ГЛАВНОЕ УПРАВЛЕНИЕ АРХИТЕКТУРЫ И ГРАДОСТРОИТЕЛЬСТВА МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ

Утверждаю:
начальник Главного управления
архитектуры и градостроительства
Московской области
_____ Воронцов А.Р.
_____ 2014 г.

МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ

по выбору территорий, подготовке градостроительной и проектной документации для создания пешеходных улиц в городах Московской области.

gost.e-ecolog.ru

2014

Текстовая часть

1.Основные положения

1.1. Настоящие рекомендации предназначены для работников органов местного самоуправления, профессиональных и общественных организаций, участвующих в выборе территории для создания пешеходных улиц в населённых пунктах Московской области и подготовке необходимой градостроительной и проектной документации.

1.2. Пешеходная зона – городская территория, предназначенная исключительно для пешеходного движения, на которой предусматривается установка режима запрета (ограничения) для передвижения автотранспортных средств за исключением автомобилей спецслужб, коммунальной техники малого тоннажа, маршрутного транспорта (в исключительных случаях), специализированного транспорта для инвалидов, транспортных средств населения, проживающего в границах пешеходной зоны (по специально сформированным маршрутам), а также предприятий потребительского рынка, услуг и т.п. (при отсутствии альтернативного маршрута и по специальному графику).

1.3. Пешеходные улицы – урбанизированная часть пешеходной зоны. Могут включать территории, примыкающие к зрелищным и развлекательным заведениям, например: театрам, картинным галереям, выставочным комплексам, вернисажам. Основной тип пешеходной улицы - торговая улица, практически представляющая собой открытый пассаж с множеством магазинов и кафе.

Сама пешеходная улица и окружающее пространство, как правило, центра города или жилого района, предельно насыщаются объектами торговли, досуга, культуры, всевозможными развлечениями для привлечения больших потоков людей.

Текстовая часть

Эстетически и функционально наполненное, отражающее культурные и исторические особенности, комфортное и общедоступное для всех категорий граждан (в т.ч. с ограниченными возможностями) пространство пешеходных улиц формирует привлекательный образ, своего рода визитную карточку города и составляет основу современной, безбарьерной, массово посещаемой жителями и гостями городской среды.

1.4. Формирование пешеходной улицы (зоны) может быть предусмотрено генеральным планом – основополагающим документом развития города. В генеральных планах городских округов и городских поселений Московской области предусматривается образование рекреационных территорий, пешеходных зон и маршрутов. Практически в каждом городе есть предпосылки для создания своеобразного центра общения горожан – пешеходной улицы, как начала всех городских пешеходных маршрутов.

1.5. Как правило, центральная часть сложившихся городов не приспособлена к современным объёму и форме автомобильного движения. При этом планировка и застройка этих городских пространств представляют историческую, культурную ценность или сохраняют определённые традиции и уклад жизни. Поэтому, в том числе в целях сохранения и развития таких общественных ценностей, именно там, прежде всего, организуются пешеходные улицы и пешеходные зоны. На них сосредотачиваются антикварные магазины, художественные салоны, выставочные залы, кинотеатры, рестораны, другие объекты потребительского рынка и услуг, представительства туристических бюро и тому подобных фирм. В обязательном порядке должны предусматриваться удобные места для подъезда и парковки автомобилей, близость остановок общественного транспорта, но отсутствовать гаражи, склады и предприятия. Особо важна внешняя привлекательность реставрируемых, реконструированных и вновь создаваемых объектов, которые определяют назначение пешеходной улицы. При этом пешеходные зоны не должны мешать проезду городского транспорта. Их объезд организуется по параллельной или кольцевой магистрали.

Текстовая часть

1.6. Архитектурно-ландшафтная организация пешеходной улицы резко отличается от обычной. Возможность спокойно пройтись, осмотреть витрины магазинов, отдохнуть, придавая улице определенный колорит, предъявляет особые требования к ее благоустройству и оборудованию. «Неспешное» восприятие предусматривает последовательность зрительных впечатлений, чему должны способствовать элементы, как бы соразмерные человеку - своего рода переходные звенья к «большой» архитектуре. Речь идет об уголках отдыха, киосках, уличной мебели и элементах средового дизайна, светильниках, скульптуре, гидропластических устройствах, приёмах озеленения и цветочного оформления, и т. д. Особое значение приобретает геопластика, формирование микрорельефа с возможным включением разноуровневых горизонтальных и наклонных газонов, пандусов, подпорных стенок, а также фактура, рисунок и цвет дорожного покрытия, в том числе с применением естественного камня.

