

УДК 711.4

ПЕРЕВЕРЗЕВА Н. В.
САНOK С. И.

Методы формирования центральной торговой зоны и механизмы их реализации



**Переверзева
Наталья
Викторовна**

кандидат архитектуры,
советник РААСН,
ведущий научный
сотрудник Филиала ФГБУ
«ЦНИИП Минстроя России»
УралНИИпроект

e-mail:
nvpereverzeva@yandex.ru

В статье рассматриваются методы формирования центральной торговой зоны (ЦТЗ): метод функциональной оптимизации и метод планировочного реструктурирования, а также механизмы реализации предложенных методов. Рассмотрены действующие Правила землепользования и застройки Екатеринбурга на предмет соответствия существующего градостроительного зонирования и регламентов процессам, происходящим в центральной торговой зоне. Предлагается дополнить Правила землепользования и застройки новой территориальной зоной — Ц-5 Центральная торговая зона — для регулирования ведущих функций ЦТЗ. Даны рекомендации по организации транспортно-пешеходной инфраструктуры зоны, на основании которых могут быть разработаны муниципальные программы комплексного преобразования центральной торгово-пешеходной зоны.

Ключевые слова: центральная торговая зона, функциональная оптимизация, планировочное реструктурирование, Правила землепользования и застройки, транспортно-пешеходная организация.

PEREVERZEVA N. V., SANOK S. I.

METHODS OF FORMATION OF THE CENTRAL SHOPPING AREA AND THE MECHANISMS FOR THEIR IMPLEMENTATION



**Санок
Сергей
Иосифович**

кандидат архитектуры,
профессор,
зав. кафедрой
«Градостроительства»
УралГАХУ

e-mail: grado@usaaa.ru

The article deals with the methods of formation of the Central trading zone (CTZ): the method of functional optimization and the method of planning restructuring, as well as the mechanisms of implementation of the proposed methods. The existing Rules of land use and development of Yekaterinburg for compliance of the existing urban zoning and regulations to the processes taking place in the Central trade zone are considered. It is proposed to Supplement the Rules of land use and development of a new territorial zone-C-5 Central trading zone-to regulate the leading functions of the CTZ. Recommendations on the organization of transport and pedestrian infrastructure of the zone are given, on the basis of which municipal programs of complex transformation of the Central trade and pedestrian zone can be developed.

Keywords: Central trade zone, functional optimization, planning restructuring, land use and development Rules, transport and pedestrian organization.

Центральная торговая зона города обладает высоким коммерческим потенциалом, что часто влечет за собой стихийное освоение территории, неупорядоченность застройки, конфликт жилых и общественных функций, транспортных и пешеходных потоков. Эти проблемы являются следствием отсутствия комплексного подхода к организации торгово-пешеходных зон и, в целом, центральной торговой зоны. Рассматривая особенности изменения функционального состава торгово-пешеходной ул. Вайнера в Екатеринбурге, авторы выявляют тенденцию активного роста предприятий общественного питания, что является отражением запросов

общества на такие объекты, а также ориентации стрит-ритейла на малоформатные площади помещений [1]. Определен ряд проблем, снижающих коммерческую привлекательность торгово-пешеходной улицы: наличие большого количества объектов с административной функцией, исторической застройки в аварийном состоянии, глухие пассивные фасады торговых комплексов «Пассаж» и «Гринвич», визуальные провалы по фронту улиц из-за наличия пустырей, широких разрывов между застройкой. Натурное обследование улиц позволило выделить ряд проблем планировочного характера, которые относятся к организации транспортной и пешеходной инфраструктуры [2]. Прежде

