

Ю.М.ШКОДОВСКИЙ, проф., В.П.МИРОНЕНКО, д-рarchit.

*Харьковский государственный технический университет
строительства и архитектуры*

АНАЛИЗ И ОЦЕНКА КОНФЛИКТНЫХ СИТУАЦИЙ, ВОЗНИКАЮЩИХ В ГОРОДСКОЙ СРЕДЕ

Рассматривается комплекс факторов окружающей среды, влияющих на формирование комфортного уровня архитектурного пространства.

Расширение городских территорий, появление все новых районовстроек сопровождается явлениями, в конечном итоге влияющими на состояние среды жизнедеятельности человека. В больших городах проявляется тенденция вытеснения жилых кварталов из исторически сложившегося центра на периферию, переоборудование под учреждения жилых зданий более высокого качества строительства, чем новостройки. Однако исторические центры старых городов в стране – наиболее привлекательные для жителей части городов. Об этом свидетельствуют исследования В.Г.Вардосанидзе, Ю.Г.Вешнинского, Л.В.Долинина, Г.З.Каганова, Л.Б.Когана, Г.А.Мешковой, С.С.Ораевской, А.В.Степанова и др. Здесь сосредоточены культурные учреждения, наиболее удобные места для встреч и общения, массовых гуляний и торжеств горожан. Кроме того, центры крупных городов постепенно освобождаются от промышленных предприятий, озеленяются, в них организуются пешеходные зоны, свободные от регулярного движения транспорта. Вместе с тем в новые районы перемещается промышленность, скорость и интенсивность транспортного движения здесь повышена, культурные центры удалены. Контраст между соразмерностью ощущением человека, архитектурным разнообразием, оживленностью центра и подавляющими масштабами, монотонностью и однообразием периферийных районов настраивает горожан не в пользу новостроек. В центре жителям удобнее и приятнее, но это не их дом. Там же, где находится их дом, городская среда неуютна и скучна. В этом противоречии кроется источник психологического напряжения жителей большого города. Поэтому в современной отечественной градостроительной практике активно обсуждается вопрос о реконструкции исторических центров в крупных городах, о поддержании их активности, жизнеспособности, в том числе за счет сохранения их в качестве жилых районов [1, 2 и др.].

Это культурно обусловленный, оценочный аспект пространственной среды города. Но ее постоянное экстенсивное развитие порождает проблемы, вполне материальные по своему содержанию, например,

развитие связей между различными частями города и сетью внутригородских коммуникаций. Сейчас динамика и дифференциация городских транспортных служб достигли очень высокого уровня: растут разновидности транспортных средств, увеличивается скорость передвижения, удлиняются маршруты. Растет число работников транспортной сферы, усложняется характер управления ею. В свою очередь, эти процессы делают необходимым постоянный пересмотр соотношения между пешеходным пространством и проезжими частями города. Подобные проблемы не могут иметь окончательного решения, поскольку рост, развитие и реконструкция городов непрерывно продолжаются. Это порождает ряд факторов, оказывающих влияние на горожан и делающих проблемными некоторые аспекты их пространственного поведения. Например, тенденции развития современного большого города вызывают к жизни ситуацию, при которой место жительства большинства горожан, как правило, находится в значительном удалении от их работы, а также культурных центров [3]. Поэтому им по несколько раз в сутки приходится перемещаться из одной части города в другую с помощью городского или индивидуального транспорта. Это влечет за собой нежелательные для них последствия. Затраты времени на дорогу оказываются довольно существенными: поездки из дома на работу, в гости к друзьям, в культурные центры отнимают у человека время, предназначенное для отдыха. Деловые же поездки из одного учреждения в другое представляют собой непроизводительную трату рабочего времени. Проблема временных затрат на городские поездки стоит очень остро. Об этом, в частности, свидетельствует все возрастающее число жилищных обменов — обстоятельство, принимающее сегодня массовый характер.

Пока решение данной проблемы представляется главным образом в расширении сети бытового обслуживания по месту работы и жительства, а также в более рациональной организации работы городского транспорта. Хотя, по-видимому, здесь возможны и решения (это дискутировалось на страницах центральных газет), связанные с организационными изменениями в профессиональной деятельности (скользящий график рабочего дня, надомная работа и т.п.).