В отдельных случаях пешеходные улицы могут непосредственно примыкать к объектам природо- и водоохраны (парки, лесопарки, водоёмы и т. п.)

1.7. Определённые архитектурно-ландшафтные и планировочные особенности имеют пешеходные площади. От обычных площадей они отличаются более сложной и разнообразной структурой, поскольку на пешеходной площади обычно невозможно предсказать общий для всех маршрут. Кроме того, площади часто являются завершением пешеходной улицы и конечной целью прогулки, местом кратковременного отдыха.

Текстовая часть

Историческая справка.

Примером пешеходных зон, улиц и площадей могут служить улицы Арбат и Никольская, Манежная площадь, Столешников, Камергерский, Лаврушинский переулки в Москве. Они сформированы за счет закрытия для проезда автотранспорта улиц в исторической части города. При создании всех московских пешеходных зон градостроителями решалась индивидуальная задача, учитывающая исторические и тематические особенности места и запросы различных групп населения. Это было учтено при реконструкции и отразилось в архитектурном оформлении названных пешеходных зон, каждая из которых получила индивидуальную тематическую направленность при насыщении её объектами городской инфраструктуры.

Московский опыт представляет в этом смысле особый интерес, так как в мировой практике встречается редко. Среди пешеходных зон европейских городов выделяются своей тематикой лишь Монмартр и Латинский квартал в Париже.

Можно говорить, что в градостроительную практику европейских городов понятие «пешеходная зона» вошло в середине XX века. Первые пешеходные зоны появились в 1950-х годах в Европе. В конце 60-х - начале 70-х годов увеличилась заинтересованность в организации, а нередко и восстановлении систем пешеходных путей. Во многих городах мира стали возникать пешеходные зоны. В 1966 г. подверглась реконструкции центральная часть Мюнхена, где через пять лет была создана пешеходная зона площадью 20 га (вся территория центральной части города составляет 140 га). Девятисотметровая улица связывает две самые оживлённые городские площади. Вместе с боковыми улицами протяженность системы пешеходных путей достигла 2,6 км. В настоящее время в ФРГ около 400 пешеходных зон.

Текстовая часть

В 1972 г. была открыта первая пешеходная улица во Франции (в Руане), а в 1982 г. они были созданы уже в 266 городах. Сегодня пешеходные зоны сформированы во всех французских городах с населением свыше 100 тыс. человек. Их протяжённость меняется от 120 м в Гавре до 5376 м в Руане. Наибольшее распространение получили зоны, состоящие из одной или нескольких торговых или туристских улиц в центральной части города длиной 500 – 700 м. Первая в СССР пешеходная зона была открыта в 1975 г. в центре города Шяуляй (Шяуляйский бульвар). За ней последовала известная Лайсвес аллея в Каунасе.

В настоящее время в центрах городов определилась тенденция к слиянию деловых и прогулочных трасс в так называемые пешеходные зоны. Большое развитие они получили за рубежом (Берлин, Дрезден, Прага, Мюнхен, Ванкувер и др.). Пешеходные зоны рассматриваются как необходимое звено в общей цепи реконструкции сложившейся застройки.

Только в некоторых странах, в тех небольших городах, в планировке которых была заложена идея создания пешеходных зон, в исторических центрах, в которых осуществлялась реконструкция, дальновидные специалисты создавали новые и сохраняли сложившиеся схемы пешеходных путей движения. Например, скандинавские градостроители считают своим важнейшим достижением организацию в городах пешеходных систем и сопутствующих им трасс - велосипедных летом и лыжных зимой. По ним жители непосредственно от подъезда своего дома могут попасть к местам приложения труда, к обслуживающим учреждениям, к местам отдыха и спорта, в пригородные леса, к водоёмам.

Текстовая часть

2. Основные критерии определения места организации пешеходных улиц.

2.1. Город, исторически сформировавшийся, со сложившейся плотной и разветвленной системой транспортно-пешеходных связей, требует особо осторожного подхода к их изменению. При создании пешеходных улиц необходима тщательная подготовка и продуманность их местоположения, трассировки, учёт интересов различных групп пешеходов (пользователей), мнения и предпочтений горожан.

