

Бывший аэропорт «Саратов-Центральный»



Знаменитый городской центр, построенный вокруг ландшафта и исторического наследия



В основе концепции нового городского центра Саратова лежит сочетание территорий, окружающих овражный ландшафт, а также преобразование и интеграция инфраструктуры аэропорта. Взлетно-посадочные полосы становятся общественными пространствами и перекрываются просторными зелеными коридорами.

Новый город Саратов

Саратов — результат регулярных взаимосвязей между природой и инженерией, между экологией и инфраструктурой, между созданным человеком и природным. С одной стороны, крутой рельеф и присутствие реки Волги превратили его в линейный город, который мы видим сегодня. Город, выросший между крутыми склонами и быстрыми ручьями. С другой стороны, современная инфраструктура в своем стремлении соединить территории привела к появлению массивных барьеров и слепых зон в городской ткани. Бывший аэропорт Саратов-Центральный — наглядная тому иллюстрация. Участок, который предназначался для соединения Саратова с миром, в итоге оказался барьером в городской ткани, а также в его экологической инфраструктуре.

Реконструкция территории аэропорта дает уникальную возможность спланировать новый оживленный район Саратова и тем самым укрепить связь между творениями человека и экологией.

Новый город Саратов — это наше видение нового Саратова, яркого и инклюзивного, верного своему наследию, и в то же время экспериментального. Город, в котором экология и устойчивость являются основой городского развития.

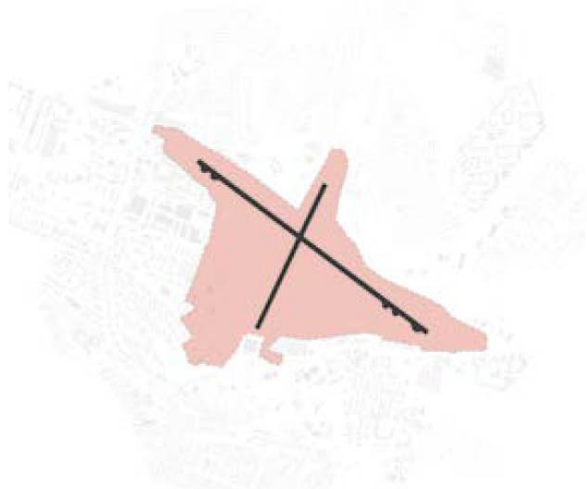
Такое видение выходит за пределы Саратова и является ориентиром для будущего развития в России. Это новый российский город XXI века.

Новый Саратов возвращает территорию аэропорта городу, объединяя экологические и рекреационные коридоры. Его цель — создать основу для совершенно нового типа района на пересечении города и природы, с контекстными и аутентичными типологиями пространств и зданий, которые отвечают потребностям Саратова сегодня и в будущем.

Бывший Аэропорт «Саратов-Центральный»

Видение

Городской «остров» с яркой идентичностью и наследием



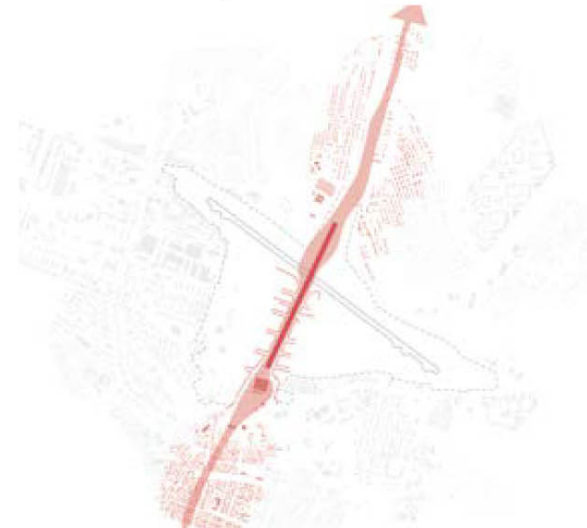
Остаточная инфраструктура аэропорта представляет собой четкие оси, вокруг которых может быть организована новая застройка. Она характеризуют собой историю локальной торговли и может сфокусировать отдельные городские функции и активности.

Воссоединение слоев ландшафта



Эти оси помещают новый район в его рекреационный контекст и сочетают в себе промышленное и ландшафтное наследие. Физическая, экологическая и гидрологическая связь между Парком Победы и оврагами ведет к сельскохозяйственной «глубинке» Саратова, которая также может концентрировать общественные, рекреационные и социальные функции. Тем самым в парке инициируется «новая урбанизация».

Соединительная Городская ось



Важное значение имеет также объединение нового города в его урбанистическом контексте с историческим центром. «Сильная» городская ось становится центром плотности, коммунальных услуг, общественных функций и передвижений. Новый городской бульвар соединит старый и новый Саратов.

Аэропорт «Саратов - Центральный»

Видение

Катализатор городского обновления



Новая застройка налаживает связь между районами, окружающими аэропорт, тем самым предоставляя возможность улучшить в них логистику, удобства, коммунальные услуги и другие городские сервисы. Новая застройка становится катализатором городского обновления.

Типологическая стратегия основанная на контексте



Этот богатый местный контекст также определяет типологические стратегии в рамках новых мер развития. Он значим как для формирования идентичности района именно на территории аэропорта, так и для создания разнопланового нового городского района в целом, который бы включал в себя и существующую застройку, и новые форматы современной жизни.

Новый парк в центре города



Городской парк в центре этих разнообразных новых районов делает общественные блага и мобильность основой нового городского образа жизни Саратова. Спорт и социальная инфраструктура (места отдыха, детские сады, школы и т.д.) и озеленение имеют основополагающее значение в повседневной жизни.

Аэропорт «Саратов - Центральный»

Генеральный план

Каркас общественного пространства

В новом Саратове ландшафт и общественные пространства образуют организующую структуру плана. План не просто физически связан со своим окружением, он во всех отношениях является его продолжением. Общественные пространства нового района выходят за пределы окружающей инфраструктуры и границы, чтобы соединиться с городом за его пределами. Они определяют гибкую, но компактную структуру, которая оставляет максимум пространства для существующих и новых мест обитания и экологии, одновременно поддерживая городскую жизнь и отдых.

Зеленые артерии являются связующей общественной инфраструктурой, которая простирается через территорию в окрестности и связывает экологию и общественную жизнь.

Центральный Парк, расположенный в центре застройки, — это место, где сходятся все кварталы и сталкивается вся городская жизнь нового города, большая зеленая площадка для городской жизни и символ будущего Саратова.

Променад Аэропорта (Аэронада) — это новое гибридное пространство на пересечении аэропорта и общественного променада станет источником нового центра города. Сочетает в себе место для инфраструктуры, широких общественных пространств на месте бывшей взлетно-посадочной полосы и активной общественной программы.

Зелёная полоса следует по маршруту восточно-западной взлетно-посадочной полосы аэропорта, сочетающего в себе инфраструктуру, наследие и озеленение в новом типе гибрида городского бульвара и парка.

Взлетно-посадочный парк

Школа

Детский сад

Школа

Зеленая полоса

Парк у Радарной вышки

Ангар-спортивная площадка

Садовый квартал

Центральный Парк

Спорт

Центр мобильности

Детский сад

Хаб

Здание суда

Променад Аэропорта

Площадь

Взлетно-посадочный парк

Сквер

Отель

Школа

Спортплощадка

Парк Авиации

Школа

Школа

Взлетно-посадочный парк

Детский сад

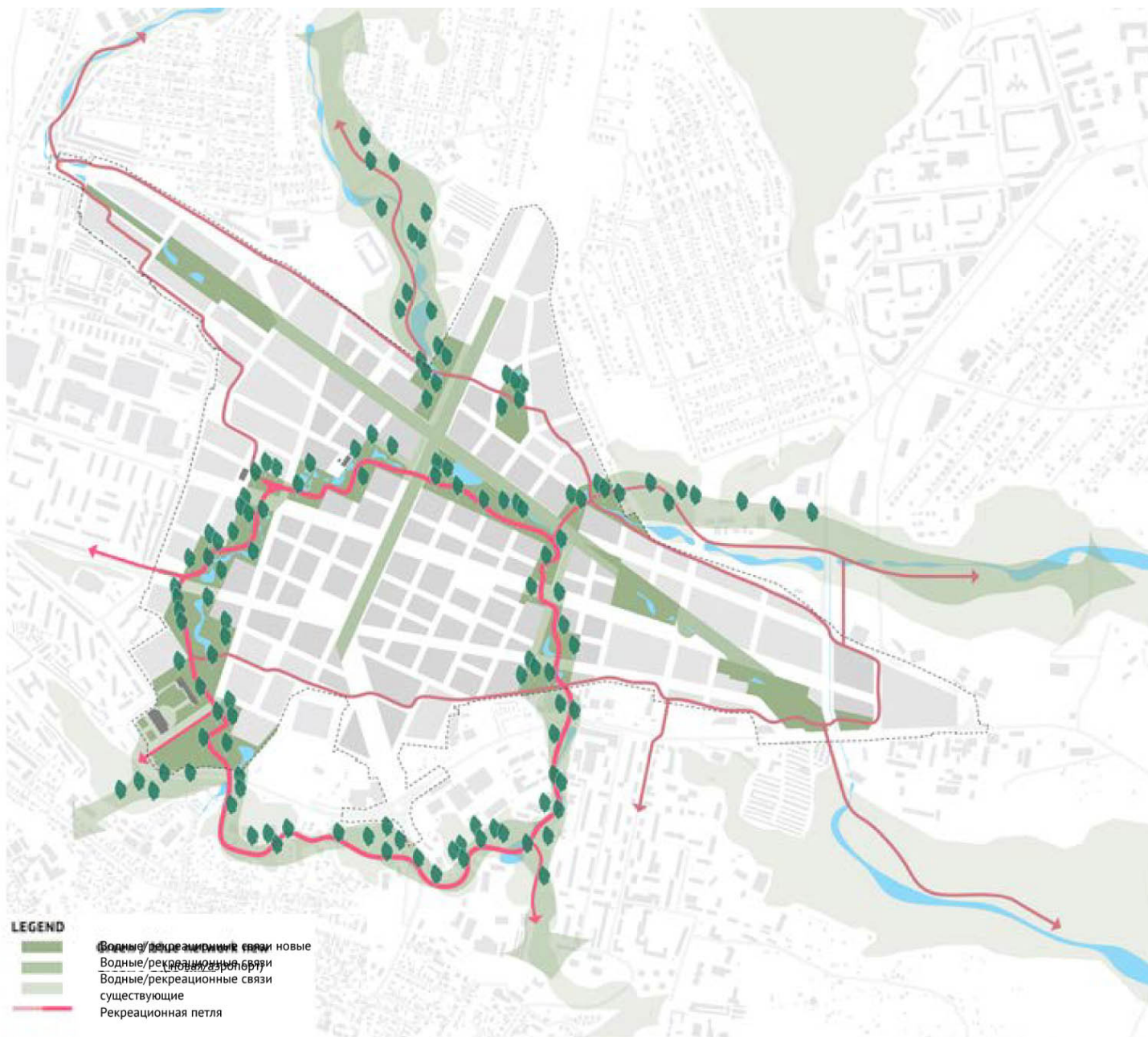
Торговый Центр



Аэропорт «Саратов - Центральный».

Структура

Стратегия развития ландшафта



Ландшафтная стратегия

Одним из основных механизмов предлагаемого пространственного устройства нового центра города являются новые зеленые коридоры. Они действуют как локальный центр для соседних городских территорий, но также связаны с гораздо более широкими зелеными и ландшафтными инфраструктурными системами, прилегающими к участку, и находящимися за его пределами (дренажные линии и долины, коридоры растительности и т.д.).