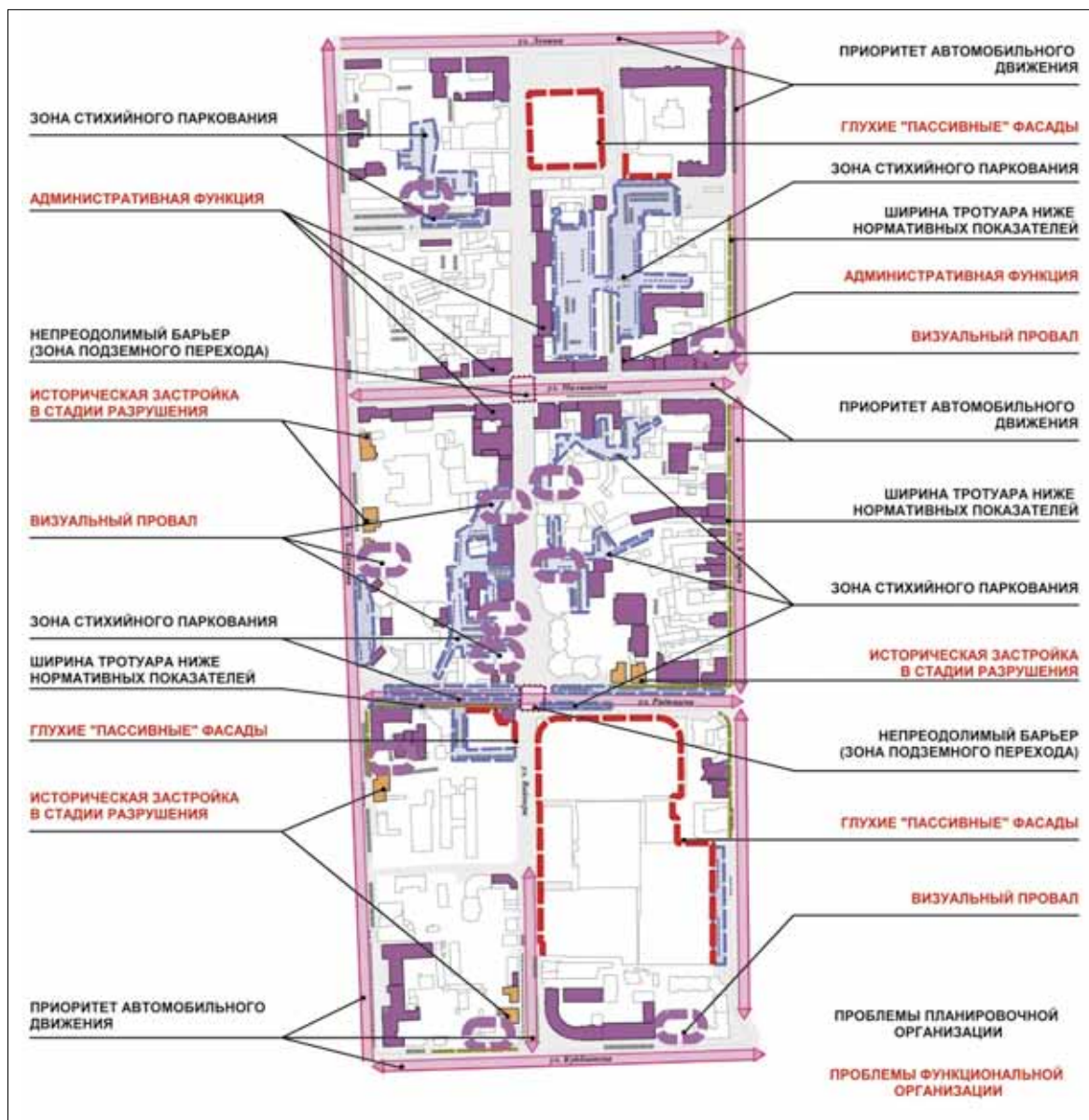


Иллюстрация 1. Проблемы функционально-планировочной организации ул. Вайнера и прилегающих к ней кварталов.
Автор Н. В. Переверзева

всего, это ориентация улиц на приоритет автомобильного движения над пешеходным и, как следствие, низкая безопасность общественных пространств и наличие в них шумового дискомфорта; узкие тротуары вдоль улиц с интенсивным автомобильным движением; пересечение пешеходной зоны транспортными магистралями и направление пешеходного транзита через подземные переходы. Следствием наличия большого количества административных функций, а также крупных торговых комплексов явилось стихийное паркование вдоль улиц и на внутриквартальной территории кварталов, прилегающих к торгово-пешеходной зоне. Улица Вайнера изобилует ви-

зуальными барьерами, снижающими ориентацию пешеходов в пространстве, препятствиями в виде фонарей, нестационарной рекламы, урн, скамеек, расположенных в зоне транзитного пешеходного движения (Иллюстрация 1).

