Приложение № 6

к Комплексной программе социально-культурного и экономического развития городского округа Чебоксары на 2020-2025 годы

**Некоторые направления совершенствования градостроительной политики в городе Чебоксары**

Основной проектный документ, на основании которого осуществляется планировка, застройка, реконструкция и иные виды градостроительного освоения территорий, – генеральный план, будучи в XX веке практически законом, в XXI веке постепенно теряет свои регламентные функции. Зачастую он воспринимается как нечто необязательное, формальное, что можно пересмотреть, изменить в связи с изменившимися условиями или же в пользу девелоперов и/или каких-то иных локальных вопросов. Принятие детализированного документа, каковым является генплан, для города площадью 251 кв. км в надежде на 100% исполнение этого документа, по всей видимости, несколько утопично. Гораздо более актуальной задачей представляется необходимость определиться с центрами развития с учетом реальных возможностей – демографических, финансовых, технологических, инфраструктурных и пр.

В таких условиях на первый план выходит выработка общих принципов градостроительного развития города, т.е. видения, как будет развиваться город, какие будут центры роста при разных сценариях социально-экономического развития страны, республики и города. Только после выработки указанных принципов и оформления их на уровне градостроительной концепции появится перспективный градостроительный облик города, и можно приступить к уточнению правил землепользования и застройки, генпланов отдельных городских центров и микрорайонов (при необходимости), других нормативные документы градостроительного регулирования.

При этом особенно важным для Чебоксар представляется дальнейший переход от моноцентрической к полицентрической системе развития города, с общим видением связей между центрами, транспортных магистралей, связывающих их. Важно также позиционировать место города в агломерации, включающей город Новочебоксарск, пригородные территории, ряд других населенных пунктов, транспортные магистрали, проходящие через агломерацию, промышленные и рекреационные зоны (в том числе акваторию Волги) и транспортные коридоры, связывающие их.

# **Общие принципы градостроительного развития города Чебоксары**

Одной из основных проблем градостроительного освоения новых территорий, связанной со снижением плотности населения, является увеличение затрат на инфраструктуру. Распределение потребителей, снижение плотности населения в городе приводит к снижению эффективности использования существующей инфраструктуры и зачатую не позволяет сразу достигнуть экономически эффективных параметров использования новой, которая строится для новых районов. Жители новой застройки могут быть лишены возможности пользоваться услугами сложившейся социальной инфраструктуры на прилегающих территориях в пешеходной доступности и в пределах транспортной доступности до 10 минут.

По другим видам инфраструктуры (транспортная) обычными становятся, наоборот, сверхнормативные нагрузки. Жители новых районов, въезжающие утром в город, а затем выезжающее из него вечером, в одном направлении на своих машинах оказывают существенную нагрузку на транспортное движение.

В случае слабой проработки градостроительных вопросов застройка новых территорий рискует скатиться к монотонной жилой, по типовым проектам. В результате уклад жизни здесь – не городской, потому что спектр городских услуг сжимается до элементарных условий подключения к воде, канализации и электричеству. При этом уклад жизни – не сельский, потому что застройка сугубо городская и по своим характеристикам не приспособлена к ведению каких-либо деревенских видов деятельности. Такие территории нередко «зависают» между городом и деревней. Какие же подходы существуют для избегания обозначенных рисков?

Принципы градостроительного развития города должны обладать кроссмасштабной универсальностью, обеспечивая единство градостроительного планирования на уровне **квартала** (единица планировочной структуры города, ограниченная со всех сторон улицами, и отделенная от городских общественных пространств красными линиями), **района** (территория жилой застройки, обеспеченная функциями повседневного использования: социальной и торговой инфраструктурой, местами приложения труда, открытыми общественными пространствами и озелененными территориями в пяти-десятиминутной доступности) и **территории развития** (часть территории города, предназначенная для реализации различных инвестиционных/девелоперских проектов, границы которой определяются общей площадью участка и опосредованно влияют на закономерности развития не только этого участка, но и города в целом).

Городские территории сегодня – это не монофункциональные, односложные образования, а генераторы экономической и социальной активности, вплетенные в жизнь города. Включенность в городские системы является одним из основных факторов успеха развития территории.

Городские территории должны обладать идентичностью. Потребность в отождествлении места с его специфическими характеристиками – неотъемлемое требование к качественной городской среде, направленное на удовлетворение потребностей жителей в разнообразии и уникальности.