Предлагаемые новые городские районы, таким образом, становятся частью гораздо более широкой системы управления и распределения воды и сети экологической среды обитания, а также преимуществ, предоставляемых этими более широкими системами (управление микроклиматом, доступ к зелени и городскому биоразнообразию, городское производство продуктов питания и возможности для отдыха и тишины и т. д.). Они полностью встроены в новую городскую ткань и одинаково доступны для всех новых жителей.

Характер этих зеленых насаждений будет варьироваться в зависимости от их контекста (плотность и тип прилегающей программы, масштаб, баланс между рекреационными и ландшафтными требованиями к инфраструктуре и т.д.), но последовательная обработка (материалов, мебели, наследия аэропорта и т.д.) воспринимается как связанная структура.

Эта новая зеленая сеть расположена таким образом, чтобы также обеспечивать связь с существующей социальной инфраструктурой, для связи с местными скверами и общественными центрами, а также для преодоления разрыва между зелеными зонами отдыха в окрестностях, которые в настоящее время не связаны между собой.

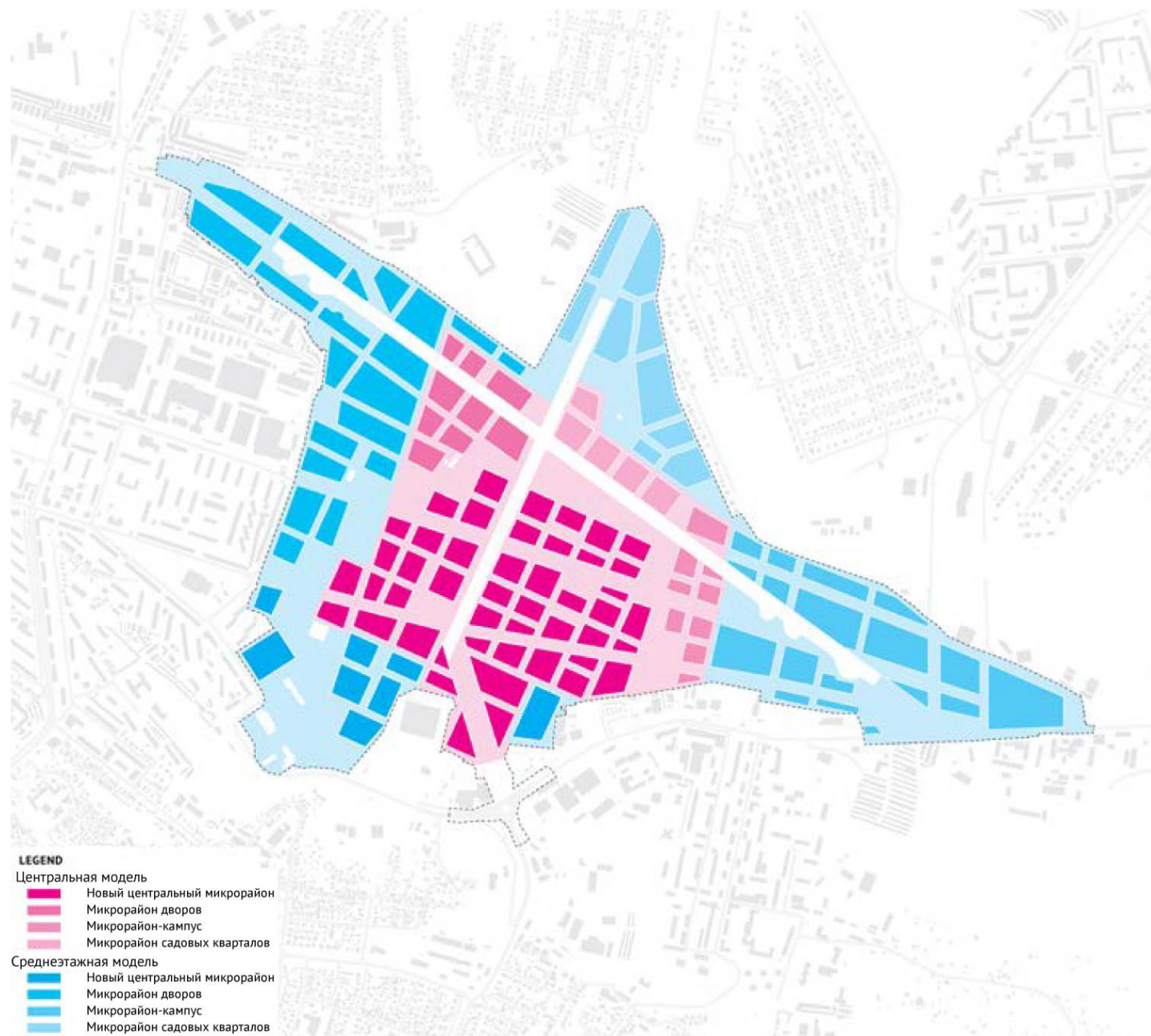
Новые зеленые коридоры также действуют как связи внутри самого объекта и обеспечивают альтернативный (медленный) маршрут передвижения между местными центрами и новыми парками или скверами вокруг сохраненных элементов наследия аэропорта. Это альтернативный способ передвижения по центру нового города.

Такой цикл отдыха, ориентированный на медленное движение, состоит из двух частей. Это в значительной степени новый маршрут, который связывает сердце нового центра города с районами и зелеными насаждениями на юге, а также маршрут, в основном идущий по существующей дороге по периметру аэропорта, которая также соединяется с соседними существующими районами и зонами отдыха.

Аэропорт «Саратов - Центральный»

Структура

Схема функционального зонирования



Контекстуальная урбанистика

Для того, чтобы Саратов успешно реализовал развитие своего аэропорта, необходима связующая и уважающая контекст городская ткань. Саратовский Новый Город трансформирует в остальном высоко стандартизированный типологический подход в контекстуальный урбанизм. Каждый квартал Саратовского Нового Города является продолжением его окрестностей. Вместо того, чтобы проецироваться на площадку, четыре новых района вырастают с нуля с учетом местных ландшафтных условий и городской ткани.

Новый Центр – это современная интерпретация центра Саратова с его богатым разнообразием городских форм, архитектурной типологии и плотностью застройки. Каждый блок состоит из множества типологий, масштабов, высот и смешанных пользовательских программ, чтобы обеспечить яркий и разнообразный квартал.

Квартал «Дворы» является результатом смешения двух наиболее важных типологий в окружении. Двор похож на промышленный квартал на западе и зеленую застройку на севере. Вместе они создают динамичный район в его разнообразии – с просторными гибкими цоколями с местом для жилья, образования, коммерческой деятельности и парковкой.

Квартал «Сады» определяет устойчивый городской пейзаж, обращенный к новому Центральному парку на юге, и «растворяется» на севере, чтобы соответствовать небольшому масштабу контекста. Он сочетает в себе разнообразие форм жизни в зеленых тонах, уделяя больше внимания типологиям малоэтажных домов с просторными частными открытыми пространствами.

Квартал «Кампус» по сути представляет собой серию полуоткрытых дворов, связанных между собой сплошной зеленой структурой с пространством для коллективного отдыха и игр. Они обеспечивают защиту от окружающей инфраструктуры и в то же время связаны с важными общественными объектами в окрестностях.

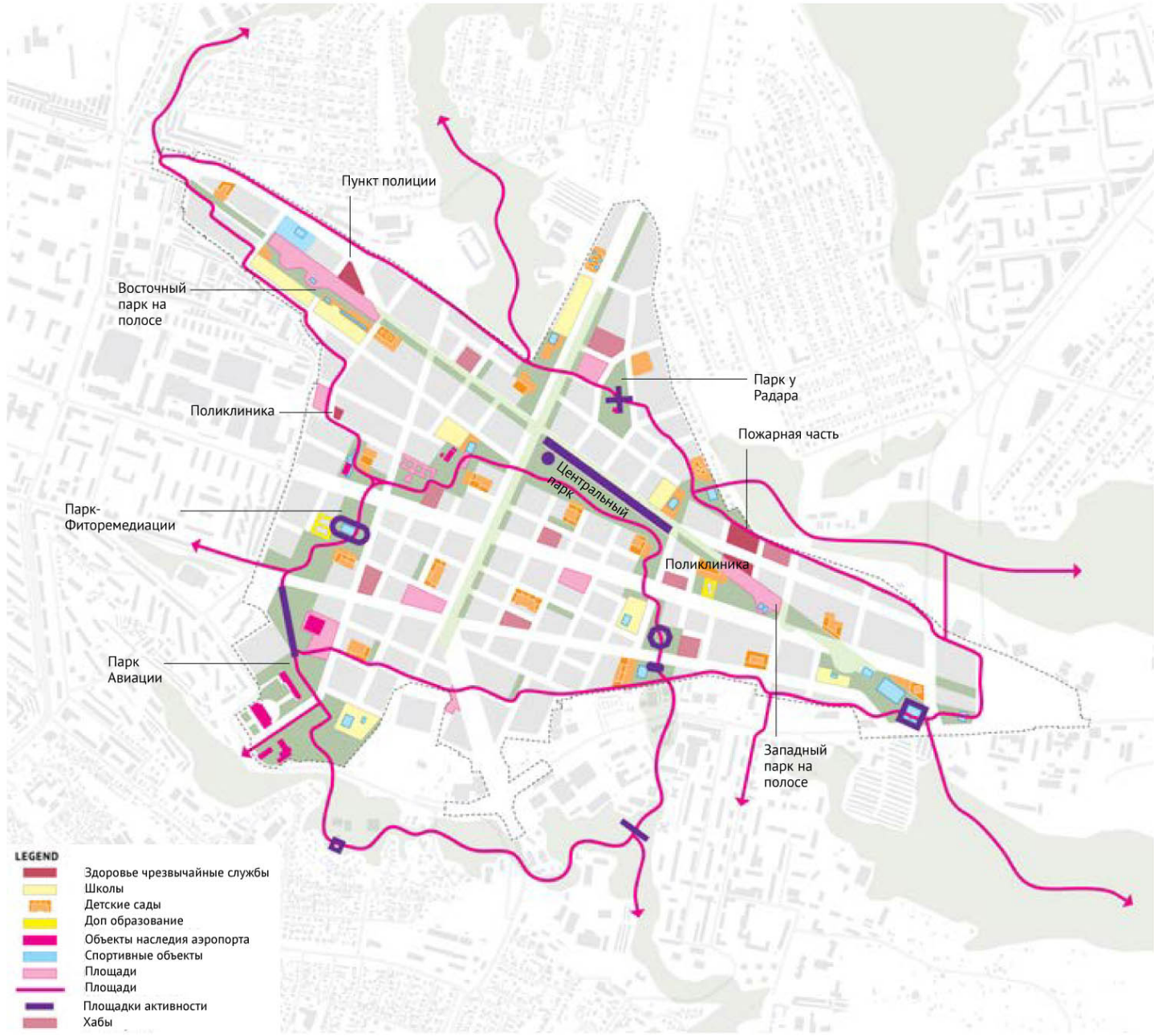
Предлагаемое расположение функциональных зон полностью соответствует городскому масштабу и программной планировке окружающего контекста, чтобы гарантировать, что новая застройка будет максимально органично сливаться с существующей городской структурой.