Для решения выявленных проблем авторами статьи разработаны методы формирования центральной торговой зоны — **метод функциональной оптимизации и метод планировочного реструктурирования** — и предложены механизмы их реализации. Основная их цель — комплексное преобразование территории торгово-пешеходной зоны и в целом центральной торговой зоны, повышение ее привлекатель-

ности как общегородской зоны комфорта времяпрепровождения для населения и как инвестиционно-привлекательной территории для бизнес-сообществ.

Метод функциональной оптимизации заключается в последовательной трансформации функций в ЦТЗ с преимущественным размещением ведущих функций: предприятий торговли и общественного питания; зонировании территории ЦТЗ по принципам, обеспечивающим стабильность реализации ведущих функций. Функциональную оптимизацию предлагается осуществлять по следующим направлениям:

1 Преимущественное размещение в центральной торговой зоне



Иллюстрация 2. Фрагмент карты градостроительного зонирования территории муниципального образования «город Екатеринбург». Источник: <https://екатеринбург.рф/для-работы/гиз/градостроительство/пиз/решения2018/22275> (дата обращения: 24.10.2018)

«пешеходно-ориентированных» объектов, не провоцирующих поездку на автомобиле. Максимальный размер общей площади объекта стрит-ритейла до 500 кв. м, плотность таких объектов не менее 20–30 объектов/га [2].

2 Способствовать стремлению к процентному соотношению объектов торговли и общественного питания 50/50 [1].

3 Создание активного фасада улиц, ориентированного на интенсивное использование размещенных в зданиях объектов стрит-ритейла. Использование при организации торгово-пешеходной зоны различных принципов функционального зонирования: принципы глубинного и вертикального функционального зонирования, реализации которых возможна через такие формы, как пассаж, молл, пространственно-развитые пешеходные зоны.

Функциональную оптимизацию по достижению прогнозируемых показателей плотности распределения объектов в центральной торговой зоне на ул. Вайнера в Екатеринбурге и формирование активных фасадов улиц предлагается осуществить через ряд мероприятий:

- сокращение административной функции торгово-пешеходной улицы, переориентация первых этажей административных зданий на размещение объектов стрит-ритейла;
- для создания единого целостного активного фронта улицы необходимо уплотнение существующей застройки западной стороны ул. Вайнера на участке от ул. Малышева до ул. Радищева за счет использования свободных пространств. Одним из вариантов является реконструкция исторической среды путем

переноса объектов культурного наследия и заполнения этих объектов стрит-ритейлом;

- формирование стрит-ритейла по принципу «множества узких блоков», т. е. множество дверей вдоль пешеходной улицы [3, 4];
- развитие территории прилегающих к ул. Вайнера кварталов по типу пассажей; стрит-ритейл развивается в глубину квартала;
- создание дублирующих пешеходных зон.

Основным механизмом реализации метода функциональной оптимизации и предложенных мероприятий является правовое регулирование распространения функций на территории ЦТЗ.

На современном этапе развития города правовое регулирование территорий предлагается через Правила землепользования и застройки, где соответствующими регламентами и предельными параметрами разрешенного использования территорий стабилизируется функциональная организация территорий. Рассмотрим на примере города Екатеринбурга соответствие действующих Правил землепользования и застройки (Постановление ЕГД от 19.06.2018 г. №22/83) тем процессам, которые происходят на территории ЦТЗ. Территория пешеходной ул. Вайнера и прилегающих к ней кварталов в границах просп. Ленина, ул. 8 Марта, ул. Куйбышева и ул. Хохрякова находится в зоне Ц-1 и частично в зоне Ц-2 (жилая застройка в квартале, ограниченном улицами Радищева, Вайнера, Куйбышева, Хохрякова). «Зона Ц-1 Общественно-деловая зона городского центра» выделена для обеспечения правовых условий использования земельных участков, строительства и реконструкции объектов капитального строительства общегородского значения с широким спектром административных, деловых, общественных, культурных, обслуживающих и коммерческих видов использования многофункционального назначения [5]. При этом для объектов торговли в основных видах разрешенного использования указан предельный параметр общей площади до 30 тыс. кв. м, а в условно разрешенных видах использования — 50 тыс. кв. м (Иллюстрация 2).

Это обусловлено, прежде всего, наличием трех крупных торговых объектов — ТРЦ «Пассаж», ТЦ «Успенский», ТРЦ «Гринвич». В целом зона Ц-1 по своему содержанию способствует формированию и развитию ЦТЗ.