При этом в новых планировочных районах должна быть заложена способность к изменениям. Т.е. планировочные решения должны позволять производить изменения в городской среде с течением времени, не прибегая к тотальному сносу. Причем характер таких изменений сегодня невозможно спрогнозировать, а значит при градостроительном планировании должны быть заложены достаточные резервы свободных площадей, необходимо избегать скученности застройки и излишнего повышения плотности населения.

При этом в градостроительной политике принципы и подходы, согласованные и одобренные обществом, властью и бизнесом, должны формировать общие правила игры, а не жесткие рамки; у застройщиков и тех архитекторов, с которыми они работают, должна быть определенная свобода решений. Это равновесие – залог того, что город остается социальным, удобным для жизни и гармонично развивающимся.

Это значит, что в различных частях города могут преобладать различные градостроительные идеи. Чтобы избежать излишне мозаичного характера градостроительного облика города объединять различные территории должны высокие стандарты качества среды. Облик отдельных районов может определять вкус, архитектурная мода, предпочтения общества в целом и местных сообществ – это то, что со временем меняется. На это накладываются исторические, географические, ландшафтные и особенности (константы) различных частей города Чебоксары. Ожидается, что заложенные при градостроительном планировании способности планировочных единиц к изменениям не позволят уникальности и узнаваемости отдельных территорий перерастать в эклектичность и безвкусицу.

# **Стандарт комплексного развития территорий**

В 2016-2019 гг. Минстроем России, ДОМ.РФ совместно с КБ «Стрелка» и рядом других отраслевых лидеров по поручению Председателя Правительства Российской Федерации разработан Стандарт комплексного развития территорий (далее – Стандарт) – методическое руководство по развитию застроенных территорий и освоению новых, рекомендации по формированию облика города и сохранению его исторической застройки при экономически выгодном использовании в современной жизни.

Стандарт представляет собой всеобъемлющий документ – 6 книг и 4 каталога планировочных решений, которые образуют комплексную базу инструментов по формированию и преобразованию территорий жилой и многофункциональной застройки.

Принципы Стандарта:

1. Функциональное разнообразие – создание районов с развитым стрит-ритейлом, совмещающих жилые, офисные и сервисные функции;
2. Компактная и плотная застройка – учитывает человеческий масштаб в зданиях средней этажности и открытых пространствах;
3. Безопасность и здоровье – уменьшение трафика, высокое качество воздуха и возможность проводить досуг в общественных пространствах круглый год;
4. Комфорт перемещений – разнообразие маршрутов и баланс всех видов перемещений, эффективность общественного транспорта;
5. Гибкость и автономность – вариативность использования зданий и земельных участков за счет конструктивных планировочных решений;
6. Комфортное жилье – разнообразные планировки и типы жилой среды, плюс качественные места общего пользования как стимул для жильцов совместно управлять домом и территорией.

Ключевые элементы городской среды, которые затрагивает Стандарт, и по которым предлагает обоснованные рекомендации:

* Квартиры – например, 2,8 м – минимальная высота потолка;
* Жилые дома – 9 этажей – максимальная высота застройки, 3,5-5,2 м – высота помещений;
* Дворы в жилой застройке – 0,6 га – ориентировочный размер двора;
* Парковка автомобилей в жилом квартале – более 50% от расчетного количества машиномест расположены вдоль улиц;
* Школы в жилом районе – занимают отдельный квартал;
* Улицы в жилом районе – не менее 15 км/км2 плотность улично-дорожной сети;
* Пешеходные переходы – не дальше 100 м друг от друга;
* Общественные пространства в жилом районе – площадки для игр, спорта и отдыха для группы жилых домов расположены в общественных скверах, которые находятся в 5 мин ходьбы от каждого жилого дома;
* Планировочная единица – квартал, максимальный размер квартала –5 га. Доля объектов торговли, услуг, досуга – 20-30% от общей площади застройки.

Важное место в Стандарте занимают вопросы жизнестойкости города – т.е. способность города выдерживать и учитывать последствия влияния экономических, экологических, политических и других кризисов, адаптироваться к изменениям, формировать стратегии подготовки к возможным кризисам в будущем, обеспечивать устойчивое развитие и благополучие населения.

На более крупном, чем рассматривается в Стандарте, уровне градостроительного планирования находится такая единица, как территория развития.