Плотность города и высота застройки постепенно увеличиваются по направлению к новому центру города, сосредоточенному на пересечении двух основных городских осей (проспект аэропорта с севера на юг и бульвар взлетно-посадочной полосы с востока на запад). На большей части своей протяженности эти оси в центральной модели являются основными магистралями и связующими между общественными пространствами в новом центре города.

Аэропорт «Саратов - Центральный»

Структура

Общественная инфраструктура



Общественная инфраструктура

Общественная инфраструктура внутри участка размещена в соответствии с основными требованиями. Школы и детские сады размещены вдоль транспортных коридоров и взлетно-посадочных полос, чтобы обеспечить легкий доступ машинам и общественному транспорту. Там, где это возможно, они также расположены рядом с зелеными коридорами, чтобы обеспечить безопасную альтернативу для езды на велосипеде и доступ к местам отдыха, занятиям спортом и зеленым участкам в этих зонах.

Распределение медицинских учреждений следует аналогичной логике: клиники размещены в пределах природных зеленых коридоров, чтобы обеспечить доступ к природе и дополнительные преимущества для поддержания ЗОЖ и физических упражнений.

Службы экстренной помощи и полиции можно найти вдоль главного коридора передвижения с востока на запад.

Аэропорт «Саратов - Центральный»

Структура

Программа



Предварительная карта программы разделения

Как упоминалось ранее, каждый район будет четко ориентирован на обеспечение и деятельность местного сообщества с комплексом программ для сосредоточения и привлечения пользователей. В масштабе района они отражаются в новом торговом и деловом центре Саратова, расположенном вдоль новой городской оси север-юг, где пересекаются главные оси (и бывшие взлетно-посадочные полосы аэропорта).

Эти основные оси, вместе с зелеными коридорами, обозначают ключевые зоны общественной и социальной инфраструктуры, где расположены наиболее важные общественные функции. Это обеспечивает легкий доступ, но также позволяет извлекать выгоду из близости к основным пригородным потокам, зонам отдыха и участкам с медленным движением.

Коммерческие функции также рассредоточены, чтобы максимально увеличить потенциальную реакцию на меняющийся городской характер. Например, отель может быть расположен в основной деловой зоне и в центральной модельной зоне, или в районе с меньшей плотностью застройки, или рядом с зеленым коридором для более тихой и спокойной обстановки. Эти разнообразные городские условия позволяют реализовать в новом центре города множество высококачественных коммерческих предложений и услуг, которые будут единым целым, связанным зеленой и транспортной инфраструктурой.

Новый Судебный квартал предлагается расположить в самом сердце нового центра города, рядом с одной из основных площадей.

Аэропорт «Саратов - Центральный»

Объемы площадей и общая программа



ЛЕГЕНДА

- Жилье в центральной моедли: 785,000m²
- Жилье Среднеэтажная модель: 1,033,000m²
- Офисы: 373,000m²
- Здания Суда: 16,000m²
- Отель: 19,000m²
- Тоговые центры: 115,000m²
- Стрит ритейл: 32,000m²

- Социальная инфраструктура:
 - Школы и детские сады: 73,000m²
 - Детские сады: 43,000m²
 - Поликлиника: 18,000m²
 - Пункт полиции/Пожарная часть: 3,200m²

- Стилобат (смешанное использование): 30,000m²

- Здания парковки:
 - Паркинг / хабы: 139,200m² / 5,568 мест
 - Отдельно стоящие многоуровневые: 119,360m² / 4,774 мест
 - Паркинги в стилобате: 20,м/ 800 мест
 - Полу-заглубленные паркинги: 486 мест
 - Паркинги в торговых центрах: 2,400мест
 - Паркинги в отелях: 120 мест
- Всего по паркингам в строительном объеме: 14,148 мест

- Наземные парковки:
 - Парковки в карманах: 4,209 мест
 - Парковки на местных улицах под углом: 677 мест
 - Уличная параллельная парковка: 2,523 мест
- Итого наземных парковок: 7,409 мест

- Всего парковок : 21,557 мест

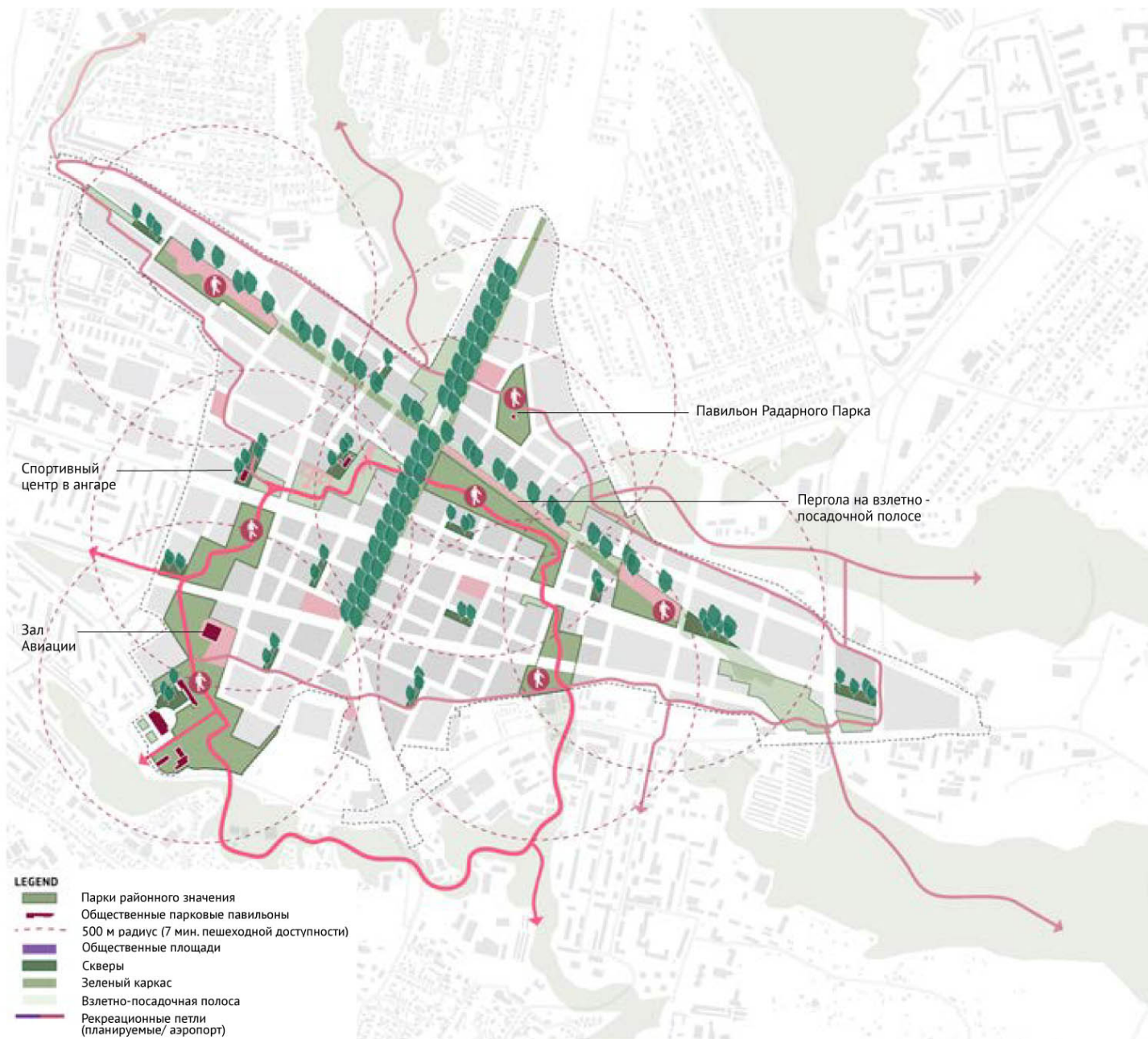
Аэропорт «Саратов - Центральный» - Центральный Парк



Аэропорт «Саратов - Центральный»

Структура

Районные парки, скверы и площади



Общественные парки и общественные пространства

Круговые маршруты для отдыха, зеленые коридоры и зеленые бульвары на взлетно-посадочной полосе аэропорта служат средством соединения основных общественных парков и общественных пространств и объединяются в новом Центральном парке, который является центром отдыха и зеленым сердцем нового центра города (см. предыдущую страницу).

Эти новые районы, скверы и общественные площади были расположены в соответствии с требованиями проекта, а также с учетом уникального характера различных оставшихся элементов аэропорта.

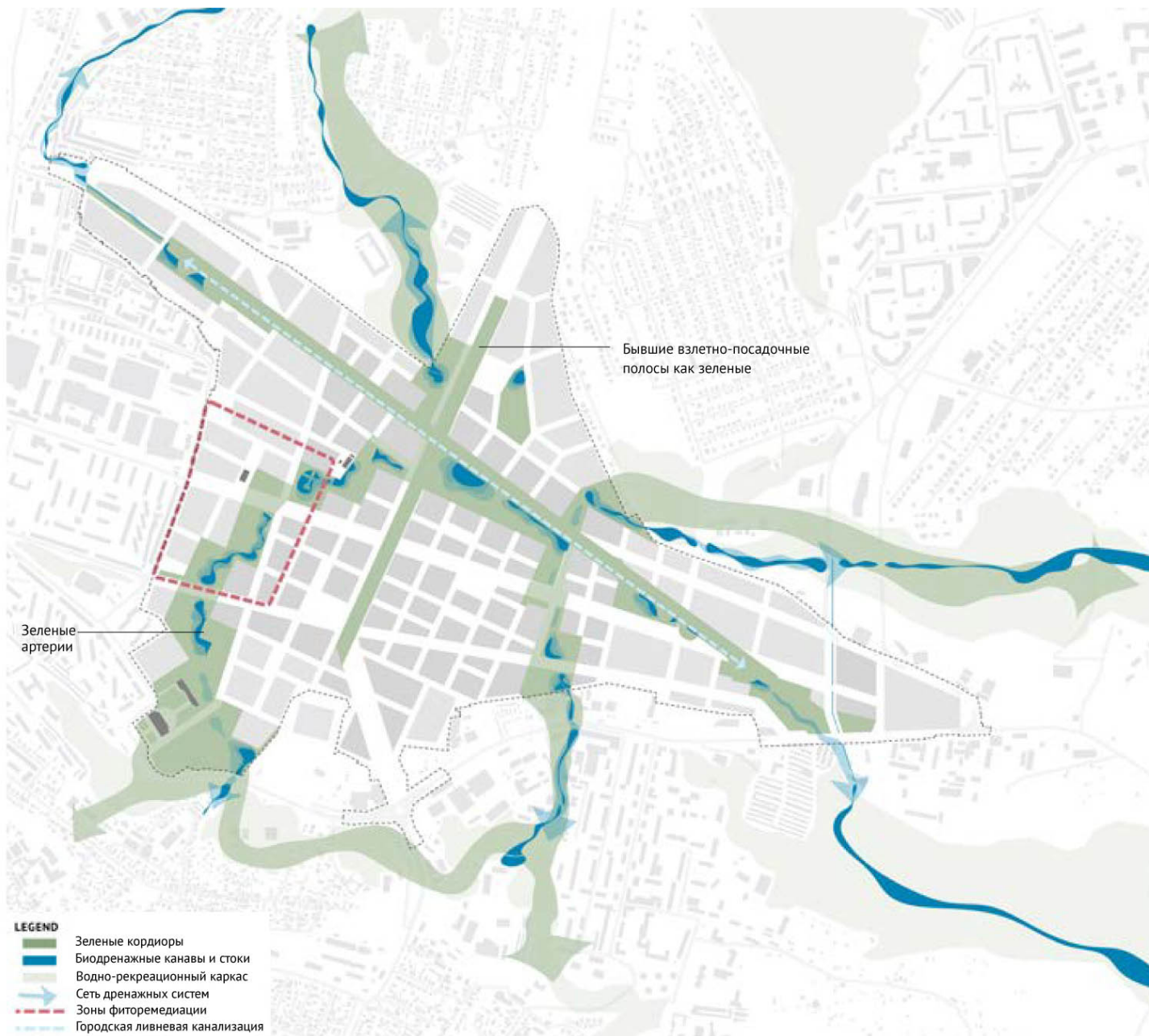
Бывшие здания аэропорта переоборудованы под общественные функции в виде паркового павильона на территории бывшего радара, вышек управления самолетами или скейт-парка в бывшем ангаре. Помимо этих формальных программ и программ, представленных в кратком описании Музея авиации, необходимо предусмотреть более гибкие пространства, такие как выставочный зал в бывшем самолетном ангаре. Он также пригоден для использования в качестве пространства для крытого рынка, который летом может проводиться на соседней площади.

