

НОВЫЕ ЖИЛЫЕ КВАРТАЛЫ НА ПЕРЕФЕРИИ САНКТ-ПЕТЕРБУГА – АЛЬТЕРНАТИВА РАЗВИТИЯ

С.К. Зимильдинова, магистр

Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет
(Россия, г. Санкт-Петербург)

Аннотация. В работе рассматриваются новые жилые кварталы на периферии города Санкт-Петербурга, анализируются такие аспекты как: архитектурный, экологический, социальный. Анализируется международный опыт, приводятся примеры существующих новых жилых кварталов в Европе (с аналогичными характеристиками), в результате чего предлагаются альтернативные подходы для строительства новых жилых кварталов на периферии Санкт-Петербурга.

Ключевые слова: новые жилые кварталы, устойчивая жилая среда, периферия.

В настоящее время на периферии города ведется очень активное строительство. Это подтверждается наличием многочисленной рекламы с выгодными и заманчивыми предложениями. Становится важным вопрос о том, что в действительности предлагают современные застройщики на рынке жилья, и выгодно ли это жителям города. В настоящий момент очевидно, что проблема заключается в том, что «застройщик» не хочет длительной окупаемости, дополнительного вклада денег в социальную инфраструктуру и качественного благоустройства. Какими методами можно получить качественную жилую застройку с развитой инфраструктурой, экологически устойчивой и доступной средой, этот вопрос становится все более актуальным. Только наложение особых требований и обязательств выполнения единых стандартов на застройщика может изменить ситуацию в лучшую сторону.

В данной статье предлагается рассмотреть европейскую жилую застройку как

возможную альтернативу и определить набор требований, которые должны быть обязательным условием для компаний застройщиков, ведущих строительство на периферийных территориях Санкт-Петербурга.

Можно ли назвать жилые кварталы в Шушарах, Девяткино, Дыбенко «живым городом»? Если обратиться к книге Яна Гейла «Города для людей», автор книги говорит о том, что сегодня уже общепризнанно, что условия жизни в городе, уважение к человеку в городском пространстве играет ключевую роль при планировании городов и застраивании территорий. А также о том, что забота о жителях города стала ключом для формирования полных жизни, здоровых, безопасных и устойчивых городов [1]. Однако, проанализировав ключевые аспекты новых жилых кварталов на периферии города (архитектурный, экологический, социальный), оказывается, что они очень далеки от определения «живого, устойчивого и здорового» города.



Рис. 1 Примеры новых жилых кварталов на периферии города Санкт-Петербурга: а) жилой район Девяткино, б) жилой район Шушары, в) жилой комплекс вблизи улицы Дыбенко

К основным проблемам относятся: безликая и повышенной этажности архитектура, неудобные коммуникации, отсутствие привлекательных общественных и зеленых пространств.

Однотипные спальные дома вызывают скуку и депрессивное состояние – воздействие застроенной среды на переживания людей очень тонкое и изощренное, человек находится под властью окружающего пространства, которое в свою очередь влияет на его психологическое состояние и самочувствие в целом [2]. Высотная застройка, без учета масштабности относительно человека и комфортной инсоляции дворового пространства создает ощущение подавленности и негативно влияет на здоровье и эмоциональное состояние людей (нет чувства защищенности) [3].

Также это относится к отсутствию природного окружения и мест проведения досуга, преобладанию серых асфальтовых и бетонных поверхностей, бессистемно посаженной растительности – все это приводит в состояние человека отрицательные эмоции. Городская среда, становясь все более искусственной и дискомфортной,

системно теряет компоненты природы [4]. Отсутствует качественное озеленение во дворах, нет общественных зеленых пространств для социального взаимодействия людей. Очень часто дворовые пространства используются как сплошное парковочное (часто платное) пространство. Жители новой застройки не имеют качественной среды, которая давала бы право выбора проведения досуга за пределами квартиры на дворовой территории.

Социальная инфраструктура тоже не отвечает потребностям интенсивно растущих кварталов – растет высота зданий и количество проживающих там людей, но количество детских садов и школ не растет пропорционально (или не отвечает увеличенной) нагрузке. В связи с этим начинает расти нагрузка на подобные учреждения в соседних районах города, возникает необходимость для детей преодолевать большие расстояния, что препятствует их безопасности. Так же часто наблюдается малое количество клубов, досуговых центров, спортивных учреждений.

Сегодня кварталы на периферии города - это «спальные» районы, из которых

большое количество людей едет на работу в город, что создает огромную нагрузку на транспорт и затраты личного времени, с огромным количеством этажей, отсутствием дворовых пространств, с отсутствием качественного озеленения и общественных пространств для социального взаимодействия. Необходимо смотреть на альтернативные кварталы, которые уже существуют в Европе и в мире. А также разработать требования, обязательства и новые нормативы для застройщиков, без которых не будет согласован ни один проект.

В настоящий момент, современные люди стремятся понять, как работает пространство и что-то сделать для его улучшения. Это связано с осознанием того, что

мы стоим на пороге перемен: урбанизация, перенаселение, изменение климата, сдвиги в энергетическом балансе планеты – все это побуждает пересматривать принципы обустройства среды обитания. И искать способы организовать ее так, чтобы она помогала сохранить здоровье (в том числе и эмоциональное состояние) [5].

В Европе комфортность среды для жизни включает в себя следующие критерии: безопасность, транспортная доступность, создание безбарьерного пространства, экологичность, эффективность социальной инфраструктуры, технологичность и надежность эксплуатации территории, эстетичность и художественное разнообразие среды [6].