# **Территории развития города**

В условиях застройки обособленных территорий с преобладанием в них мест проживания возникает потребность в хорошей связи с центром города, доступной для различных групп населения. Хорошая транспортная доступность в современных городах невозможна без обеспечения транспортной мультимодальности.

Мультимодальная сеть перемещений – это система, обеспечивающая скоординированное использование двух или более видов транспорта для быстрого, безопасного и комфортного передвижения пользователей в городских районах.

Для мультимодального транспортного развития территории необходимо:

* при планировании района определить перспективные трассы движения общественного транспорта, с максимальным покрытием территории района зонами пешеходной доступности 5 минут, с расстояниями 400-800 метров до остановок общественного транспорта;
* планировочная структура района, связность района, профили улиц должны обеспечивать удобный, наикратчайший доступ для пешеходов и велосипедистов к локальным центрам и общественным пространствам, к маршрутам общественного транспорта;
* внешняя улично-дорожная сеть, соединяющая район с городом, должна обеспечивать безопасную, комфортную интеграцию не моторизированных способов перемещения (велосипеды, скутеры и т.д.) в общую инфраструктуру города и возможность доступа к ближайшим маршрутам общественного транспорта.

Экономическая эффективность работы общественного транспорта не может быть обеспечена двумя пунктами назначения, между которыми отсутствуют потенциальные пассажиры, и временем работы, ограниченного часами пик в утреннее и вечернее время.

Поэтому развитие автономного района необходимо нацелить на снижение объема жилых функций и на увеличение мест приложения труда, формирование сферы услуг и мест притяжения людей городского и местного, районного значения.

Компактная застройка малой и средней этажности, по сравнению с крупномасштабной, обеспечивают приемлемую плотность, наиболее оптимальную форму и содержание (наполнение) городской среды, при этом не создают восприятие тесноты и перенаселенности, что наилучшим доступным образом обеспечивает баланс вопросов жизнестойкости и экономической эффективности, способность территории к изменениям.

В результате город получает полицентричные черты, новые районы гармонично вписываются в окружающее пространство, а пригородные территории гармонизируются с городскими пространствами без явных разрывов.

Этому также должно способствовать сохранение природных элементов, тактичная интеграция их в новые районы. Новый зеленый каркас города должен быть при этом частью существующей экосистемы, что положительно скажется на качестве жизни, и в большей мере ответит ожиданиям большей части городских жителей – жить на природе. В результате город в целом должен оставаться частью большой природы, а не противопоставляться ей. Поэтому планировочные и объемно-пространственные решения должны подчеркивать и развивать преимущества соседства с природными ландшафтами. Основные задачи при организации таких зон:

* создание визуальных и пространственных связей между природными ландшафтами, системой открытых пространств и озеленением территории развития;
* формирование характера застройки, позволяющего наилучшим образом раскрыть виды на природные территории и обеспечить их доступность для прогулок и отдыха;
* использование соседства с природными территориями для улучшения микроклимата территории развития.

Учитывая, что обычно к территории проявляется интерес, когда у нее складывается узнаваемые и запоминающиеся бренд и имя, важно, чтобы на территории были созданы предпосылки для развития уникальных функций или появления уникального объекта, востребованных в общегородском экономическом, социальном и культурном пространстве.

Любую реорганизацию территории следует рассматривать сначала на уровне всей территории развития с учетом различных каркасов и узлов. В них может быть встроена или с их учетом может быть организована та или иная новая функция. Например, в узле транспортного каркаса должен появиться доступ к новому предприятию или в системе зеленого каркаса появляется спортивный комплекс.

Части районов в рамках территории развития должны быть способны к легкому объединению и разъединению в зависимости от потребностей застройщиков других факторов.

# **Район как планировочная единица**

Район связывается с ландшафтным и общественным каркасом на всей территории развития. Важно обеспечить непрерывность этих связей с внешней системой открытых пространств и озелененных территорий соседних районов, что укрепит зеленый каркас территории развития в целом и создаст привлекательные продолжительные маршруты для пешеходов/велосипедистов.

Типология застройки должна создавать новый урбанистический ландшафт района с учетом контекста и формировать компоненты разного характера улиц, а архитектура развиваться в гармонии с окружающей средой и пространствами.

С точки зрения пространственной организации район должен стремиться к законченной и обозримой форме с распознаваемыми границами, удобными связями с центром и внутренней идентичностью.