Также важно сохранить некоторые поверхности аэропорта, разметку ВПП и графику. Эти элементы должны лечь в основу новых общественных площадей, чтобы добавить месту «характер» и помочь распределить использование и функции этих повторно задействованных пространств.

Аэропорт «Саратов - Центральный»

Структура

Устойчивое развитие и ландшафтные решения



Основные стратегии

Поскольку новый центр города расположен на плато, управление ливневыми водами и их распределение является ключевой задачей. Это стало определяющим фактором в расположении и согласовании предлагаемой зеленой сети в качестве основного места сбора, фильтрации, ослабления и распределения или повторного использования городской воды. В зависимости от масштаба и характера этих зеленых зон, инфраструктура управления водными ресурсами может быть организована как замкнутый канал для постоянной городской воды или как каналы, сопровождающие маршруты троп или более крупные территории, которые допускают временное хранение и инфильтрацию. Управление водными ресурсами также должно быть критически важным компонентом городских территорий с зелеными крышами, узкими канавами и дождевыми садами, локализованным удержанием и целевым повторным использованием — все это нужно для снижения нагрузки на традиционную инфраструктуру ливневых вод.

Вследствие масштаба эти зеленые артерии также играют важную роль в обеспечении разнообразных сред обитания и связывают в настоящее время изолированные зеленые зоны, формируя коридоры биоразнообразия. Физически и функционально оправдано привлечение прилегающего ландшафта к территории аэропорта для создания уникального сочетания природных и городских систем. Такая доступность природы станет важной особенностью проживания в этом новом городском центре, чтобы смягчить городское воздействие (шум транспорта, загрязнение воздуха, тепловой стресс и т. д.), предоставить альтернативу автомобильному транспорту и помочь сформировать идентичность соседних районов. Природные элементы также должны быть частью застроенных территорий в виде зеленых крыш, вертикальных зеленых насаждений, мест для ночлега для птиц, летучих мышей и насекомых и максимального использования пористых поверхностей и т.д.

Социальная устойчивость также является критическим фактором в любом новом городском и жилом районе. Распределение местных квартальных центров, общественной программы и зеленых коридоров по отношению к основным инфраструктурным проспектам направлено на создание пешеходной и доступной городской программы (10-минутный город). Возможности для стимулирования местного производства энергии (солнечные панели и т.д.) и местного производства продуктов питания (общие огороды и помещения, продовольственные леса, общественные сады, фруктовые и ореховые деревья, используемые в парковых посадках и т.д.) также должны быть включены в этот новый центр города.

Аэропорт «Саратов - Центральный»

Типологии публичных пространств



Зеленая сеть, полосы активности

Характер и опыт использования зеленых сетей варьируются в зависимости от изменений в масштабах, плотности и программе прилегающих городских территорий. В более узких участках зеленых контуров и в более густонаселенных городских районах (например, в пределах центральной модели) края фасадов, ландшафтная инфраструктура, общественное использование и маршруты с медленным движением объединяются, чтобы сформировать более «городской» зеленый объект с акцентом на активное использование парковой зоны (предоставление спортивных площадок, многофункциональных пространств, игровых площадок, мест для прогулок и встреч, мест для сидения и зон для пикников и т.д.).

Эти зеленые коридоры и игровые площадки также играют роль ландшафтной инфраструктуры, но зоны удержания воды ограничены. Дренажные каналы узкие, иногда с твердыми краями, местами для сидения и видом на воду, что дает возможность непосредственного знакомства с историей районного управления водными ресурсами и обеспечивает более «городской» характер воды.



ЗЕЛЕНАЯ СЕТЬ, ЗОНЫ ОТДЫХА

За счет менее густонаселенных районов или там, где этого требует ландшафтная инфраструктура, зеленая сеть становится шире, а использование зеленых насаждений в качестве места для отдыха — менее концентрированным. Здесь больше внимания уделяется зеленым коридорам как месту сбора и распределения ливневых стоков, естественной среде обитания и обеспечению биоразнообразия, а также функциональным зеленым связям с прилегающими природными ландшафтными структурами (например, Алексеевским и Сечинским ущельями).

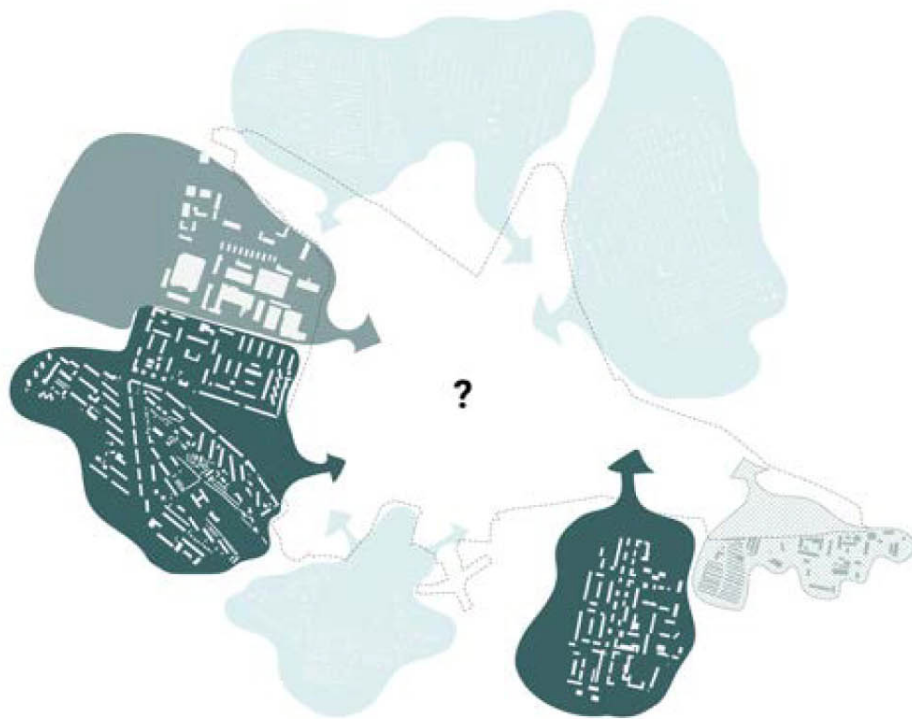
Парковая зона менее формальна, она обладает собственным природным «характером» и потенциально ориентирована на произрастание местных плодов (такая практика уже существует в пригороде Саратова). Здесь могут быть разбиты общественные сады и садовые участки, высажены продуктивные виды, используемые при формировании леса. Так будет сохранен зеленый статус существующих жилых районов с меньшей плотностью населения к северу и востоку от территории аэропорта. Новая урбанистическая модель, основанная на ландшафтном контексте, гарантирует, что подобный характер территории характер станет частью повседневной жизни и местом для игровых площадок, подвижного и спокойного отдыха, а также обеспечит связь с более широким ландшафтным контекстом Саратова.





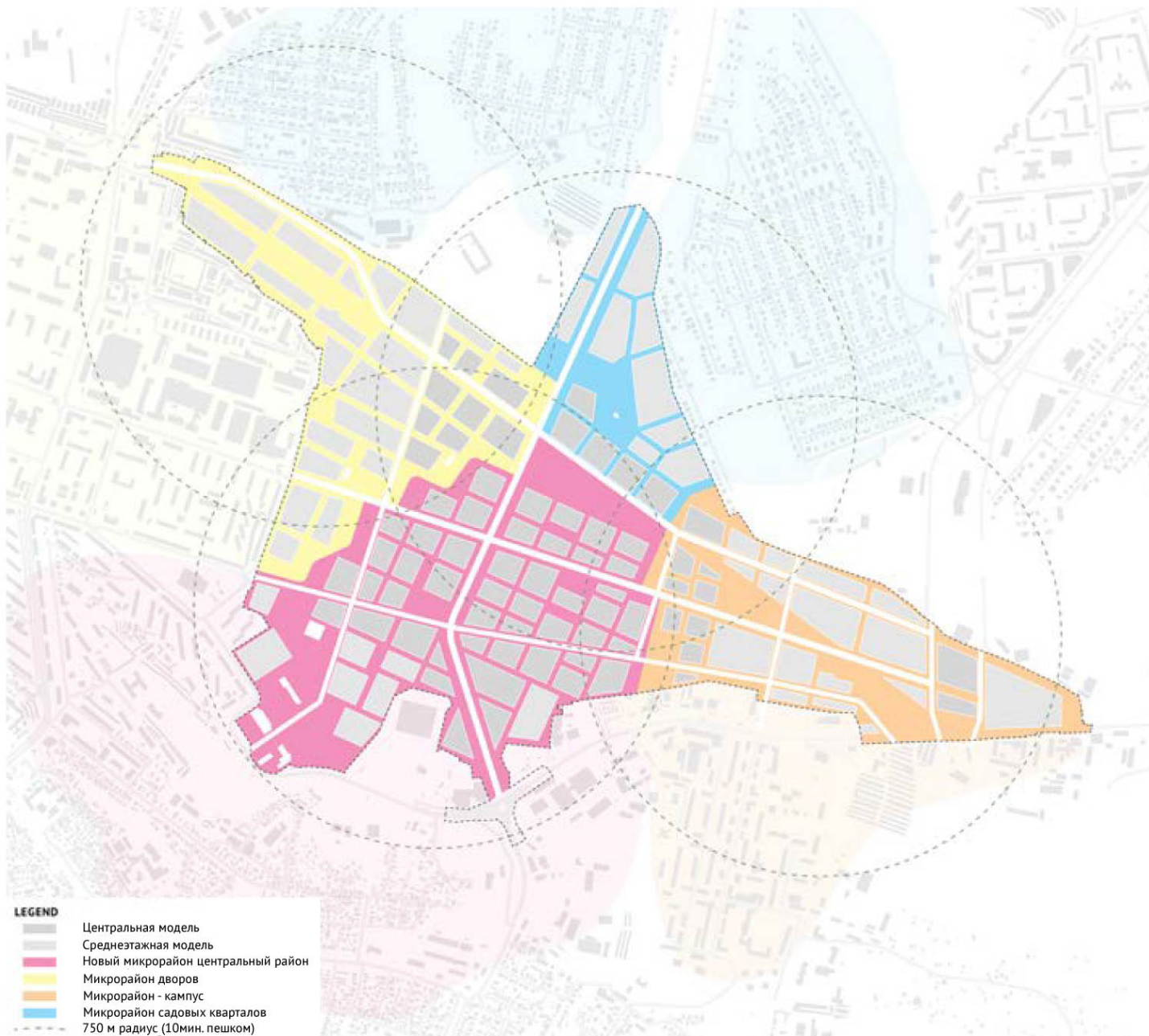
Аэропорт «Саратов - Центральный». Видение города

Типологическая стратегия



Аэропорт «Саратов - Центральный». Структура

Новый город и окрестности



Центральная модель против модели средней этажности

Городской план нового центра города на месте бывшего аэропорта предусматривает создание четырех новых районов, каждый из которых имеет свой особый характер и связан с характером существующих, прилегающих районов. Новая городская структура микрорайона также была выровнена, чтобы объединиться с существующими микрорайонами или продолжить их.