Одним из ведущих и определяющих факторов формирования ЦТЗ является наличие объектов стрит-ритейла. Для достижения прогнозируемых плотностных показателей объектов стрит-ритейла необходимо ввести новые регулирующие параметры в зоне пешеходной улицы, а именно назначить предельные параметры общей площади торговых объектов до 500 кв. м. Это необходимо для привлечения малого бизнеса, торговых марок, имеющих формат бутиков, а также предприятий общественного питания. Также рекомендуется ограничить размещение административно-деловых, общественных функций в первых этажах жилой и общественно-деловой застройки — не более 20% от общей площади первого этажа.

Согласно Градостроительному кодексу Российской Федерации, в результате градостроительного зонирования, наряду с основными территориальными зонами, могут определяться иные виды территориальных зон, которые могут указывать на особенности разрешенного использования с учетом действительных процессов, которые протекают на территории (например, формирование центральной торговой зоны) [6]. Для функциональной оптимизации территории в границах просп. Ленина, ул. 8 Марта, ул. Куйбышева, ул. Хохрякова, за исклю-

чением территорий крупных торговых центров, предлагается установить дополнительную зону — «Зона Ц-5 Центральная торговая зона», которая может являться как самостоятельной зоной, так и зоной ограничений. Она обеспечит необходимый функциональный состав и соответствующий экономический эффект. Предельные параметры разрешенного строительства (реконструкции) объектов капитального строительства рекомендуется дополнить параметром плотности распределения объектов стрит-ритейла — 20–30 объектов/га (более точный параметр — количество общей площади объектов стрит-ритейла на единицу территории) (Иллюстрация 3).

Метод планировочного реструктурирования заключается в создании непрерывного, свободного от препятствий для пешеходного движения пространственно-развитого комплекса ЦТЗ. Под планировочным реструктурированием понимается процесс внедрения структурных изменений в существующую застройку и в планировочную структуру улиц для их сохранения под давлением изменяющихся внешних социально-экономических условий. Планировочное реструктурирование предлагается осуществлять по следующим направлениям:

- 1 Организация торгово-пешеходных улиц и зон как компактных пешеходных систем, сформированных узкими фасадами-блоками, ориентированными на публичное пространство.

- 2 Оптимизация транспортно-планировочного каркаса, которая направлена на абсолютный приоритет пешеходного движения над автомобильным. В качестве заимствованных из зарубежной практики опорных мероприятий, ориентированных на снижение автомобильной активности, рассматриваются: использование потенциальными потребителями ЦТЗ общественного транспорта; организация низкоскоростных обширных автомобильных зон со скоростью движения 30 км/час; выделение велосипедных полос и (или) устройство параллельной парковки вдоль улиц как буферной зоны между движением пешеходов и автомобилей; организация зон отдыха, кафе под открытым небом, парклетов на месте проезжих частей и автомобильных стоянок [7, 8], устройство регулируемых наземных пешеходных переходов как средства по успокоению автомобильного движения и т. п. [7–9]. Пешеходные улицы должны обладать четкой и понятной ориентацией, отсутствием препятствий для передвижения, освещением в темное время суток.

Реализация метода планировочного реструктурирования и предложенных мероприятий возможна при формировании муниципалитетом соответствующей градостроительной политики, которая ориентирована на формирование в центральной части города такого объекта, как центральная торговая зона, и развитие общественных пространств. Для упорядочивания действующих процессов на территории города муниципалитет должен формировать соответствующие программы градостроительного развития. Такие программы градостроительного развития территории, направленные на оптимизацию транспортной инфраструктуры, развитие пешеходных зон, как «Летние улицы» (Департамент транспорта, Нью-Йорк, с 2008 г.) [8], план всестороннего развития города к 2030 г. — PlanNYC 2030. Greener Greater New York [5], Стратегия «Car Free Planning» по сокращению автомобильных передвижений и созданию «пешеходно-ориентированных» коммерческих площадей (Pedestrian-Oriented Commercial Areas) [10] получила популярность среди населения и поддержку бизнес-сообществ. В качестве успешного примера