2.2. Основными критериями определения места создания пешеходной улицы являются:

- общественное признание;
- возможность реорганизации движения автомобильного транспорта, в том числе общественного и обеспечение подвоза товаров на объекты потребительского рынка и услуг;
- возможность устройства в пешеходной доступности, как минимум, расчётного количества гостевых парковочных мест для автотранспорта;
- возможность, при необходимости, интеграции пешеходной улицы в общую систему пешеходных зон;
- возможность поэтапной организации пешеходной улицы.

2.3. Общественное признание определяется:

- опросом общественного мнения;
- вовлечением широких слоёв населения в общественное обсуждение вариантов мест размещения пешеходных улиц;

- натурными замерами интенсивности движения пешеходов и автомобильного транспорта;
- наличием уже существующих (функционирующих) объектов потребительского рынка, досуга, туризма и т. п., а также сформировавшимся комфортным и привлекательным уровнем городской среды.

2.4. Возможности изменения маршрутов движения автомобильного транспорта определяются при разработке схемы реорганизации движения автомобильного транспорта в зоне формирования пешеходной улицы.

2.5. Возможность интеграции пешеходной улицы в общую систему городских пешеходных зон определяется в соответствии с генеральным планом (проектом генерального плана) муниципального образования Московской области, правилами землепользования и застройки.

2.6. При организации пешеходной улицы в сложившейся застройке целесообразно выделять три этапа реорганизации территории:

- на первом этапе реализуется малобюджетная часть проекта, заключающиеся в закрытии (ограничении) движения автомобильного транспорта на коротком участке улицы (между двумя перекрёстками), изменении вертикальной планировки (при необходимости) и внешнего благоустройства территории улицы, установке уличной мебели и иных функциональных элементов средового дизайна, замене приборов (устройств) освещения, реконструкции (ремонте) фасадов, переоборудовании (при необходимости) первых этажей зданий (с изменением функционального назначения помещений);
- на втором этапе целесообразно увеличить протяжённость пешеходной улицы с модернизацией ливневой канализации, ландшафта и озеленения, начать подготовку комплексной реконструкции прилегающих кварталов и завершить мероприятия по реорганизации схемы движения автомобильного транспорта;

- на третьем этапе целесообразно провести комплексную реконструкцию прилегающих кварталов с освоением дворовых пространств с целью расширения возможностей функционирования и эксплуатации пешеходной улицы и создания объектов общественного, административно-делового и торгово-развлекательного назначения, общественного питания, детского творчества и иных культурно-просветительских объектов.

3. Архитектурно-планировочные условия организации пешеходных улиц.

3.1. Планировочная структура городов Московской области разнообразна.

В ряде городов сохранилась квартальная застройка в центральных исторических частях, при этом наибольший интерес для создания общественных пространств представляет историческая промышленная застройка. Иные города разделены на микрорайоны и не имеют уютных камерных улиц и квартальной застройки.

В зависимости от преобладающего типа городской застройки пешеходные улицы (в том числе с велодорожками (лыжными трассами) могут быть организованы:

- на улице в квартальной застройке с полным перекрытием автомобильного движения;

- на части улицы по одной из её сторон с частичным ограничением движения автомобильного транспорта;

- на улицах и площадях в реорганизуемой исторической промышленной застройке или на территориях вновь создаваемых общественно-деловых и торгово-развлекательных комплексов с интеграцией их внутренних пешеходных пространств в общегородские территории общего пользования.

3.2. При организации пешеходной улицы осмысленное вовлечение в её пространство зданий, сооружений и дворовых территорий прилегающей застройки позволит избежать замкнутого декоративного коридора.

Текстовая часть

4. Рекомендуемые виды градостроительной и проектной документации для формирования пешеходной улицы.

4.1. При формировании пешеходной улицы рекомендуется разработка:

- архитектурно-художественной концепции;
- схемы реорганизации движения автомобильного транспорта;
- проекта благоустройства улицы, включая решения по вертикальной планировке и формированию безбарьерной среды;
- документации по планировке территории (архитектурно-градостроительное обоснование разрабатывается в составе проекта планировки или в виде отдельного документа);
- архитектурно-строительной документации для реконструкции, строительства, капитального ремонта зданий и сооружений, расположенных на пешеходной улице (в зависимости от планируемых и проектируемых работ);
- паспортов колористического решения фасадов для зданий, расположенных на пешеходной улице;
- проектно-сметная документация ремонта и изменения трассировки подземных инженерных коммуникаций, в том числе ливнёвой канализации (при необходимости).

