, 2008. – 200 с.