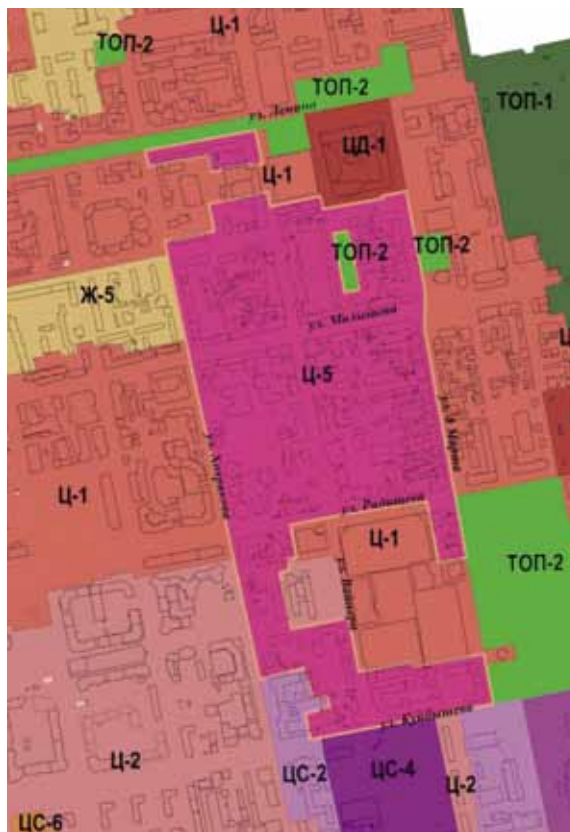


Иллюстрация 3. Предложение по внесению изменений в Правила землепользования и застройки в части карты градостроительного зонирования территории муниципального образования «город Екатеринбург» и градостроительных регламентов. Автор Н. В. Переверзева

по управлению общественными пространствами можно привести модель общественно-частного партнерства, инициатором которой выступил Департамент транспорта Нью-Йорка. Каждый проект пешеходной зоны — это партнерство между городом, местным сообществом и бизнесом. Общественные и деловые круги инвестируют собственные ресурсы на содержание и рабочее обслуживание созданной муниципалитетом пешеходной зоны: вынос столиков и стульев, их ночное хранение, уборка мусора, поливка растений и т. п. Бизнес берет на себя функции по активному привлечению населения, оживлению общественного пространства [8].

Еще одним примером программ комплексного регулирования развития городского центра является оценка привлекательности нижних этажей, особенно вдоль наиболее важных пешеходных маршрутов (Стокгольм, Мельбурн, Осло). Полученная информация является для градостроителей основой целевой политики по формированию коммерческих зон. Один из способов гарантировать реализацию этих планов — снижение арендной платы на нижних этажах. Если квартал популярен и привлекателен, эту уступку компенсирует доход от других объектов недвижимости [3].

В Екатеринбурге назрела необходимость в разработке и дальнейшей реализации таких комплексных программ. Привлекательность центральной части города для населения можно повысить временными проектными решениями, которые позволят получить обратную связь от населения и бизнеса до начала реконструкции, проверить правильность предполагаемых изменений. По аналогу программы «Летние улицы» предлагается