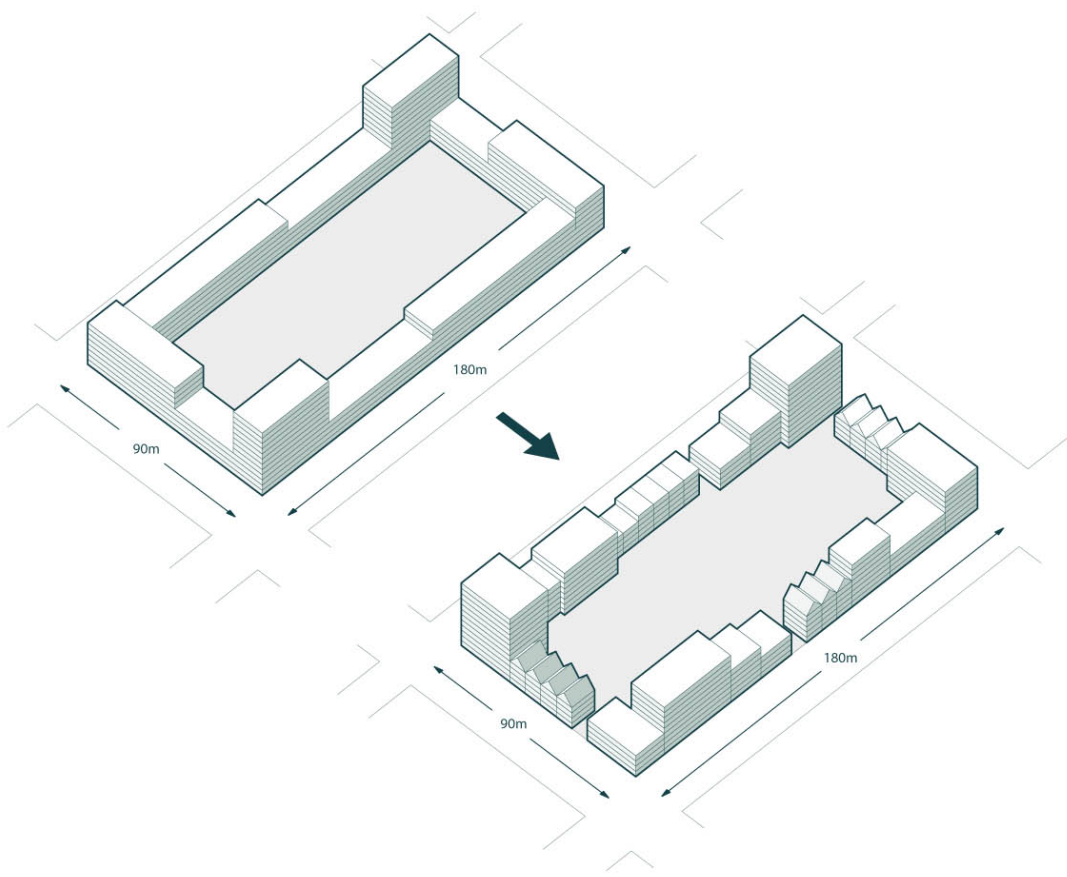
Эти новые районные центры были стратегически расположены и разведены так, чтобы гарантировать, что повседневные потребности тех, кто живет и работает в каждом районе, будут удовлетворены на локальном уровне, в идеале – в пределах 10 минут ходьбы. Они также расположены для обслуживания существующих районов, которые в настоящее время могут не иметь четкой ориентации на локальное сообщество (например, общественная площадь или парковое пространство).

Центральная часть города и его плотность сосредоточены вдоль центральной оси север-юг и на пересечении с осью восток-запад, поскольку эти районы действуют как коммерческий и связующий фокус каждого района.

Зеленые коридоры между этими зонами становятся точкой, где районы встречаются, при этом каждый район сосредоточен в новом местном центре, расположенном в новом районном парке или вокруг сохранившегося элемента инфраструктуры аэропорта.

Аэропорт «Саратов - Центральный» . Городские типологии

Типологическое разнообразие



Среднеэтажная модель

ПЛОЩАДЬ:
 • 180 x 90m=16.200 м² (1,62 га)

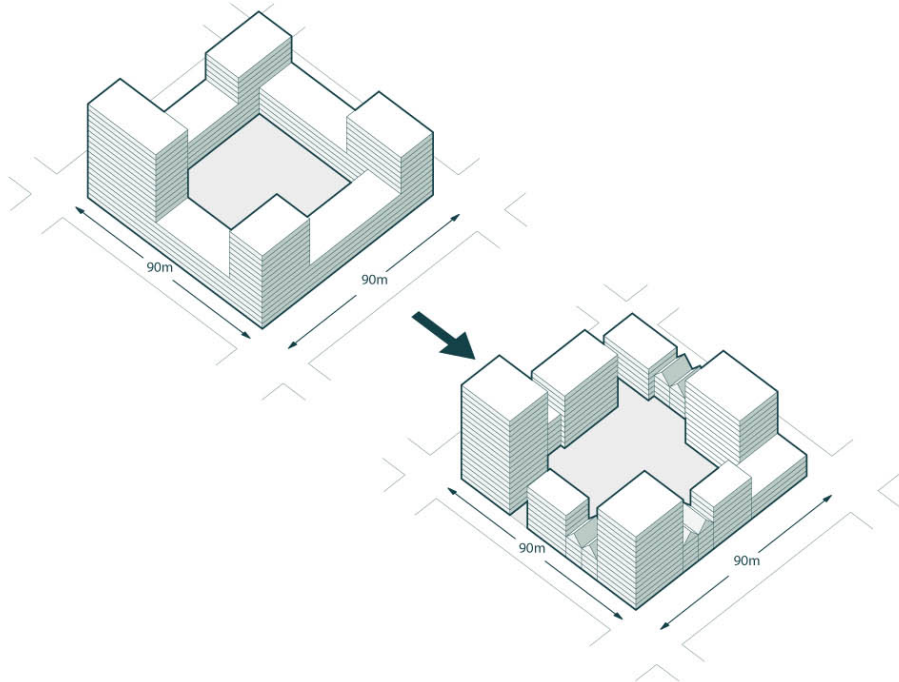
Общая площадь пола:
 • 47.100 м² (4,7 га)

ПЛОТНОСТЬ СРЕДНЕЭТАЖНОЙ МОДЕЛИ:
 • 5-40.000 м²/га = 0,8 - 6,4га/1,6 га

УЧАСТОК:
 • 180 x 90m=16.200 м² (1,62 га)

Общая площадь пола:
 • 45.900 м² (4,6 га)

ПЛОТНОСТЬ СРЕДНЕЭТАЖНОЙ МОДЕЛИ:
 • 5-40.000 м²/га = 0,8 - 6,4га/1,6 га



Центральная модель

УЧАСТОК:
 • 90 x 90m=8.100 м² (0,81 га)

Общая площадь пола:
 • 42.000 м² (4,2 га)

ЦЕНТРАЛЬНАЯ МОДЕЛЬ ПЛОТНОСТИ:
 • 40 - 50.000 м²/га

УЧАСТОК:
 • 90 x 90m=8.100 м² (0,81 га)

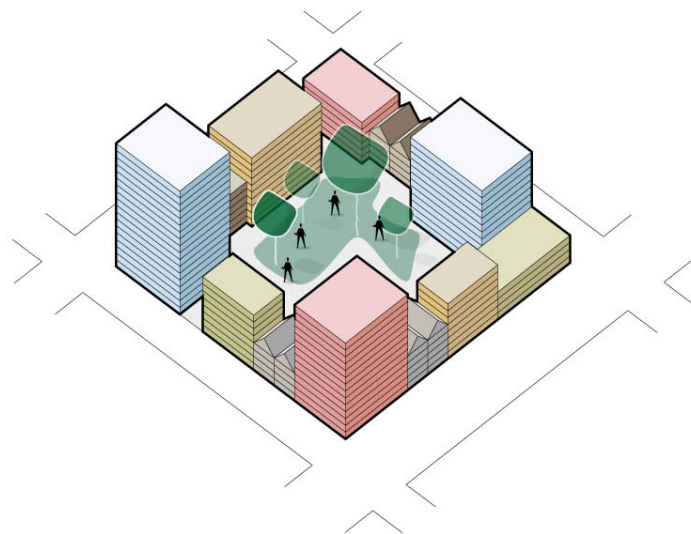
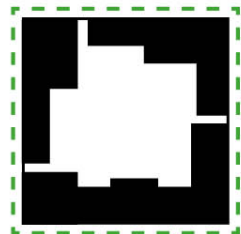
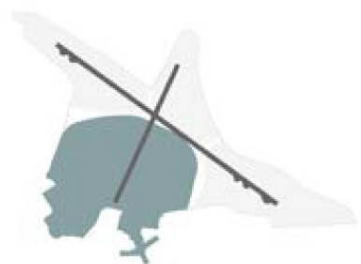
Общая площадь пола:
 • 40.000 м² (4 га)

ЦЕНТРАЛЬНАЯ МОДЕЛЬ ПЛОТНОСТИ:
 • 40 - 50.000 м²/га

Четыре башни = 25% от следа

Аэропорт «Саратов - Центральный» . Городские типологии

Принципы Нового центрального микрорайона Саратова



Оживленный городской микрорайонрайон, характерный для Саратовской застройки

Новый Город Саратова

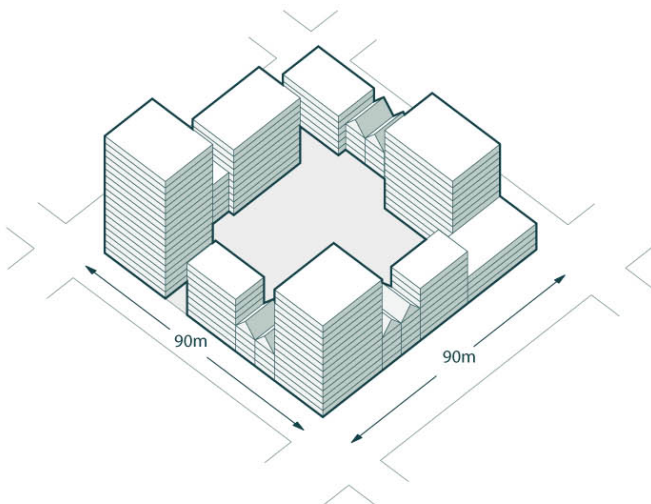
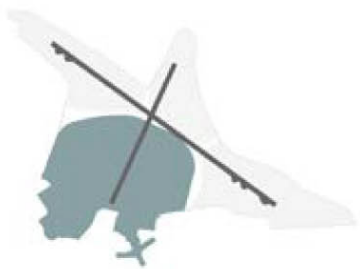
Существующий центр города демонстрирует разнообразие городских форм, архитектурной типологии и плотности застройки в результате его постепенной эволюции. Городское многообразие и ощущение типологического богатства — это качество, которое необходимо брать за основу и поддерживать в новых городских районах на месте бывшего аэропорта. Внутри каждого городского квартала высота зданий, масштаб, программа, архитектурная форма и материал должны быть объединены так, чтобы обеспечить визуально интересный и разнообразный характер среды. Эта стратегия применима для кварталов как с большей, так и с меньшей плотностью.

