







-  Зона заезда/выезда для автостоянок*
Parking in/out zone
-  Возможный заезд на автостоянку*
Possible entrances to parking
-  Коммерческая зона
Commercial street
-  Культурный променад и жилая улица
Cultural and residential street
-  Боковые улицы
Site streets
-  Площади
Squares

* уточняется на основе схемы движения ППТ, с учетом ограничения транзита через квартал и по «боковым улицам»
* to be specified on basis of traffic scheme of PPT, in order to reduce the transit traffic through the block and through the Side Streets

Важная улица с двусторонним движением и высокой пропускной способностью, с параллельной парковкой с обеих сторон, широкие тротуары и непрерывные линии посадки деревьев с обеих сторон улицы. Проезжая часть асфальтирована, остальная часть вымощена камнем, в том числе парковочные места.
Substantial two-way car traffic capacity, parallel parking on both sides, wide sidewalks and continuous lines of trees along the street from both sides. The main access road has an asphalt surface, the rest of street is paved, including parking places.

Одностороннее движение автотранспорта, параллельная линия парковки с обеих сторон, иногда прерываемая группами деревьев. Должна быть принята во внимание возможность прохождения велосипедного маршрута. Полотно улицы вымощено камнем.
One-way car traffic, parallel parking on both sides discontinued occasionally by groups of trees. A bike route through the streets should be considered. The street surface is paved with brick or stone.

Покрытие улицы без жесткого разделения на проезжую часть и тротуар. Улица вымощена камнем. Одностороннее движение автомобилей, усложняемое участками низкой зелени и детскими площадками. Улица ориентированная на пешеходов, а не автомобили. Скорость ограничивается 15км/ч. Легкий доступ для ЧС и логистических транспортных средств.
Shared surface. The street surface is paved with brick. One way car traffic, hindered by patches of low greenery and playgrounds. Pedestrian friendly (car unfriendly) ambient. Speed limited to less than 15km/hour. Guaranteed access for both emergency and logistical vehicles.

Городские площади, вымощены камнем, в сочетании с озеленением. Легкий доступ для ЧС и логистических транспортных средств. Ограничение транзита через внутреннюю площадь средствами благоустройства.
Urban squares. Surface paved with stone, combined with landscaping. Guaranteed access for both emergency and logistical vehicles. Limitation of transit through the inner area by landscaping.

Въезды во все паркинги и выезды из них должны быть интегрированы в здания или располагаться между ними и быть тщательно спроектированы.
Entrances to all the parking garages/facilities inside the blocks should be integrated into the building block or carefully designed between them.

В виде исключения, в случае расположения в кластере объекта, рассчитанного на большой поток посетителей, возможна организация только въезда в паркинг со стороны коммерческой зоны. Въезд должен быть интегрирован в здание и быть тщательно спроектирован.
As an exception, in case a particular cluster or object attracts a large amount of visitors, the entrances to parking garages can be organized along the commercial street. All entrances to parking garages/facilities inside the blocks should be integrated into the building block and carefully designed.



Регламент использования уличного пространства автотранспортом разный и зависит от характера уличной сферы. Скоростной режим должен задаваться не только соответствующими знаками, но и видом организации профиля.

Необходимо продумать мероприятия по уменьшению транзита транспорта через боковые улицы, например, средствами благоустройства. Это могут быть местные возвышения до уровня тротуара, криволинейная траектория проезжей части за счет низкого озеленения и т.д.

Парковочные места вдоль улиц должны быть четко обозначены с помощью материала или долговечной разметки.

The character and intensity of car traffic differs, depending on the different street ambients. Speed limitation is not only enforced by road signs, but also by street profile design.

Measures to reduce transit traffic through inner streets should be proposed, for example through pavement treatment and landscaping: local elevation of the road to the level of the sidewalk, a curved trajectory of the road due to the low greenery, etc.

Parking spaces along the street must be clearly defined by material or by durable markings.



5. Парковки

Введение

Тенденцией последних лет как в России, так и по всему миру, стало повышение количества личного автотранспорта. Для строительства новых зданий это означает только одно: постоянный поиск баланса между объемами нового строительства и возможностью реализовать приемлимые по цене парковки. Большинство стран делает при этом выбор в пользу качественной среды с ограниченным количеством припаркованных на улицах машин, то есть в пользу «построенного» паркинга на частной территории.

