

В Краснодаре вырастет «Зеленый сад»

«Московский Комсомолец на Кубани» (Краснодар), 19.12.2012

Владимир Забалонов: «Право на достойную жизнь и комфортную городскую среду есть у всех»



Мы продолжаем следить за созданием нового микрорайона на северо-западе Краснодара, который возводит компания "Зеленый сад" при содействии Фонда РЖС.

17 декабря 2012 года в Прикубанском округе Краснодара прошли общественные слушания, посвященные строительству. Об архитектуре, преимуществах и особенностях нового микрорайона наш корреспондент Анфиса Ковалевич беседует с Владимиром Забалоновым — главным архитектором архитектурно-проектной

мастерской «А-2», выполнившей архитектурный проект «Зеленого сада Кубани».

— Владимир, в чем отличие этого проекта от других краснодарских и в целом от российских девелоперских проектов?

— При его разработке мы хотели поэкспериментировать в области градостроительства и отойти от общероссийской традиции застройки по Афинской хартии. Согласно ее положениям, сформулированным еще в 30-е годы прошлого века, городская территория должна делиться на функциональные зоны — отдельно жилье, отдельно центр с торговлей и развлечениями, отдельно рабочие зоны. В большинстве российских городов (и, в частности, в Краснодаре) такая застройка привела к появлению монофункционального центра, который перегружен транспортом, спальных районов, которые пустеют днем, и к пробкам на связующих магистралях. Коммуникации в таком городе растянуты, и их обслуживание требует больших средств. Мы ставили целью создать новую среду обитания, в которой воплощены те тенденции, которые сейчас есть в Голландии, Великобритании, Франции. В рамках нашего проекта создаются не отдельные функциональные зоны — мы строим «город в городе».

— То есть у микрорайона будет своя замкнутая планировка, независимая от других городских районов?

— Да. В микрорайоне будут свои логистические центры — общественные транспортные узлы с остановками и большими парковочными зонами. Эти узлы мы поддерживаем большими торгово-развлекательными комплексами, предназначенными для населения микрорайона. От ТРК мы запускаем пешеходную зону с торговыми и общественно-деловыми объектами, которая свяжет эти узлы между собой. Этим мы охватываем весь район пешеходной доступностью. Социальной инфраструктуры вполне достаточно для автономного существования всего комплекса. Например, в нашем жилом комплексе предусмотрены четыре детских сада и одна большая школа, которые смогут принять всех местных детей.

— То есть ваш микрорайон будет удобен для пешеходов?

— Да, причем в проекте мы категорически разделяем пешеходную часть от машин. Зона автомобилей и пешеходная зона разделены застройкой, и на машине нельзя будет въехать, например, к детской или спортивной площадке. Поэтому у всех наших домов сквозные подъезды. Один выход — к парковке, другой — на детскую и спортивную площадки и парковую зону.

— А ваш сад действительно зеленый? Вы упомянули парковую зону.

— Особенностью нашего проекта также является то, что у нас нет закрытых дворов, огражденных со всех сторон домами. Мы, по сути, объединили их и создали несколько объединенных парковых зон с большими площадками, дифференцированными для разных возрастов и крупными спортивными объектами. В таком дворе найдется место и для молодежи, и для детей, и для пожилых людей, и никто не будет никому мешать.

— Таким образом, ваш проект выполнен по стандартам европейских стран. Но в Европе также распространен велосипедный транспорт. В микрорайоне предусмотрена специальная инфраструктура?

— Да, внутри нашего района будет организовано полноценное велосипедное движение — как в Голландии, Франции, Испании. Парковки для велосипедов спроектированы возле домов и торговых центров. И велосипедные дорожки у нас будут широкие, а не стандартные 90 см шириной.

— Но автомобилисты не будут дискриминированы в таком зеленом микрорайоне?

— Ни в коем случае. К каждому подъезду каждого дома можно подъехать на автомобиле. И с внешней стороны дома предусмотрена зона парковок. Наши парковки будут представлять собой зеленые лужайки на георешетке, засыпанной землей. К решетке подведут капельное орошение, а сверху ее засадят травой. По линии разделения паркомест будут высаживать крупномерные деревья. Деревья дадут тень для машин и скроют их от взгляда из окна. Благодаря этому получится визуальное продолжение парковой зоны с другой стороны дома, и те жители, окна которых выходят на парковку, не будут смотреть на крыши машин.