Плотная квартальная застройка

Разнообразная и богатая архитектура

Аэропорт «Саратов - Центральный». Городские типологии

Принципы Нового центрального микрорайона Саратова



Среднеэтажная модель

УЧАСТОК:
• 180 x 90m=16.200 м² (1,62 га)

Общая площадь пола:
• 45.900 м² (4,6 га)

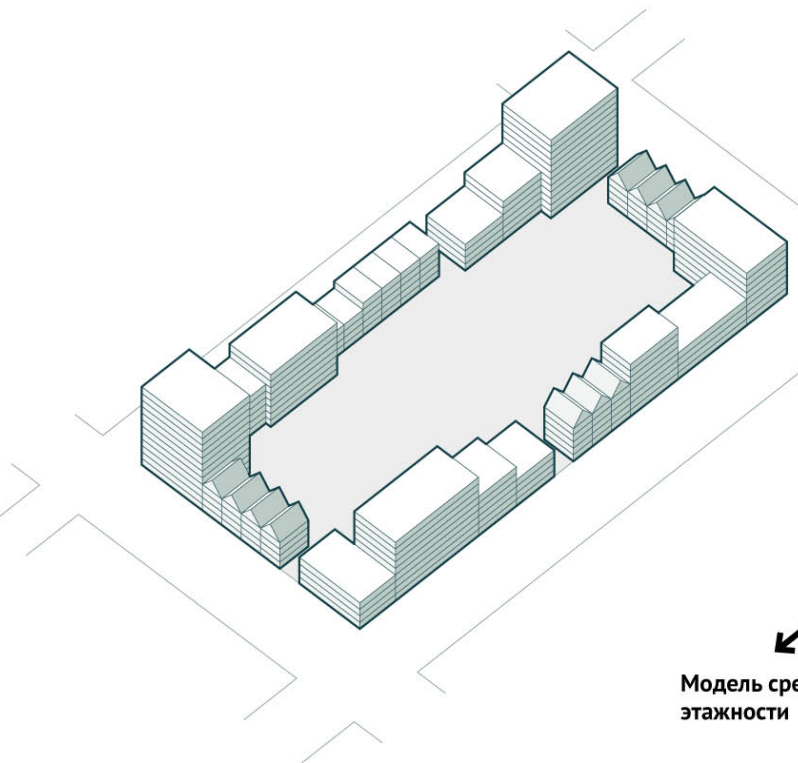
ПЛОТНОСТЬ СРЕДНЕЭТАЖНОЙ МОДЕЛИ:
• 5-40.000 м²/га = 0,8 - 6,4га/1,6 га

Центральная модель

УЧАСТОК:
• 90 x 90m=8.100 м² (0,81 га)

Общая площадь пола:
• 40.000 м² (4 га)

ЦЕНТРАЛЬНАЯ МОДЕЛЬ ПЛОТНОСТИ:
• 40 - 50.000 м²/га = 32.400 - 40.500м² /0,81га

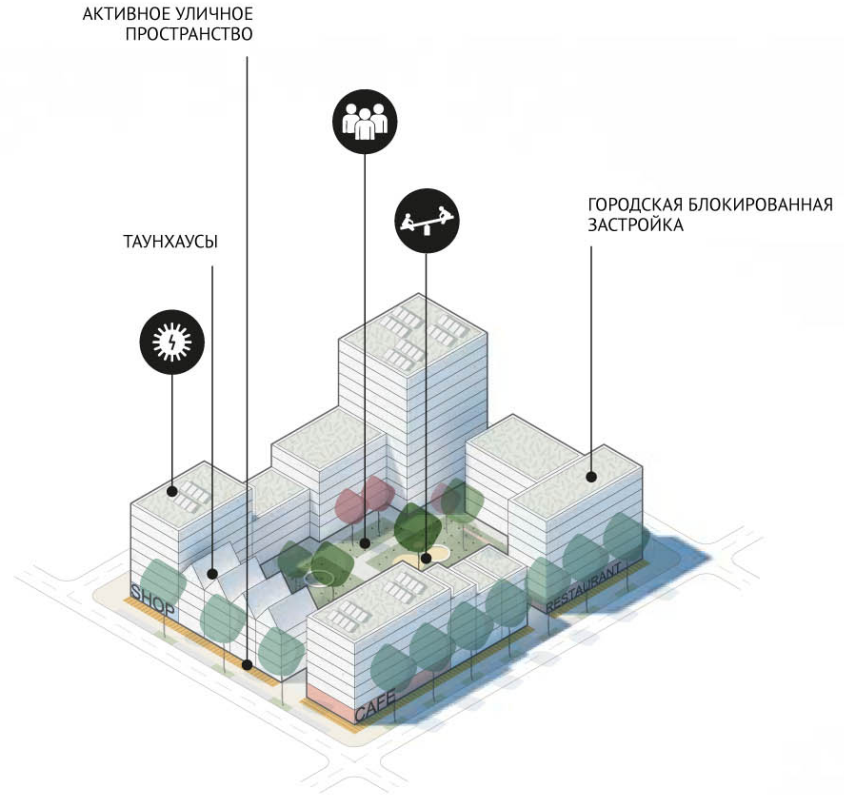


Центральная модель

Модель средней этажности

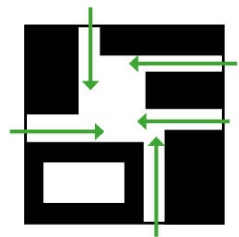
Аэропорт «Саратов - Центральный». Городские типологии

Принципы Нового центрального микрорайона Саратова

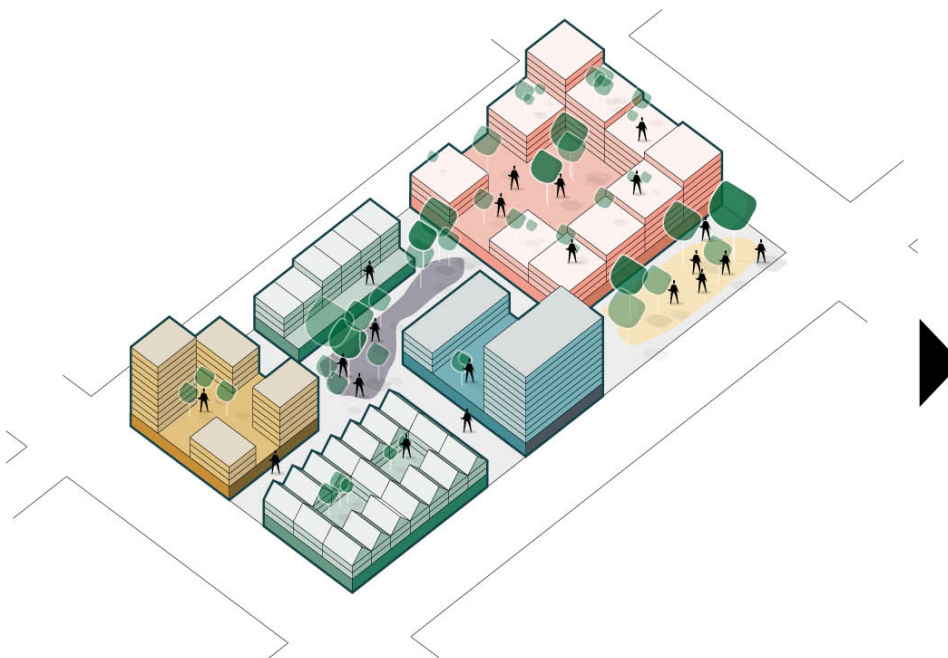


Аэропорт «Саратов - Центральный». Городские типологии

Принципы микрорайона «дворовых» кварталов



Полуоткрытый квартал с двором



С просторными цоколями, разнообразной архитектурой и открытыми пространствами

Дворы

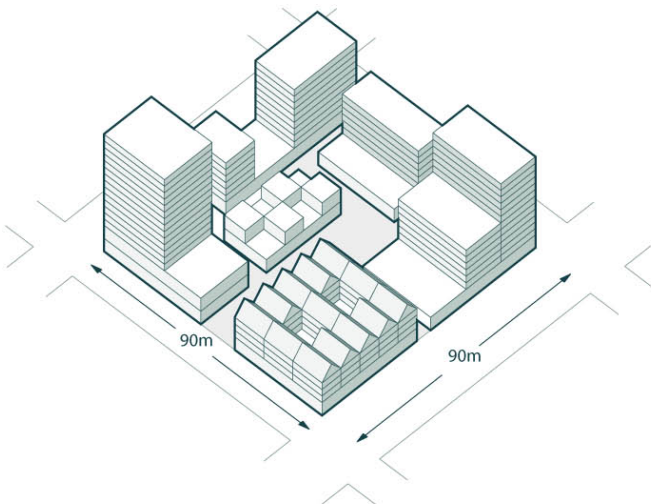
Квартал «Дворы» — это результат смещения двух наиболее важных типологий окружающей среды. Двор похож на промышленный квартал на западе и зеленую застройку на севере. Вместе они создают динамичный и разнообразный район с просторными гибкими цоколями с пространствами для жилья, образования, коммерции и парковки.



Район с разнообразными дворами, сочетающий промышленный контекст со смешанной типологией жилья

Аэропорт «Саратов - Центральный». Городские типологии

Принципы микрорайона «Дворы» Саратова



Среднеэтажная модель

УЧАСТОК:
• 180 x 90m=16.200 м² (1,62 га)

Общая площадь пола:
• 39.300 м² (3,9 га)

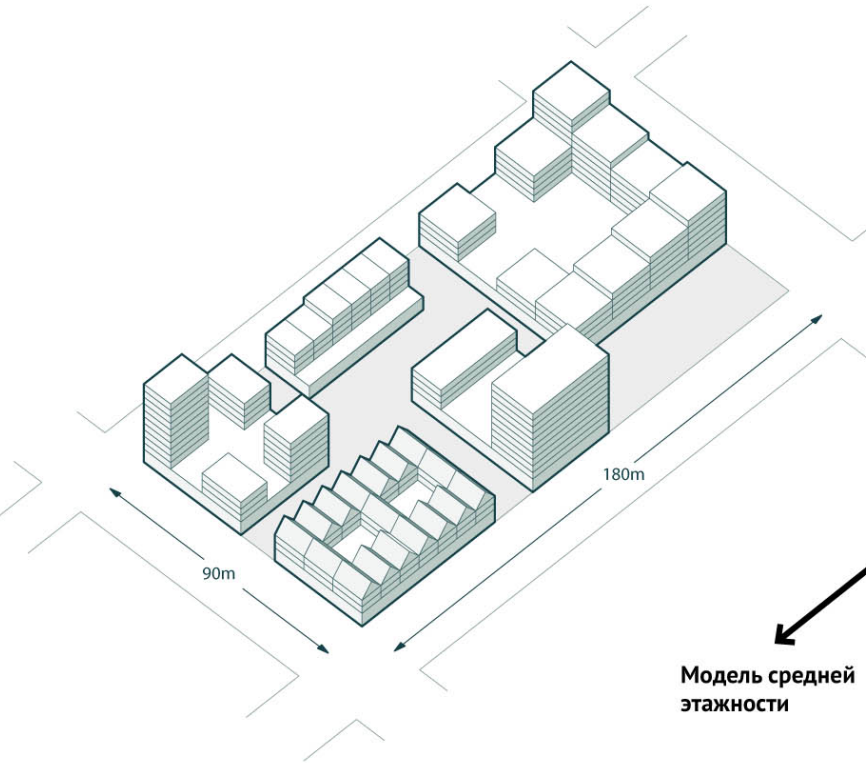
ПЛОТНОСТЬ СРЕДНЕЭТАЖНОЙ МОДЕЛИ:
• 5-40.000 м²/га = 0,8 - 6,4га/1,6 га