В качестве расчетного показателя для определения количества парковочных мест в проекте укрупненно принята обеспеченность в 1 машиноместо на 125 кв.метров площади (брутто), независимо от функции.

5.1. Парковка на общественных территориях

Проектом предполагается размещение около 10% парковочных (гостевых) мест для новых объектов на общественной территории, в пределах участка больницы. Эта гостевая парковка будет организована как парковка вдоль обеих сторон улиц, параллельно тротуару, чередуемая с деревьями. В местах, где ожидается большой спрос на краткосрочную парковку, может быть реализована схема с перпендикулярной парковкой с одной стороны улицы. Исключение составляет пешеходная зона, где парковка запрещена.

На данный момент известно, что комплекс «Кристалл» также нуждается в парковках для посетителей. На данный момент какая-то часть необходимых для него мест запланирована к реализации в качестве открытой стоянки в сквере Глеба Успенского.

Необходимость строительства небольшого муниципального гаража на проектируемой территории необходимо выяснить дополнительно.

5.2. Парковка на частных территориях

Главным требованием в отношении парковок на частных территориях является их полное отсутствие вдоль общественного пространства: они не должны быть видны с улицы. На сегодня выработано достаточно много творческих решений для приемлимых по цене встроенных гаражей (см. примеры). Особенностью российских норм, однако, является требование к обеспечению минимального расстояния от въезда/выезда в гараж до окон квартир в 15м.