Структура каждого планировочного элемента формируется вокруг своего центра. Рассматривая систему центральных мест как важную составляющую структуры района важен учет следующих аспектов:

* центральные места равномерно распределены по территории в радиусе комфортной пешеходной доступности (5 мин);
* центральные места формируют идентичность района;
* каждый район имеет свой общественный центр, сформированный сервисными, социальными и рекреационными инфраструктурными объектами, например: школа, многофункциональный комплекс и др.

Для новых районов школа, как общественный объект, имеет большой потенциал для формирования на своей основе полноценного общественного центра с мастерскими, лекториями, библиотекой, кафе и другими сервисами с открытым доступом для всех жителей района. Опыт развития мкр. «Новый город» города Чебоксары и СОШ № 65 подтверждает этот тезис. Дальнейшее развитие такого подхода выдвигает школу на позицию «точки сборки» района. Школа в этом случае выступает как образовательный, культурный и спортивный центр территории, обеспечивает единство воспитательного пространства семья-школа-двор-улица.

Эффективное размещение общественных сервисов района возможно благодаря группированию их в соответствии с характером функций. Синергия общественных функций, концентрированных в узловых местах района, формирует удобство пользования для жителей, когда одна функция объединяет вокруг себя несколько смежных, и в одном месте можно получить сразу несколько благ. Такая кластеризация удобна не только для пользователя, но и обеспечивает рациональное с точки зрения экономики использование ресурсов.

Примерами кластеризации могут служить группы функций, объединенные единовременной необходимостью:

* спортивный и медицинский центр;
* школа, сквер/парк;
* детский сад, центр заботы о пожилом населении, поликлиника;
* детский сад, кафе, детский магазин, игровая площадка, образовательный или развлекательный центр, сквер/парк;
* технические зоны, парковки, торговый центр, сквер/парк.

Школы и детские дошкольные учреждения размещаются у зеленых коридоров, что улучшает доступ к участкам и повышает качество пространств.

Формирование разнообразных возможностей познания городского и природного ландшафта является важной задачей при проектировании.

Успешные общественные пространства – это открытые, доступные, безопасные, обладающие собственным лицом, привлекательные для разных групп людей и функционирующие на благо места. В жилом районе они формируют благоприятную среду для взаимодействия людей, развитие здоровой, социально насыщенной и экономически устойчивой жизни городских сообществ. Они также являются визитной карточкой района, сценой для публичной жизни, где проходят местные мероприятия и происходит обмен информацией между людьми.

Система открытых зеленых пространств на территории района формируется из мест назначения (парки, скверы, дворы, набережные) и связей между ними (улицы, пешеходные и велосипедные дорожки, бульвары, аллеи и прочее). Формирование системы имеет две основных задачи:

* Создание непрерывной сети пешеходных и велосипедных перемещений, которая стимулирует уровень рекреационной активности жителей и, как следствие, способствует здоровому образу жизни. Повышение пешеходной активности также положительно сказывается на развитии современных форматов уличной торговли.
* Создание непрерывного природного каркаса территории, обеспечивающее высокое качество воздуха, снижения уровня шума и экологическое благополучие территории.

При проектировании площадей стоит соотносить их размер относительно окружающей застройки.

Улично-дорожная сеть должна отвечать не только параметрам пропускной способности, но и формировать улицу как основное общественное пространство, с которым взаимодействует каждый житель района.

Внутри жилого района пешеход должен чувствовать приоритет и безопасность. Считается, если пожилые люди и дети активно пользуются городскими улицами, значит, они правильно спроектированы.

Для этого необходимо рациональное назначение скоростных режимов улично-дорожной сети, использование методов успокоения дорожного движения за счет планировочных элементов улицы, создающих физические препятствия для движения автомобиля, – сужение полосы движения, зигзагообразное движение, круговое движение на перекрестках, искусственные неровности на пересечении с пешеходными переходами и прочее.

Улица, особенно с движением общественного транспорта, должна использоваться рационально. В жилом районе она должна быть застроена с обеих сторон жилой и общественной функцией и формировать “скелет” района. Такая улица благоприятна для создания активного фронта с сервисами и магазинами.

Непосредственно застройка определяет оптимальную плотность расселения, функциональное разнообразие, а также социальный портрет района. Ведь люди с разными привычками и поведением, при финансовой возможности, выбирают разное жилье: от таунхауса до квартиры в башне.