4.2. Архитектурно-художественная концепция разрабатывается для обоснования:

- места организации пешеходной улицы;
- целей и задач её создания;
- основных художественных образов и символов, соответствующих ожиданиям горожан;
- направлений решения этических задач, связанных с обеспечением комфортных условий жизни в домах, образующих застройку пешеходной улицы.

Выбор места организации пешеходной улицы и разработка её архитектурно-художественной концепции осуществляются с учетом их широкого общественного обсуждения, вовлечения наиболее активных граждан, представителей творческих объединений, общественных организаций к выявлению художественных, социокультурных предпочтений жителей, возможных участников строительства и эксплуатации объектов пешеходной улицы.

4.3. Подготовленная с учётом общественного мнения архитектурно-художественная концепция является основой для разработки градостроительной и проектной документации и, прежде всего, для архитектурно-градостроительного обоснования создания пешеходной улицы.

4.4. Разработке градостроительной и проектной документации предшествует подготовка и широкое общественное обсуждение архитектурно-градостроительного обоснования (концепции) создания пешеходной улицы, в которой отображаются:

- основные принципы создания и формирования архитектурного облика пешеходной улицы;
- обоснование функционального зонирования территории;

- основные параметры развития территории;
- места размещения парковок, остановок общественного транспорта и объектов необходимой инженерной инфраструктуры;
- определяются границы территории разработки проекта планировки.

4.5. При разработке архитектурно-градостроительного обоснования пешеходной улицы, проводятся ситуационные статистические обследования предполагаемых категорий и групп посетителей, для которых данная пешеходная зона станет привлекательным местом отдыха, пунктом тяготения.

Такими посетителями могут быть приезжие, туристы, горожане (молодёжь, пожилые люди, родители с детьми, просто транзитные пешеходы).

Следует учитывать потребности всех категорий и групп, предполагаемых посетителей, включая граждан, относимых к маломобильным группам, и планировать создание соответствующих условий для удобства пользования, в том числе и в окружающей застройке.

4.6. Архитектурно-градостроительное обоснование создания пешеходной улицы может разрабатываться в составе материалов по обоснованию проекта планировки территории пешеходной улицы и прилегающих территорий или в виде отдельного документа.