— Сколько парковочных мест на квартиру приходится по вашему проекту?

— На одну квартиру приходится 0,8 паркомест. Мы предполагаем, что значительную часть жителей составят переселенцы с Севера. Это фактически пенсионеры, не у каждого из которых будет личный автомобиль. В целом, мы считаем, что наши парковки примут все машины жителей района.

— 0,8 автомобилей на квартиру — это больше или меньше, чем в Краснодаре?

— В среднем в Краснодаре в 4 раза меньше парковочных мест. Поэтому три четверти водителей в городе паркуются по детским площадкам, газонам и вдоль дорог.

— Те жители, у которых нет автомобиля, как будут добираться до микрорайона?

— К моменту сдачи домов мэрия обещает провести по Западному обходу троллейбусный маршрут, остановки которого будут у транспортных узлов возле торговых центров.

— Многим жителям придется выезжать за пределы микрорайона на работу?

— Все первые этажи жилых домов в нашем проекте — офисно-административные. Подъезд к ним осуществляется только с парковочной стороны, и жителям их работа мешать не будет. Поэтому предполагаю, что кто-то из жителей сможет найти работу рядом с домом. Также стоит учитывать рабочие места в школе и детских садах, в торговых комплексах и т.д.

— При всей сопутствующей инфраструктуре жилье все же принадлежит к эконом-классу? Нет ли тут противоречия?

— «Зеленый сад» — это эксперимент по превращению жилого района эконом-класса в комфортную среду обитания. По сути, мы поднимаем комфорт городской среды на ступеньку выше без каких-либо дополнительных экономических вложений, просто за счет грамотного управления имеющимися ресурсами и возможностями. Например, наша зеленая парковка стоит дешевле обычной асфальтовой и гораздо дешевле подземного паркинга, в котором бы не хватило мест всем жителям. Стандартов строительства это тоже касается. Если брать такую сферу, как облицовка фасадов, то мы отошли от традиционного якобы дешевого кирпича, так как считаем, что клинкерная плитка долговечнее, технологичнее, эффективнее сохраняет тепло и стоит дешевле. И, конечно, мы не применяем решений, которые потом обернутся дополнительными затратами для эксплуатационной компании.

— Есть ли еще что-то необычное в жилых домах, которые будут построены в микрорайоне?

— Мы привыкли к тому, что жилье эконом-класса — это обычно симметричная бетонная коробка, которая уже через несколько лет после заселения смотрится дико из-за облезшей краски, разнообразного остекления лоджий и т.п. В нашем проекте мы решили «сбить» ритм окон, благодаря чему дома не кажутся однотипными. Мы ставим блок-секции в ряд, и вы не можете понять, где начало, а где конец — создается впечатление архитектурного орнамента, и у дома появляется свой индивидуальный архитектурный облик. Кроме того, все балконы и лоджии в широких белых рамках. Они выполняют две функции. Когда внутри рамок жители будут стеклить лоджии самостоятельно, то рамки удержат композицию, и остекление отойдет на второй план. Рамки также выходят за плоскость стены и создают нишу, в которую можно прятать внешние блоки кондиционеров и антенны. А долговечность клинкера общеизвестна. Благодаря этим мерам дом сохранит свой первоначальный облик.

— Внешний облик дома очень важен?

— Безусловно. Кроме красивого фасада также важна этажность зданий. Если строить чрезмерно высоко, скажем, шестнадцать этажей, то такие объекты будут подавлять людей. Мы выбрали девять этажей — этого достаточно для получения прибыли, при этом все еще комфортно для восприятия. В проекте нам, на мой взгляд, удалось найти баланс между экономической эффективностью и психологическим комфортом жителей.

— В целом, что самое важное для вас в этом проекте?

— Мы хотим создать прецедент комфортных условий проживания в эконом-классе. Иначе общество будет разделено: есть деньги — и человек живет в парковой зоне, среди зелени; нет денег — живет среди серого асфальта и бетонных коробок, без единого дерева. Мы хотим доказать, что это не обязательное условие, и право на достойную жизнь и комфортную городскую среду есть у всех.