Центральная модель

УЧАСТОК:
• 90 x 90m=8.100 м² (0,81 га)

Общая площадь пола:
• 40.000 м² (4 га)

ЦЕНТРАЛЬНАЯ МОДЕЛЬ ПЛОТНОСТИ:
• 40 - 50.000 м²/га = 32.400 - 40.500м² /0,81га

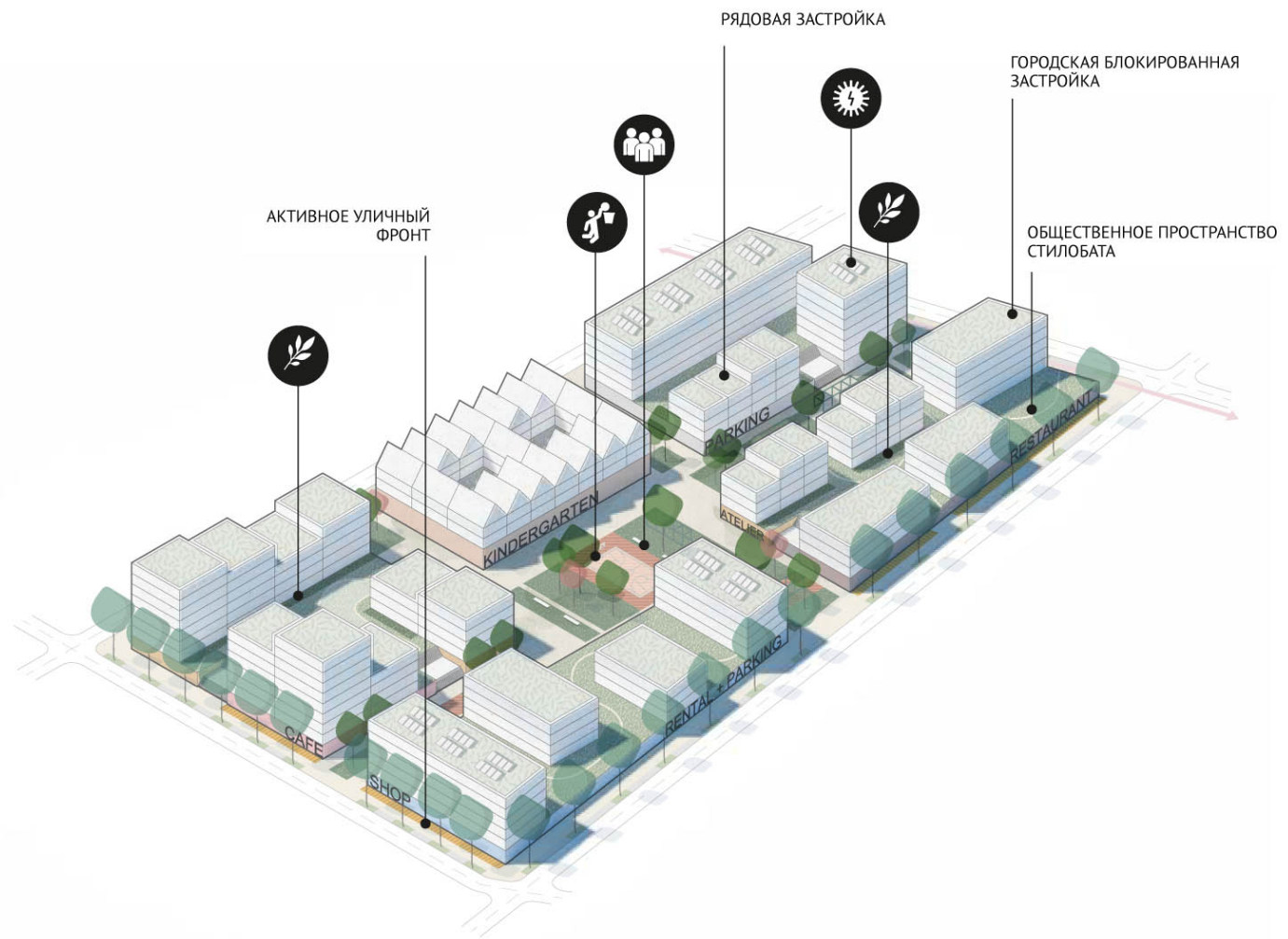


Центральная модель

Модель средней этажности

Аэропорт «Саратов - Центральный». Городские типологии

Принципы микрорайона «Дворы» Саратова

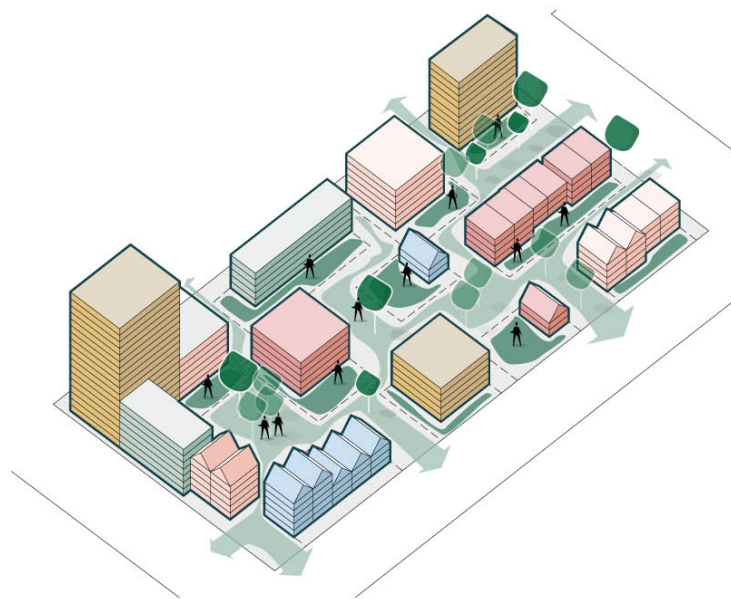
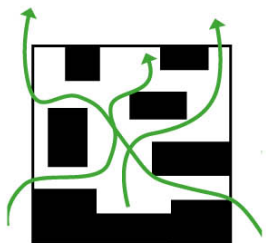




Сады Саратова

Район «Сады» определяет устойчивый городской пейзаж, обращенный к новому Центральному парку на юге и «растворяющийся» на севере, чтобы соответствовать небольшому масштабу контекста. Он сочетает в себе разнообразие форм жизни в зеленых тонах, уделяя больше внимания типологиям малоэтажных домов, с просторными частными открытыми пространствами.

- Современная интерпретация индивидуального жилья вписанного в окружающую среду
- Жизнь в окружении пышных зеленых насаждений
- Высокая плотность к центру и низкая плотность к северу



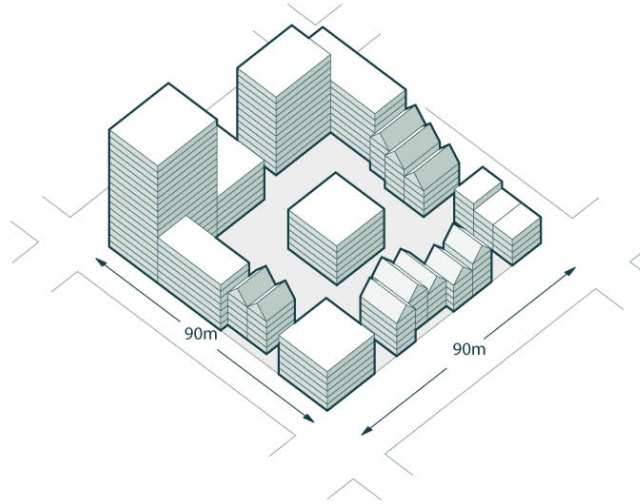
Квартал постепенно открывается на север

Разнообразие типологий в зеленом окружении с просторными частными садами, относящиеся к районам на севере

Разнообразный сад, интегрированный в контекст

Аэропорт «Саратов - Центральный». Городские типологии

Принципы микрорайона «садовых» кварталов



Среднеэтажная модель

УЧАСТОК:
• 180 x 90м = 16.200 м² (1,62 га)

Общая площадь пола:
• 18.500 м² (1,8 га)

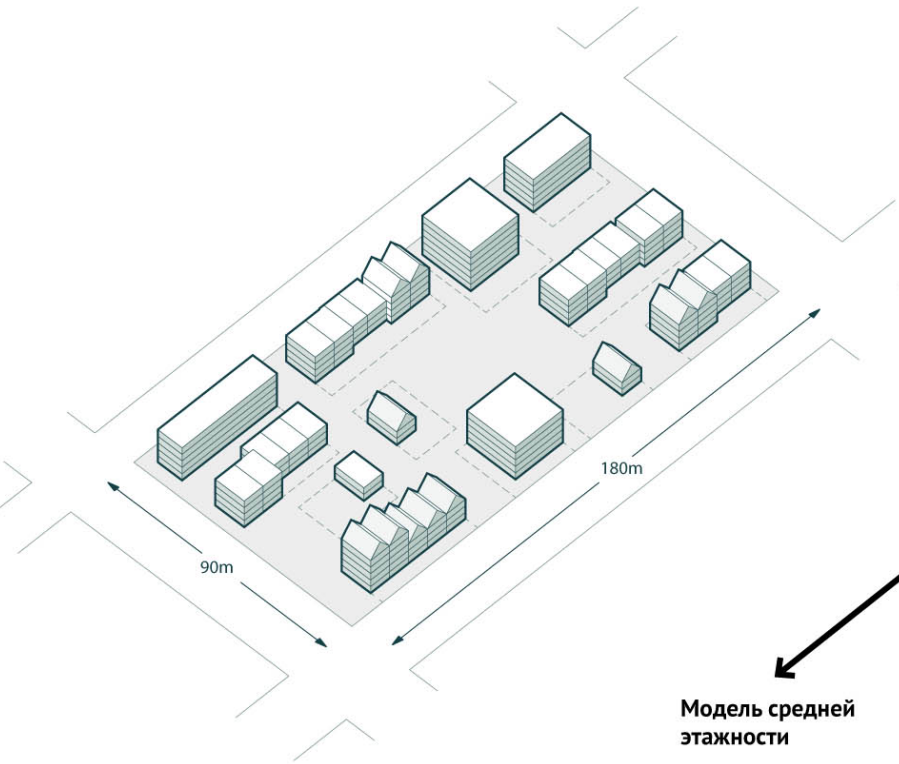
ЦЕНТРАЛЬНАЯ МОДЕЛЬ ПЛОТНОСТИ:
• 5-40.000 м²/га = 0,8 - 6,4га/1,6 га

Центральная модель

УЧАСТОК:
• 90 x 90м = 8.100 м² (0,81 га)

Общая площадь пола:
• 33.000 м² (3,3 га)