Большая вариативность типологий жилья вносит разнообразие в социальный портрет района, тем самым делает его более устойчивым.

При этом политика этажности в рамках района может быть свободной, главное, чтобы она не создавала излишнего визуального шума. А для усиления значения центральных мест и создания пространственного каркаса и облегчения навигации по ключевым местам целесообразно планирование высотных доминант, в роли которых могут выступать как отдельные жилые и общественные здания, так и религиозные объекты.

Граница публичного и общественного важна не только с точки зрения пользователя, но и с точки зрения обслуживания. Мелкоячеистые кварталы, заключенные в красные линии, формируют частую сеть улиц, а не проездов.

Пустые неосвоенные участки внутри жилого района используются неэффективно, являются небезопасными и плохо влияют на имидж развиваемого места. Чтобы изменить отношение к таким пустырям, можно внедрять временные функции.

Временное освоение территорий позволяет сформировать новые идеи для девелопмента. Среди них можно выделить временные и сезонные функции, например:

* многофункциональная открытая площадка для встреч, знакомства и дискуссий местных жителей;
* временный бизнес-парк для запуска стартапов – новых идей для девелопмента;
* летний фестиваль;
* рынок выходного дня;
* общественный сад/огород;
* временная парковка.

**Квартал как планировочная единица**

Фронт первого этажа застройки должен отражать функциональную специфику улицы. В зависимости от назначения улиц существует несколько типов организации активного фронта первых этажей:

* жилой первый этаж с террасами;
* мелкоячеистый коммерческий фронт 1 этажа с магазинами и сервисами повседневной доступности (улицы местного значения);
* крупноячеистый коммерческий фронт 1-2 этажей с большим фронтом остекления (улицы районного значения);
* репрезентативный коммерческий фронт 1-2 этажей с отличительной архитектурой и остеклением (главные улицы).

Для того, чтобы качественное дворовое пространство не входило в конфликт с общественным пространством прилегающих улиц, необходимо параллельное освоение и один уровень организации приватных и общественных пространств.

Квартал, разделенный на небольшие участки, стимулирует разнообразие функций и архитектурных решений, поскольку каждый участок может застраиваться индивидуально. Такие кварталы хорошо приспособлены к эволюционному изменению, поскольку здания могут заменяться на уровне одного участка независимо от остальной застройки квартала. Для размещения уникальных объектов несколько мелких участков могут объединяться в более крупные.

Типология застройки может варьироваться внутри квартала в соответствии с общими принципами формирования района. Ее многообразие позволяет учесть запросы разных пользователей.

Архитектурные решения фасадов также формируются в соответствии с разными типами общественных пространств (категории улиц, площадей и парков, назначений зданий).

Дифференциация стилей архитектуры может следующей:

* «репрезентативный фасад» на главных и внешних улицах (качественные материалы, эксклюзивные решения и др.)
* «повседневный фасад» – простой и качественный фасад на пограничных пространствах, внутренних улицах (простые современные решения),
* «уютный фасад» во дворах (простые качественные решения и материалы, уникальные акценты).

В результате на единых стилистические принципах фронтов кварталов обеспечивается использование разных архитектурных решений. За счет этого создается единый дизайн-код фасадов улиц жилого района, но формируется разнообразие застройки.

Экономическая устойчивость, гибкость в использовании здания в его жизненных циклах обеспечиваются возможностью изменения функций 1-го этажа зданий и типологии здания в целом. Для этого предусматриваются гибкие условия проектирования:

* уровень пола 1 этажа равный или близкий отметке пешеходного тротуара, – высокие потолки (от 3м) для размещения 2-го уровня и инженерных коммуникаций,
* максимально свободная планировка и конструктивная схема с широким шагом колонн: возможность установки высоких витражей витрин на фасадах,
* индивидуальных входов,
* большие проемы для витрин и входов, вертикальные элементы фасадов,
* мелкоячеистая структура с возможностью аренды небольших площадей,
* разнообразие сценариев 1 этажа: коммерция, жилье, комбинированный: мастерские+ проживание.

ИСТОЧНИКИ:

1. Стандарт комплексного развития территорий / Минстрой России, ДОМ.РФ, КБ «Стрелка» / 2019
2. Жилые районы для удобных городов. Принципы планирования / Архитектурное бюро MLA+ / 2018
3. Свод принципов комплексного развития территорий / «КБ Стрелка» / 2017.

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_