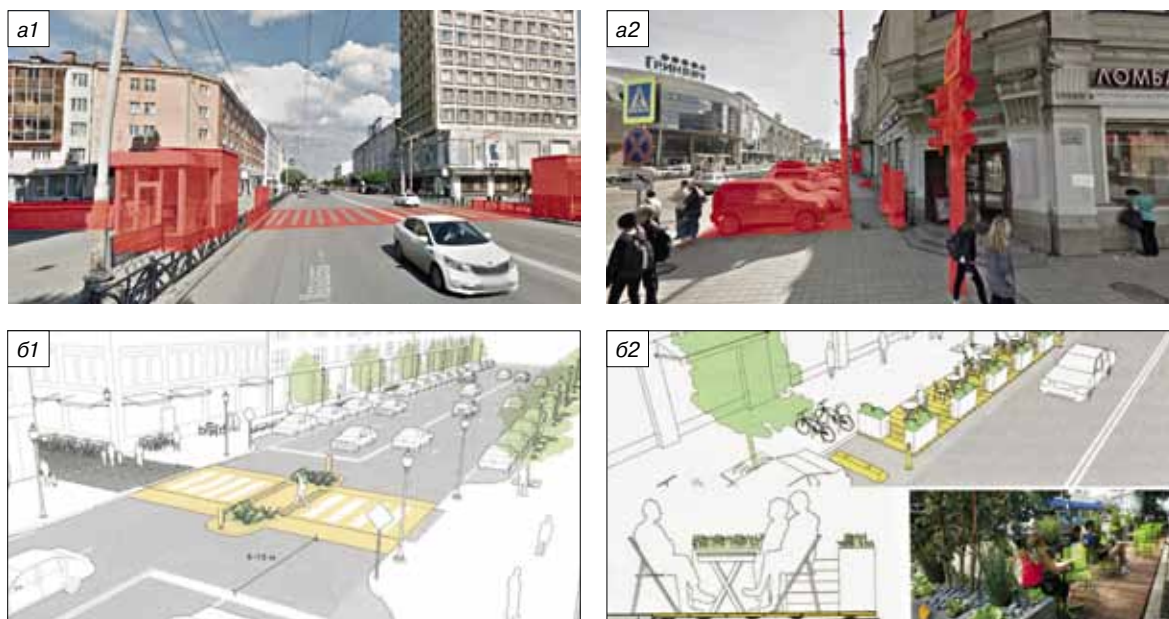


Иллюстрация 4. Проблемы планировочной организации улиц центральной торговой зоны и мероприятия по их решению:

- a1 — отсутствие пешеходного перехода (автор Н. В. Переверзева);
- б1 — устройство наземного пешеходного перехода, организация параллельной парковки [9];
- a2 — препятствия в транзитной пешеходной зоне (автор Н. В. Переверзева);
- б2 — расширение тротуаров, устройство «парклетов» [9]

ярмарку выходного дня, которая проходит на площади 1905 г., организовать на закрытом для автомобильного движения участке ул. 8 Марта от просп. Ленина до ул. Малышева. Часть территории необходимо определить для размещения торговых объектов, часть предоставить населению для развлекательных мероприятий. На популяризацию этого участка улицы для населения может повлиять практика размещения с западной стороны улицы вблизи предприятий общественного питания парклетов на части автостоянки. Такая практика может стать опорной точкой в пересмотре планировочной организации улицы, сокращения территории, отведенной для автомобильного движения, и расширении пространства для пешеходов.

Планировочное реструктурирование торгово-пешеходной ул. Вайнера и прилегающих к ней кварталов возможно осуществить через ряд мероприятий:

- на улицах Малышева, Радищева, 8 Марта, Хохрякова, Куйбышева увеличить ширину тротуаров от 2,4 до 3,7 м [7, 9] за счет сужения автомобильных полос и организации параллельной парковки автомобилей вдоль проезжей части взамен перпендикулярной [9, 10];
- в качестве мероприятий по снижению скорости движения до 30 км/ч на участках улиц Малышева, Радищева от улиц 8 Марта до Хохрякова рекомендуется уменьшить радиус поворота на перекрестках [9]; в районе пересечения ул. Вайнера с улицами Малышева и Радищева необходимо устройство наземного пешеходного перехода и «горловины» для расширения зоны тротуара;
- максимально освободить транзитную пешеходную зону улиц от препятствий: элементы уличного благоустройства, дорожные знаки разместить в зоне уличного оборудования или прибордюрной зоне, минимальная ширина которой 0,6 м [9], участки проезжих частей, пересекающих зону транзита, решить в одном уровне с тротуаром;

- переместить зону пешеходного транзита ул. Вайнера в центральную часть; для благоустройства улицы применять малые архитектурные формы, которые не препятствуют обзору улицы;
- в качестве эффективного средства для оживления пешеходных зон улиц использовать такие виды «тактического благоустройства», как «поп-ап кафе» или «парклеты» — столики, скамейки, стулья и озеленение [7–9] (Иллюстрация 4).

Заключение

Успешное функционирование торгово-пешеходных зон и в целом центральной торговой зоны зависит от желания и возможности муниципалитета, бизнес-сообществ и непосредственно самого населения в участии по комплексному преобразованию территории торгово-пешеходных улиц и зон. Правовое регулирование и муниципальные программы — инструменты, которые создадут дополнительные стимулы для сохранения потенциала и дальнейшего развития ЦТЗ. Муниципалитет должен обеспечить предоставление необходимой объективной информации о таких программах и приоритетному функциональному использованию территории ЦТЗ как потенциальным инвесторам, так и населению с целью включения тех и других в процесс формирования зоны.