Далее, находясь на улицах города, люди и в качестве пешеходов, и в качестве водителей индивидуального и городского транспорта вынуждены решать задачи организации своего поведения в условиях интенсивного уличного движения. Наконец, поездки в городском транспорте, особенно в часы "пик", порождают биопсихические напряжения из-за тесноты, слишком близких физических контактов. К этому ведет также пребывание человека в толпе. Как известно из психологии, в

таких условиях человек ощущает как бы “угрозу” своим психобиологическим границам, что сопровождается повышенным чувством беспокойства, раздражительности [4 и др.]. До недавнего времени такие контакты имели тенденцию к увеличению из-за того, что современные города все более превращались в пространство для транспорта, а не для людей. Сейчас одной из попыток исправить ситуацию является создание в городах пешеходных зон, где движение транспорта запрещено.

Важным источником психологических неудобств для горожанина является повышенная плотность населения. Пространственные условия труда в силу технологической необходимости в одних случаях и сложившихся традиций в других таковы, что концентрируют большое количество людей в сравнительно узких границах на достаточно продолжительный промежуток времени. В этих условиях между людьми неизбежно складываются сложные межличностные связи и отношения. Все это требует от них дополнительных затрат времени и энергии, и тем в большей мере, чем сложнее эти отношения. Кроме того, в условиях современной городской жизни межличностные контакты – это, как правило, сфера, в которую люди попадают, а не которую они сознательно выбирают. Начиная с детского возраста, человек проходит через ряд учреждений, где ему приходится взаимодействовать и общаться с большим числом различных людей вне зависимости от собственного желания. Ситуация усложняется еще и тем, что в современной городской среде практически не предусматривается удовлетворение потребности человека в уединенном отдыхе. В связи с этим к проблемным ситуациям транспорта, улицы, рабочего места следует добавить жилищные условия большого города, места отдыха. Заданные пространственными параметрами города и возможностями жилищного строительства планировка и размеры квартир часто такие, что предполагают постоянный контакт друг с другом проживающих здесь жильцов. При проектировании мест отдыха потребность в уединении также недостаточно учитывается. Они ориентированы главным образом на массовое проведение досуга.

Таким образом, интенсивность пространственных передвижений и повышенная плотность населения в условиях современного большого города делают более частыми вынужденные контакты между людьми, усиливая у них уровень психологического напряжения [6, 7 и др.] и соответственно стремление по-новому организовать структуру этих контактов.

Другим фактором, ухудшающим жизненную среду большого города, является шум. На производстве он вызывается работой техноло-

гического оборудования и транспортных средств, на улицах города — транспортом и уличной толпой. В праздничные дни шум дополняется установленными на улицах громкоговорителями. Наконец, в домашних условиях — это шум, порождаемый бытовыми электроприборами, радио- и телеаппаратурой. В совокупности все эти источники создают постоянный звуковой фон, сопровождающий людей и в труде, и во внерабочее время. Особенностью этих шумов является их непериодичность, т.е. усиления и спады их уровней наступают внезапно и по продолжительности варьируются. Кроме того, интенсивность их воздействия часто значительно превышает порог чувствительности человека, т.е. люди чувствуют шум постоянно. Они вынуждены все время невольно реагировать на сменяющиеся друг друга события той звуковой среды, в которой живут, т.е. как-то организовывать ее. Очевидно, что решение этой задачи требует от людей постоянной затраты усилий. Неважно, что оно происходит на бессознательном уровне, т.е. организм человека реагирует на шум, а сознание может и не фиксировать эту ситуацию как проблемную. Но все равно такое воздействие вызывает у человека объективную реакцию: повышенную психическую напряженность, внутреннее раздражение и т.п.

Дополнительной нагрузкой на организм городского жителя является загрязнение воздушного бассейна. Воздух в городе содержит вредные для человека и растений вещества, связанные с отходами производства. Объем выхлопных газов от городского транспорта имеет тенденцию к повышению в связи с пространственным развитием городов, а также со снижением качества топлива. Разумеется, очищение воздушного бассейна города благоприятно сказывается на физическом самочувствии людей, на их психическом состоянии. Однако эти проблемы еще ждут своего решения. Сейчас ведется активный поиск средств компенсации отмеченных неблагоприятных явлений. Так, совершенно очевидно стремление людей в выходные дни искать тишину и свежий воздух за городом или в городских лесопарках. Активизируются работы, связанные с экологическим благоустройством больших городов. Расширяется сеть профилакториев на предприятиях, где специально предусмотрены периодические контакты работников с природной средой, порой даже с помощью технических средств (работники прослушивают записи природных шумов, смотрят картины, filmy, слайды с изображением природных ландшафтов и т.п.).