Графическая часть



Графическая часть
Номенклатура городских пространств

ПЛОЩАДЬ



СКВЕР



ПАРК



БУЛЬВАР

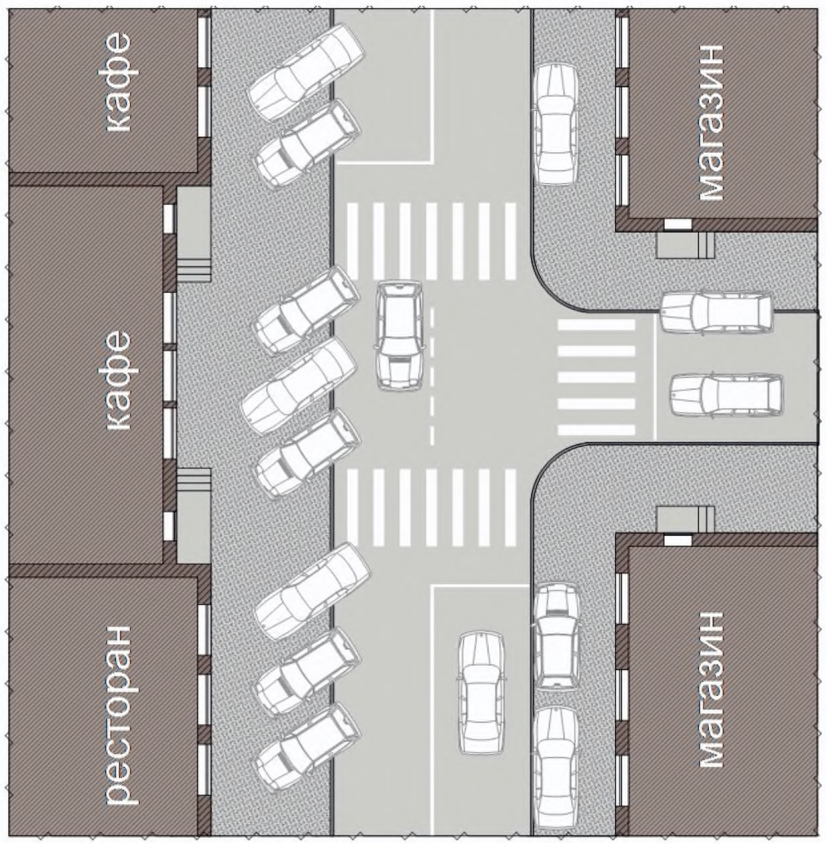


ПЕШЕХОДНАЯ УЛИЦА



Графическая часть
Пример улицы до переформирования в пешеходную

Схема улицы







Графическая часть

Схема организации пешеходной улицы широкого поперечного профиля с выводом автомобильного движения

Современная застройка





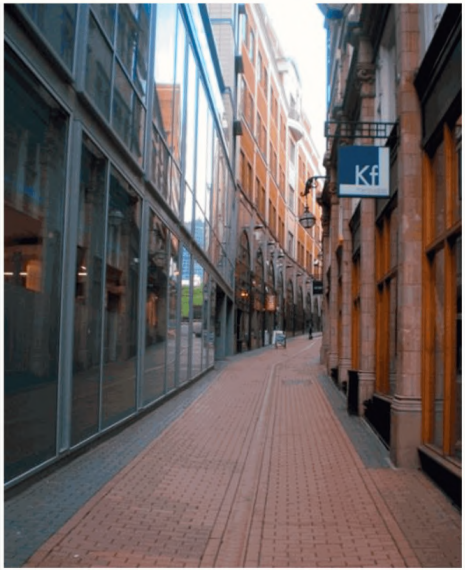


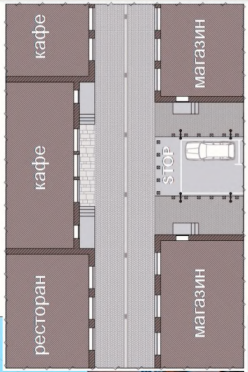
Историческая застройка

Графическая часть

Схема организации пешеходной улицы узкого поперечного профиля с выводом автомобильного движения

современная застройка





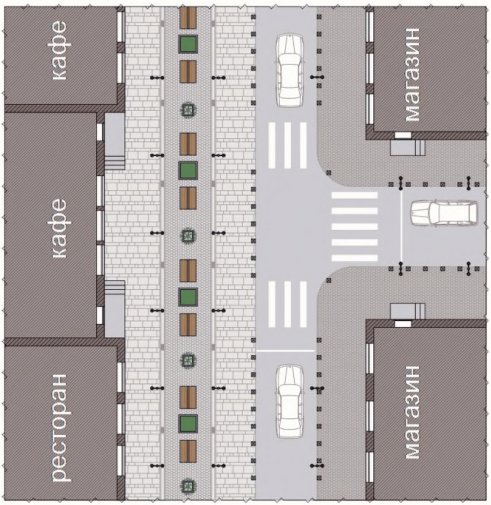


историческая застройка

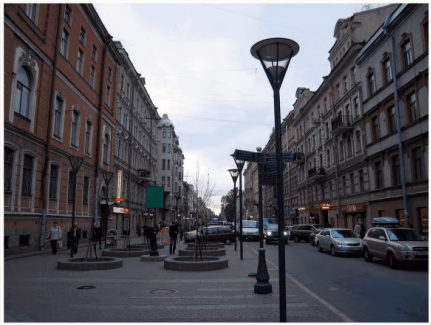
Графическая часть
Схема организации пешеходной улицы широкого поперечного профиля с частичным ограничением автомобильного движения

Современная застройка

Схема улицы







Историческая застройка

Графическая часть
Схема организации пешеходной улицы вдоль набережных

Схема набережной с автомобильным движением

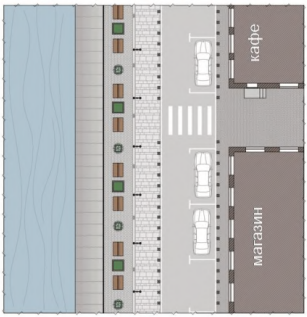
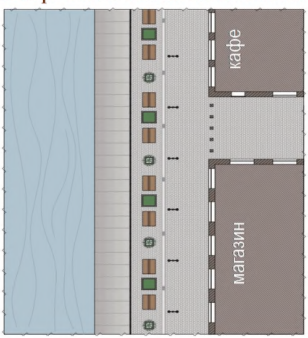


