



Текст: Николай Малинин

Капониром по автопробегу

Концепция развития жилого района «Восточно-Кругликовский» в Краснодаре

Проектная организация: АБ «Остоженка»

Архитекторы: Александр Скокан, Раис Баишев, Александр Старостин

Заказчик: ОАО «Главстрой»

Бюро «Остоженка» спроектировало в Краснодаре район, где жить будет лучше, чем на Остоженке

«Градостроительства в России сегодня нет!» – хором говорят архитекторы. «А архитектура, что, есть? – обиженно бурчат градостроители. – Мы вам одно рекомендуем, а вы другое строите, в 10 раз больше! И какое тут вообще градостроительство, когда все решает заказчик?»

Правы и те и другие, а все вместе это похоже на диалог из «Иронии судьбы». Ошибки архитекторов дорого обходятся людям, ошибки градостроителей менее заметны, но в конечном счете обходятся людям еще дороже.

При этом градостроительство действительно интересно всем. А что построят напротив, а снесут ли мой дом, а как будем ездить дальше и вообще жить. Но как тема оно явно выпадает из архитектурного процесса. По крайней мере – в Москве, где интересы заказчика и власти (частью которой должно бы быть градостроительство) настолько тесны, что уже непонятно, кто кому заказывает музыку.

А вот в регионах, как ни странно, процесс пошел. И мыслят здесь не точечно (впрочем, и места тут больше), а целыми жилмассивами. Один из которых – в Краснодаре – спроектировало московское бюро «Остоженка», знаменитое своими эстетскими жилыми и офисными зданиями.

Это могло бы показаться странным, если не знать, что руководитель бюро Александр Скокан был в 60-е годы активным участником группы НЭР. Молодые архитекторы во главе с Алексеем Гутновым протестовали против хаотичного расположения городов и предложили Новый Элемент Расселения, где есть «яблоко» – жилье, а есть «ствол» – коммуникации. Один из участников группы, Илья Лежава, формулировал эту философию так:

«Город консервативен. Тут человек родился, вырос, это его родина. Время течет медленно. Перемены взвешены. Коммуникационная же система (ствол) линейна. По ней несется транспорт, вдоль нее заводы, экспериментальные производства. Это зона ежеминутных перемен. Эта система прогрессивна. На этих двух началах – город-яблоко и коммуникационный ствол – строилась наша теория».

Прошло много лет, но идеи эти ничуть не устарели. А о том, какие конкретные формы они обретут в Краснодаре, рассказывает Александр Скокан.



Если мы начнем делать центр по законам социализма – он лопнет. Если станем жилье делать по законам капитализма – школ будет не хватать. А тут все разведено. Есть место рынку, есть – жилью

Как вам Краснодар, Александр Андреевич?

Последний раз я был там в 1969 году. Он, к сожалению, не сильно изменился за это время. Как, впрочем, большинство советских городов... Территория, которой нам предложили заняться, находится в 5 километрах от центра. Там совхозные поля, какие-то запущенные строения... Для того чтобы территория развивалась, она должна приобрести градостроительную структуру, то есть, уличную сеть. Проанализировав, мы увидели некую заданность развития города и остановились на простой прямоугольной сетке.

Первый градостроительный жест – он вообще всегда прост...

Да, когда люди выходят на новое место – римляне они, китайцы, голландцы на Манхэттене – они всегда действуют так. Кладут крест. Да и садовые участки так же делаются.

Но это когда искусственный город?

Да, потому что в Москве, например, не было новой территории, она развивалась кольцами: крепость, стена, потом еще стена... Короче, приходим на новое место и делим его на прямоугольники. А дальше понимаем, что в программе есть элементы общегородского значения – деловая, торговая, культурная функция, а есть чисто жилая. Городская часть – по сути своей динамичная, она будет непрерывно развивать-

ся. Сегодня вы в кегли играете, а завтра вам объявят, что нужно на лыжах кататься, и вы потребуете трубу построить. И если сейчас мы сделаем 5 этажей, то потом придется строить 20, а то и 30. Тогда как жилая структура – вещь аморфная. Строится она все равно по расчетам: на такую-то группу домов мы должны дать один сад, одну школу, одну поликлинику. Грубо говоря, социализм. А то, что относится к динамично развивающейся части центра – это капитализм. И надо одно от другого отделить.

Раньше бы такой генплан выглядел ровно наоборот: посередине – магистраль, в центре – площадь, тут – высокие дома, за ними – ниже...

Да. Мы же всякую активность убираем на края, а здесь оставляем тихую заводь. При этом такое разделение выгодно всем: коммерции – потому что ее таким образом будут потреблять больше, чем если бы она была спрятана вглубь квартала. А жителям – потому что им мешать не будут, не будут рваться через них к магазинам.

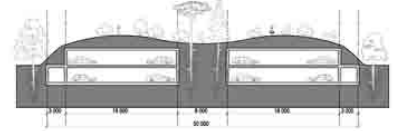
Но не будет ли их жизнь скучна и уныла?

Есть сейчас лукавая мысль, что если в такую аморфную массу вставить несколько эффектных башен или торговый центр лихой архитектуры, то все станет лучше. Но это необязательно. Принцип жилой массы таков: у меня должно быть

все так же, как у соседа. Через 400 м – школа, через 250 – садик, зелени тоже поровну... И для жилой среды это более важные вещи, нежели архитектура. Как ни странно, у нас есть всего один достойный образец такого рода – 9-й микрорайон в Черемушках. Простая структура, 5-этажные дома и всего ровно столько, сколько надо.

Тогда почему нас так угнетают жилмассивы 70-х и 80-х годов?

Потому что это гигантские корпуса и гигантские пространства между ними. Которые было выгодно лепить домостроительному комплексу. Да и сейчас эта идеология мало изменилась, только из бетона рюшечек отлили и черепичные крыши сверху. А есть еще Хавско-Шаболовский микрорайон 20-х годов: пятиэтажки, которые буквой «Г» поставлены. И здесь мы попытались сделать что-то на эту тему... Потому что она дает большое пространственное разнообразие и сложность – и все это только за счет того, что один из этих элементов другой.



Но монотонность все равно пугает...

А дело в том, что так это не работает. Так это работает, если вы по утрам бегаєте... А нормальный житель пользуется этим по-другому: здесь вот центр и транспортная активность, а тут вот я иду домой, парком. И машины мне не мешают, потому что транзитного движения нет, а для машин выделены свои трассы.

Трассы трассами, а хранить-то их где?

По нормам на квартал должно быть столько-то автомобилей. А это значит, мы будем иметь под каждым домом стоянку или какие-то 5–6-этажные ящики чудовищной архитектуры, как их ни украшай. И все равно километр идти. Что же мы предлагаем? Сделать гаражи в виде полуподземных сооружений. Один этаж подземный и один на уровне земли. Потом все это засыпается землей: примитивная гидроизоляция, никакой архитектуры. И подымается на 4–5 м над уровнем земли, а сверху вырастают деревья. Получается зеленый вал – как вокруг древнерусских городов. Это совершенно новый, но при этом не надуманный элемент застройки.

А почему эта простая и элегантная идея у нас до сих пор нигде и никем не применялась?

Почему-то такие сооружения у нас делают только на военных аэродромах. Называется «капонир», внутри – бетон, сверху – вал, а там – истребители. **ft**