Рис. 2. Примеры кварталов в Европе: а) Финляндия, Хельсинки, Arabiaranta; б) Франция, Париж, Boulogne-Billancourt; в) Беллин, район Wasserstand stralau; г) Швеция, район Hammerby Sjustad

Рассмотрим более подробно квартал Хаммарбю в Стокгольме, как один из примеров, перечисленных выше.

Территория Хаммарбю была до начала

проекта промышленной зоной. Пятнадцать лет назад территорию бывшую под ткацкими фабриками и нефтеналивным терминалом было решено заменить на новый

жилой район. Была проведена тщательная обработка участка, с удалением земли, зараженной вредными веществами, а также очистка водной акватории.

При проектировании и застройке района учитывались:

- инновационные решения в области планирования улиц;
- создание пешеходных зон и общественных пространств;
- масштаб застройки по отношению к людям и окружению;
- сезонное использование;
- благоустройство дворовых территорий;
- организация движения общественного транспорта, хранение личного транспорта;
- развитие велосипедной инфраструктуры;
- ландшафтный дизайн;
- сбор дождевой воды и ее фильтрация;
- архитектурное решение зданий;
- создание встроенной функции вдоль береговых территорий и основных пешеходных направлений;
- технологии раздельного сбора и утилизации мусора.
- коммуникации на береговых территориях (камышовый береговой парк, пляжные пирсы, причалы, рестораны и кафе вдоль пристани).

Если открыть генплан территории, то становится видно, что ближе к воде застройка становится дискретной – открывая доступ к береговым территориям. Дворы раскрываются на бестранспортные зеленые пешеходные коммуникации. В бывших промышленных зданиях возникает социальная и общественная функция.

Организацию транспорта можно рассматривать в двух направлениях: первое - организация дорог, проездов и общественного транспорта, а второе - организация парковочных мест (хранение личного транспорта). Все дворы бестранспортные, а между ними организованы проезды к подъездам с гостевыми парковками. Основное хранение машин организовано подземными и полуподземными паркин-

гами. Присутствует сеть велодорожек и парковки для велосипедов в каждом дворе и при общественных зданиях. Общественный транспорт идет по основной дороге, остановки в шаговой доступности и спроектированы с расчетом на обслуживание маломобильных групп населения. Там, где возникает необходимость (дворы, зеленые коридоры, береговые променады) приоритет отдан человеку, а транспортная сеть выполняет функцию обслуживания в необходимом объеме.

Уклон рельефа во дворах организован таким образом, что осадки собираются в дождеборный канал (по пути насыщая водой всю зелень), который представляет собой малую воду в зеленом коридоре и является местом притяжения в ветреную погоду. Вода собирается только с зеленого рельефа – с проезжей части вода уходит в канализацию. Прогулочные территории благоустроены малыми формами (перголы, скамейки, малые архитектурные формы и тому подобное) и освещением (верхним, нижним, подсветкой). Природные компоненты сохраняются по мере возможности - роща с двенадцатью дубами.

Современная архитектура зданий с террасами на последних этажах, частным пространством на первых и огромными балконами. Нет абсолютной однотипности и дезориентации в пространстве, но есть ощущение общего стиля района.

Жизнь на периферии города обладает ресурсом для продвижения самых новых технологий ее экологической реконструкции с аспектами энерго и ресурсосбережения. Если бы опыт европейских стран заинтересовал отечественных проектировщиков и застройщиков, то у наших жителей на периферии города тоже могли бы появиться перспективы зеленого будущего [7].

На рисунке, приведенном ниже предлагаются основные компоненты, которые, на мой взгляд, должны входить в задание на проектирование для застройщика и жестко контролироваться государством (рис. 3).



Рис. 3. Основные компоненты городской среды

Библиографический список

1. Ян Гейл. Города для людей // Изд. на русском языке – Концерн КРОСТ, пер. с англ. – М.: Альпина Паблишер, 2012. С. X-XI.
2. Колин Элард. Среда обитания: Как архитектура влияет на наше поведение и самочувствие. Пер. с англ. – 2-е изд. – М.: Альпина Паблишер, 2017. С. 15–16.
3. Ян Гейл. Города для людей // Изд. на русском языке – Концерн КРОСТ, пер. с англ. – М.: Альпина Паблишер, 2012. С. 53.
4. Нефедов В. А. Городской ландшафтный дизайн. Учебное пособие –СПб.: Любавич, 2012. С. 6-7.
5. Колин Элард. Среда обитания: Как архитектура влияет на наше поведение и самочувствие. Пер. с англ. – 2-е изд. – М.: Альпина Паблишер, 2017. С.11.
6. Нефедов В. А. Как вернуть город людям. М: Искусство – XXI век, 2015. С. 127-157.
7. Нефедов В. А. Зеленая периферия // Зеленый город. [декабрь 2013-февраль 2014]. № 1(8): <http://green-city.ru/zelenaya-periferiya/>

NEW RESIDENTIAL AREAS ON THE PERIPHERY OF THE CITY OF ST. PETERSBURG – IS THERE AN ALTERNATIVE

S.K. Zimuldinova, *graduate student*

Saint-Petersburg state university of architecture and civil engineering
(Russia, St.Petersburg)

Abstract. In the article a new residential development is considered on the periphery of the Saint-Petersburg and it is analysed in such aspects as architecture, ecology, social security and others. Alternative approaches for the construction of new residential areas on the periphery of the city are proposed based on the same criteria as for the existing new european residential areas.

Keywords: new residential neighborhoods, sustainable living environment, periphery.