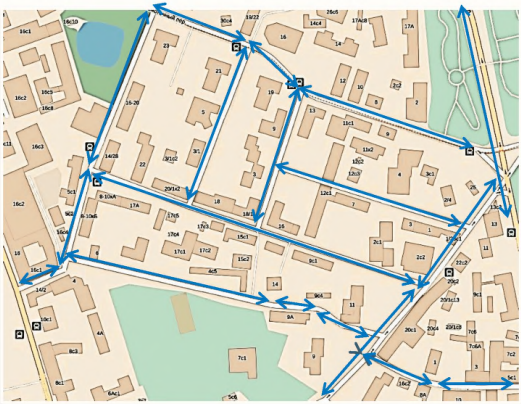


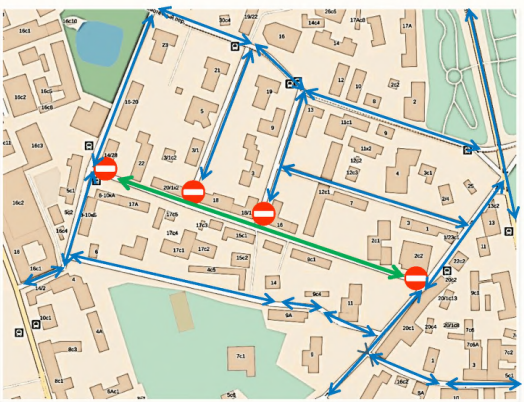
Схема набережной без автомобильного движения