A1-2
27614 m2
5964 - 5148

название кластера
новые площади брутто, кв.м

расчетная потребность в паркинге, кв.м -
согласно схеме, кв.м

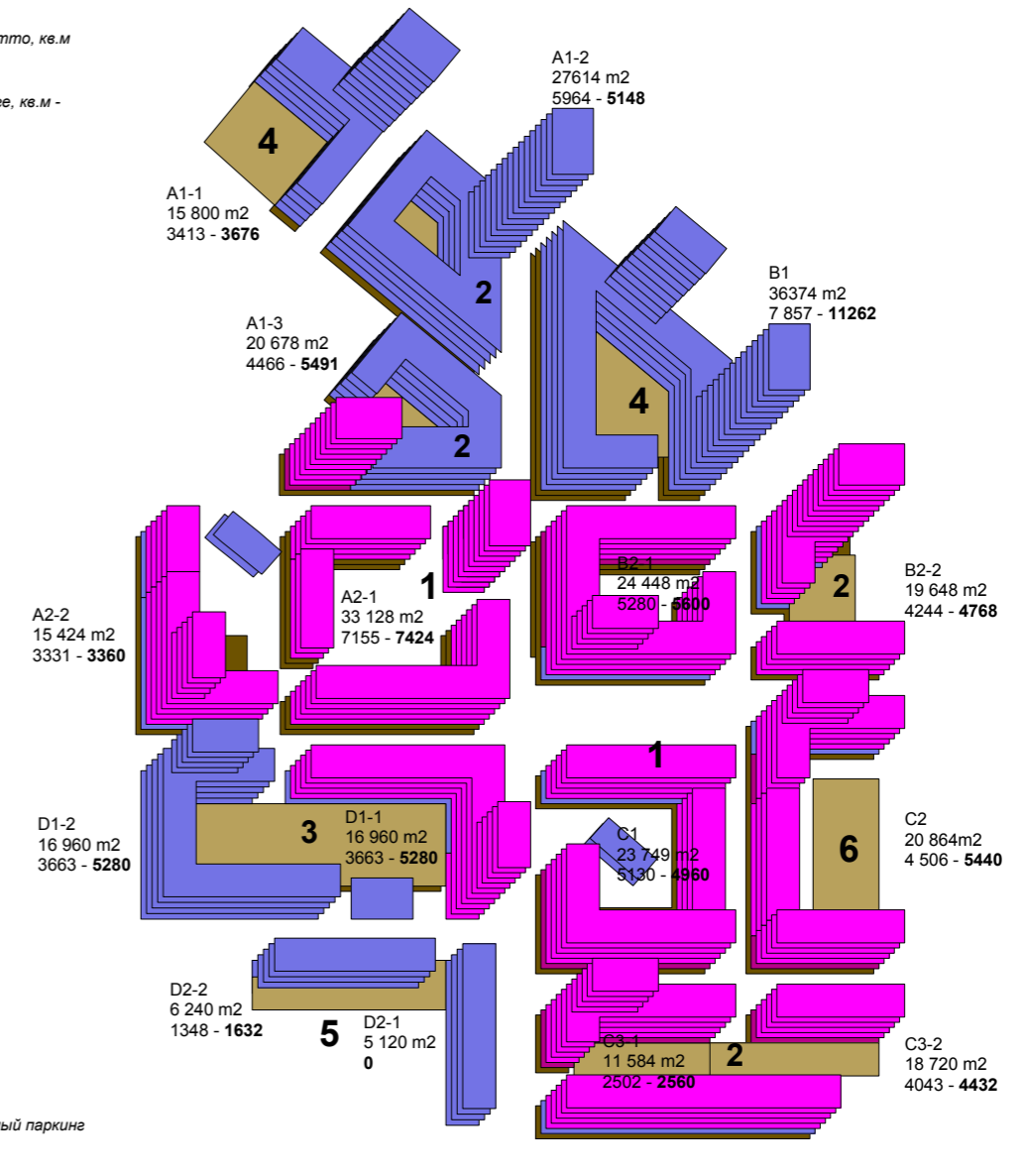


схема возможного решения парковок по кластерам
(высотность условная)

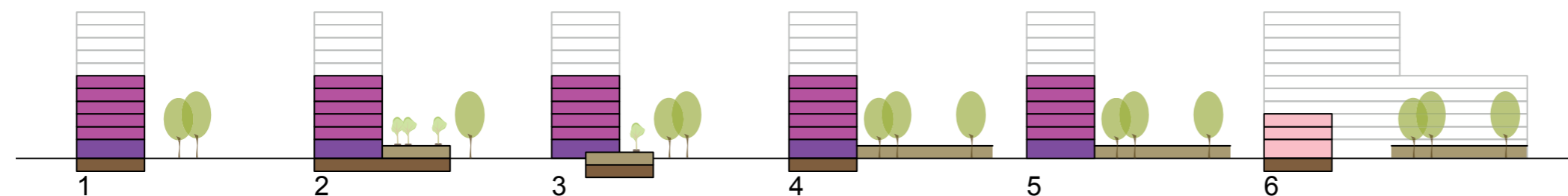
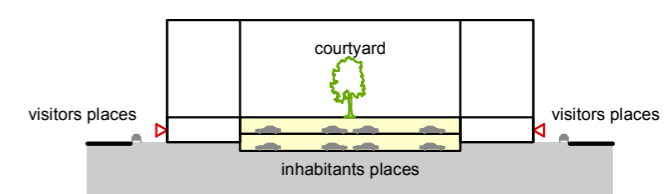
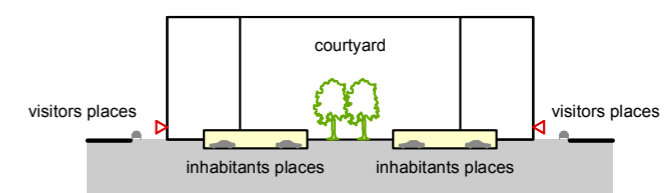
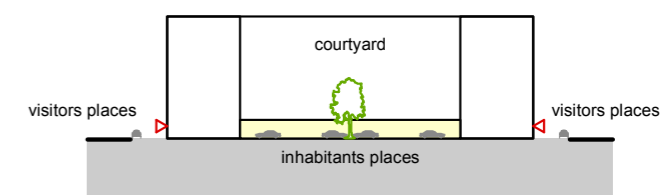
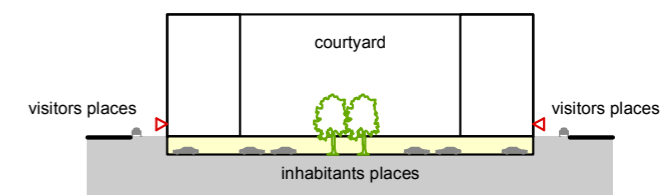


схема разреза в зависимости от решения

Еще одним немаловажным ограничением для данной территории является необходимость сохранить как можно больше существующих деревьев; не только потому, что согласование рубки - сложный процесс, но и из соображений повышения качества реализуемых объектов и среды. Этот аспект может стать решающим в выборе между одним или двумя подземными этажами паркинга (см. схему возможного решения).

В нескольких кластерах возможна реализация дополнительных парковочных мест без сильного удорожания гаража: В1, D1. Эти дополнительные места можно будет использовать для компенсации парковочных мест владельцам существующих сносимых гаражей.



примеры решений парковки в компактном дворовом пространстве