Список использованной литературы

- 1 Переверзева Н. В. Особенности изменения функционального состава центральной торговой зоны в процессе ее развития / Н. В. Переверзева, С. И. Санок // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. — 2018. — № 2. — С. 34–40.
- 2 Переверзева Н. В. Проблемы планировочной организации улиц центральной торговой зоны города Екатеринбурга / Н. В. Переверзева, С. И. Санок // Академический вестник УралНИИпроект РААСН. — 2018. — № 3. — С. 26–31.

- 3 Гейл Я. Города для людей. — М.: Альпина Пабlishер, 2012. — 276 с.
- 4 Гейл Я. Как изучать городскую жизнь / Я. Гейл, Б. Сварре. — М.: Концерн «КРОСТ», 2016. — 196 с.
- 5 Правила землепользования и застройки городского округа — муниципального образования «город Екатеринбург» [Электронный ресурс]. — URL: https://ekaterinburg.rf/dlya_raboty/giz/gradostroitelstvo/pziz/resheniya2018/22275 (дата обращения: 24.10.2018).
- 6 Градостроительный кодекс Российской Федерации. — М.: Проспект, 2018. — 320 с.
- 7 Нордаль Д. Без машины? С удовольствием! Как сделать общественный транспорт привлекательным. — М.: Фонд содействия развитию городов «Городские проекты Ильи Варламова и Максима Каца», 2016. — 188 с.
- 8 Садик-Хан Д. Битва за город. Как изменить наши улицы. Революционные идеи в градостроении. — М.: Олимп-Бизнес, 2017. — 416 с.
- 9 Проектирование городских улиц / Коллектив авторов NACTO. — М.: Альпина non-fikshn, 2015. — 192 с.
- 10 Car-Free Planning. Reducing Automobile Travel at Particular Times and Places [Электронный ресурс] // Online TDM Encyclopedia. — URL: <http://www.vtpi.org/tdm/tdm6.htm> (дата обращения: 10.11.2017).
- ekaterinburg.rf/dlya_raboty/giz/gradostroitelstvo/pziz/resheniya2018/22275 (data obrashcheniya: 24.10.2018).
- 6 Gradostroitel'nyj kodeks Rossijskoj Federacii. — M.: Prospekt, 2018. — 320 s.
- 7 Nordal' D. Bez mashiny? S udovol'stvиеm! Kak sdelat' obshchestvennyj transport privlekatel'nym. — M.: Fond sodejstviya razvitiyu gorodov «Gorodskie proekty Il'i Varlamova i Maksima Kaca», 2016. — 188 s.
- 8 Sadik-Han D. Bitva za gorod. Kak izmenit' nashi ulicy. Revolyucionnye idei v gradostroenii. — M.: Olimp-Biznes, 2017. — 416 s.
- 9 Proektirovanie gorodskih ulic / Kollektiv avtorov NACTO. — M.: Al'pina non-fikshn, 2015. — 192 s.
- 10 Car-Free Planning. Reducing Automobile Travel at Particular Times and Places [Ehlektronnyj resurs] // Online TDM Encyclopedia. — URL: <http://www.vtpi.org/tdm/tdm6.htm> (data obrashcheniya: 10.11.2017).

Spisok ispol'zovannoj literatury

- 1 Pereverzeva N.V. Osobennosti izmeneniya funktsional'nogo sostava central'noj torgovoy zony v processe ee razvitiya / N.V. Pereverzeva, S.I. Sanok // Akademicheskij vestnik UralNIiproekt RAASN. — 2018. — № 2. — S. 34–40.
- 2 Pereverzeva N.V. Problemy planirovochnoj organizacii ulic central'noj torgovoy zony goroda Ekaterinburga / N.V. Pereverzeva, S.I. Sanok // Akademicheskij vestnik UralNIiproekt RAASN. — 2018. — № 3. — S. 26–31.
- 3 Gejl Ya. Goroda dlya lyudej. — M.: Al'pina Pablisher, 2012. — 276 s.
- 4 Gejl Ya. Kak izuchat' gorodskuyu zhizn' / Ya. Gejl, B. Svarre. — M.: Koncern «KROST», 2016. — 196 s.
- 5 Pravila zemlepol'zovaniya i zastrojki gorodskogo okruga — municipal'nogo obrazovaniya «gorod Ekaterinburg» [Ehlektronnyj resurs]. — URL: https://ekaterinburg.rf/dlya_raboty/giz/gradostroitelstvo/pziz/resheniya2018/22275 (data obrashcheniya: 24.10.2018).