Графическая часть
Схема перекрытия движения





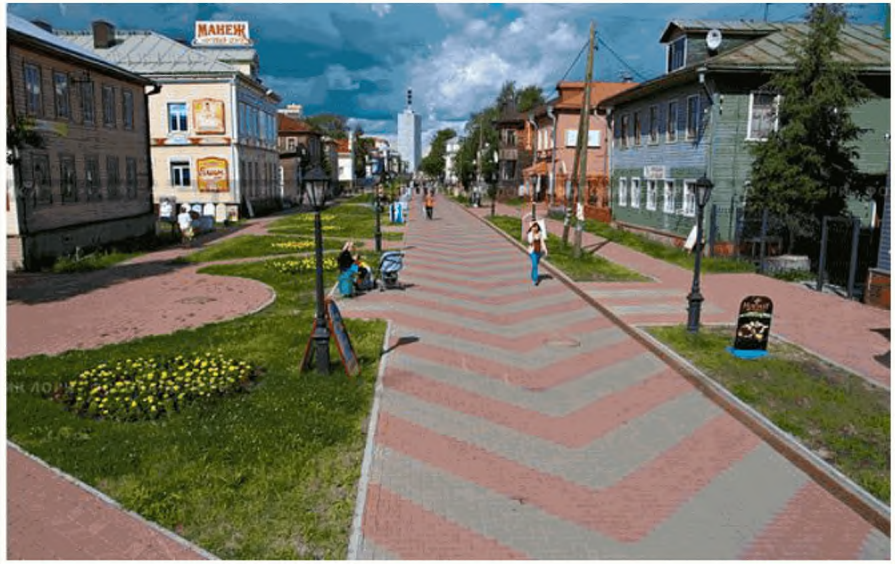
Автомобильное движение

Пешеходное движение

Пример пешеходных улиц в городах России

Архангельск







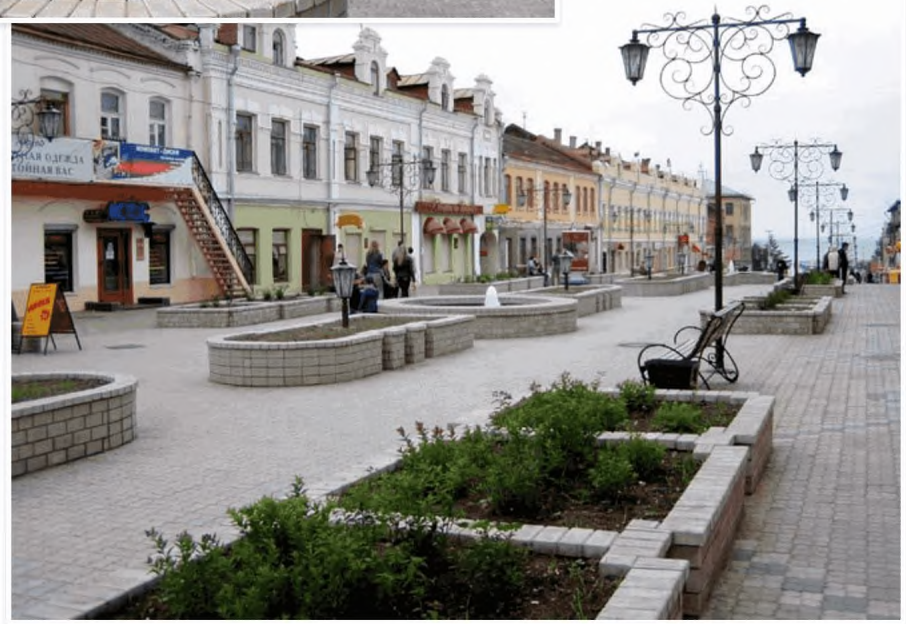


Пример пешеходных улиц в городах России

Владивосток







Пример пешеходных улиц в городах России

Ейск





Пример пешеходных улиц в городах России

Нижний Новгород





Пример пешеходных улиц в городах России

Оренбург







Пример пешеходных улиц в городах России

Чебоксары



Бульвар Купца Ефремова





Примеры пешеходных улиц в городах России







Примеры пешеходных улиц в зарубежных городах





Примеры пешеходных улиц в зарубежных городах





Примеры пешеходных улиц в зарубежных городах





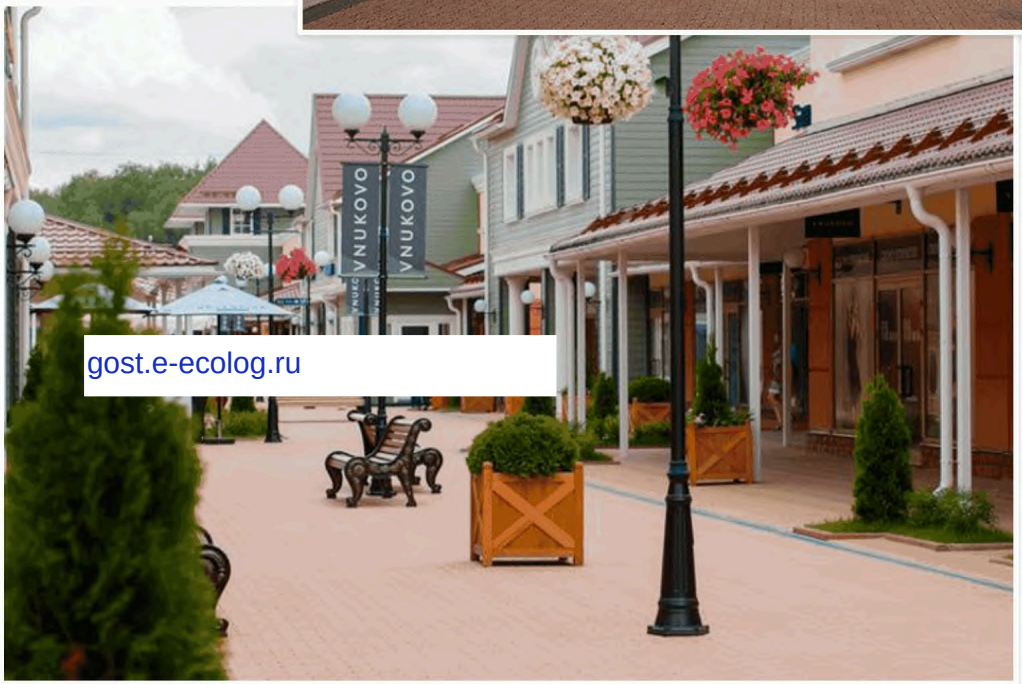


Пешеходная улица на территории торговых комплексов (Аутлеты)

Пешеходные улицы могут формироваться на территории общественно-деловых зон, а также при создании торгово - развлекательных, спортивно-оздоровительных и офисных центров. При этом исторически, в виду климатических особенностей, для России характерно преобразование подобных уличных торговых рядов (кварталов) в крытые пассажи (ГУМ (в Москве), Петровский пассаж (в Москве), Гостиный двор (в Санкт-Петербурге)).

Примеры пешеходных улиц на территории торговых комплексов (Аутлеты)





gost.e-ecolog.ru