Итак, пространственная среда большого города отчасти по необходимости, а иногда из-за сложившихся традиций становится для человека источником значительных воздействий, из которых далеко не все благоприятны для него. Сила этих воздействий усугубляется их

интенсивностью и продолжительностью. Находясь в условиях городской среды большую часть времени, ее жители, как уже отмечалось, имеют сравнительно мало возможностей для уединенных форм отдыха и тишины, которые необходимы для снятия стрессовых состояний, восстановления сил, полноценного отдыха. Жизнь горожан сопровождается постоянным повышенным вниманием к окружению: готовность поддерживать личностные пространственные границы в толпе, мобилизация для решения задач, связанных с перемещениями в пространстве, и т.п. Это объективная, хотя и неосознаваемая реакция на внешние воздействия. Она требует от человека значительных энергетических затрат и при интенсивных трудовых нагрузках может вызывать у него дополнительную усталость, не связанную ни с работой, ни с межличностными отношениями. Следует еще раз подчеркнуть, что подобная реакция проявляется неосознанно, люди не осмысливают ее, не подвергают рациональной оценке. В то же время вызывающие ее факторы по своему влиянию являются не только объективными, но и массовыми, а поэтому создают неблагоприятные черты обыденной жизни горожан, закрепляются в виде культурных стереотипов поведения. Например, курение и употребление спиртных напитков вызывают иллюзию снятия внутреннего напряжения, расслабления. Однако, как показывают исследования, алкоголь при своем воздействии на человека способствует усилению его агрессивности. Кроме того, оба эти средства при длительном употреблении ослабляют организм, делая его чувствительным к внешним воздействиям. Еще одна иллюзорная попытка преодолеть психические напряжения, вызванные физическими характеристиками городской среды, — это резкое усиление громкости и упрощение ритмической и интонационной структуры музыкального фона, сопровождающего жизнь горожан. Сила звука у тех средств, которые используются сейчас на эстраде, в ресторанах, танцевальных залах, а нередко любителями легкой музыки в быту достигает болевых порогов. В сравнении с такой нагрузкой обычный городской шум кажется тишиной. Примитивность ритмов и интонаций порождает иллюзию простоты окружения. Очевидно, что это даже не частное решение проблемы, поскольку мощное звуковое воздействие само по себе усиливает усталость и раздражение у человека, а попытки субъективно упростить среду не снимают ее объективной сложности.

Как отмечалось выше, архитекторы уделяют усиленное внимание пространственным параметрам городской среды, улучшается ее экологическое состояние, совершенствуется социально-гигиеническая служба, расширяется число новых форм межличностных отношений людей и т.п. Можно предположить, что обобщение этих разнонаправ-

ленных тенденций будет способствовать эффективному преодолению самими горожанами неблагоприятных последствий насыщения городской жизни техническими объектами [8].

Анализ природы конфликтов поможет определить основные направления реабилитации жилой среды и формы взаимодействия архитекторов и непосредственных потребителей их продукции.

По результатам исследований конфликтных ситуаций на уровне отношений между строителями и населением еще на стадии разработки проектов застройки районов их можно разделить на:

- 1) конфликты, вызванные недостаточностью или неадекватностью имеющейся у населения информации по проекту (“конфликты восприятия”);
- 2) конфликты, возникающие из-за недостаточного или некорректного учета в проекте запросов и потребностей населения (“конфликты концепции”);
- 3) конфликты, обусловленные несовершенством действующей системы управления градостроительным проектированием (“конфликты управления”).

Элитные районы – коренные жители;

– местное население;

– районы “спальни”;

- 4) конфликты на религиозной почве между конфессиями, а также между социальными слоями, межнациональные, между коренными харьковчанами и приезжими и т.д.

Таким образом, с учетом вышесказанного необходимо отметить важность учета человеческого фактора при проектировании архитектурной среды уже на стадии предпроектного анализа ситуации. Комплексный учет факторов окружающей среды позволит сформировать среду, наиболее полно обеспечивающую комфортные условия жизнедеятельности человека.

1. Гутнов А. Движение к человеку // Архитектура СССР. – 1983. – №12.

2. Пруцин О. Функциональное обновление среды // Архитектура СССР. – 1986. – №1.

3. Римашевская Н.О. О путях эффективного решения социальных проблем // Коммунист. – 1986. – №2.

4. Хейдмest М. Обзор исследований о пространственном факторе в межличностных отношениях // Человек, среда, пространство. – Тарту, 1979.

5. Китаев-Смык Л.А. Психология стресса. – М., 1983.

6. Парыгин Б.Д. Психологический барьер и его природа // Социальная психология и философия. – Л., 1985.

7. Научно-техническая революция и личность. – М., 1978.

8. Орлова Э.А. Современная городская культура и человек. – М.: Наука, 1987.

Получено 20.04.2000