ЦЕНТРАЛЬНАЯ МОДЕЛЬ ПЛОТНОСТИ:
• 40 - 50.000 м²/га = 32.400 - 40.500м² /0,81га

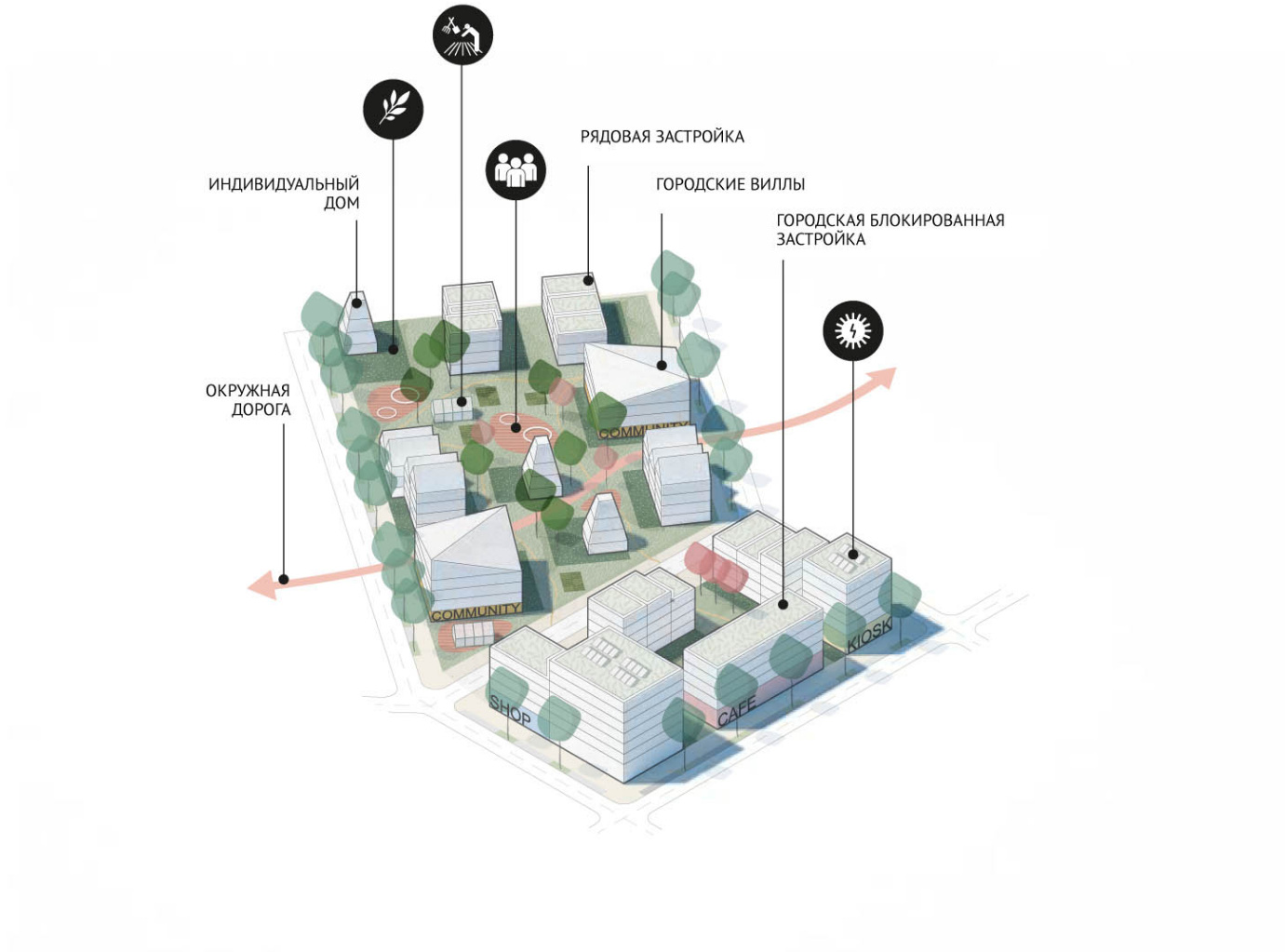


Центральная модель

Модель средней этажности

Аэропорт «Саратов - Центральный». Городские типологии

Принципы микрорайона «садовых» кварталов



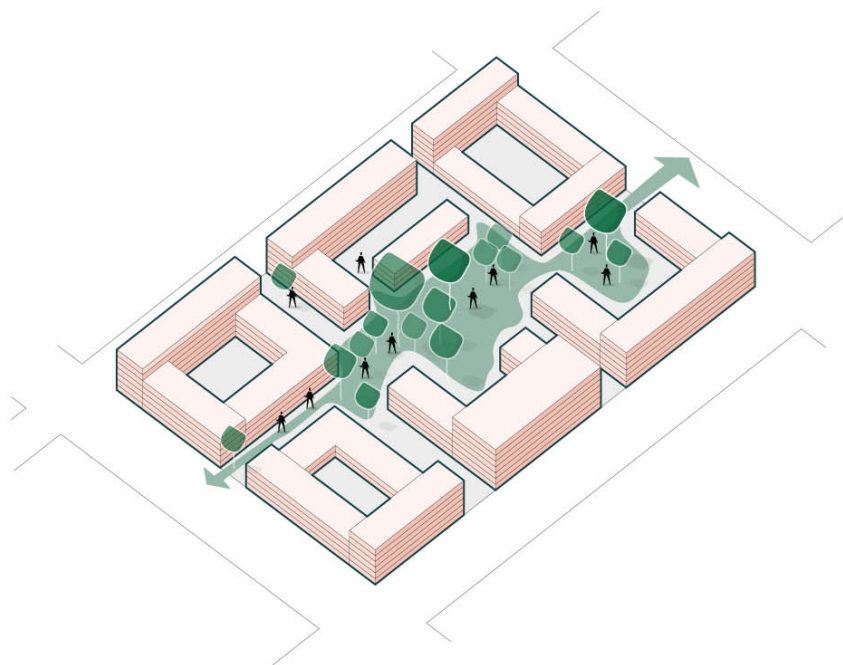
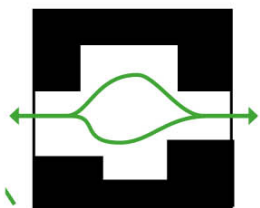
Аэропорт «Саратов - Центральный». Городские типологии

Принципы микрорайона «Кампус»



Кампус Саратова

Район «Кампус» — это серия полуоткрытых дворов, связанных сплошным фронтом озеленения между собой, общественным пространством и игровыми площадками. Они обеспечивают защиту от окружающей инфраструктуры и в то же время связаны с важными общественными объектами в окрестностях.



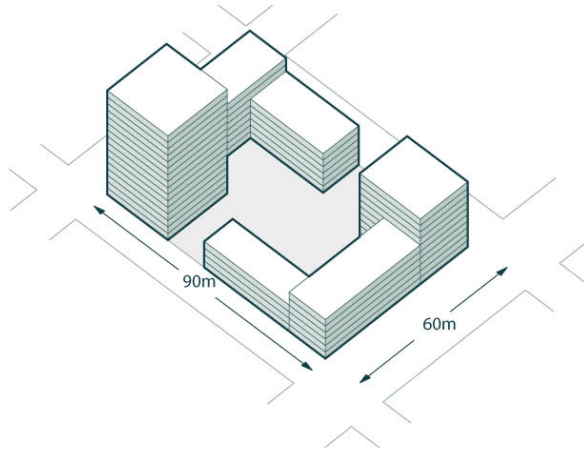
Полуоткрытые зеленые двory

С богатыми зелеными насаждениями в центре и с востока на запад

Зеленый район "Кампус" со связанными, но уютными автономными дворами

Аэропорт «Саратов - Центральный». Городские типологии

Принципы микрорайона «Кампус»

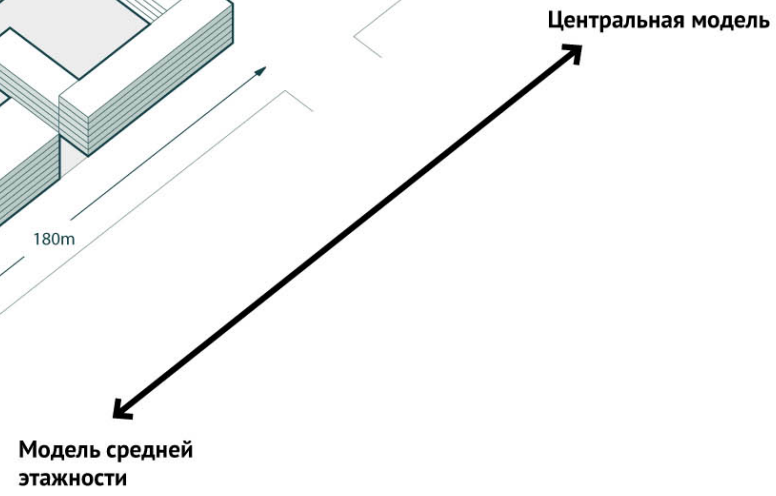
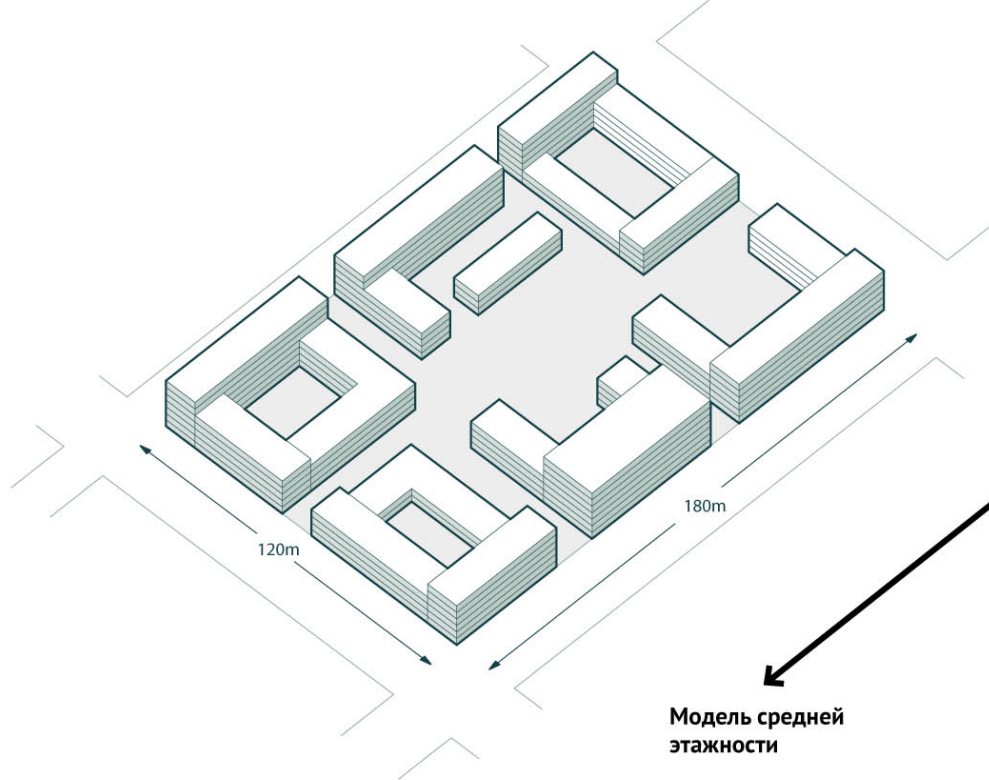


Среднеэтажная модель

- УЧАСТОК:
- 180 x 120m=21.600м² (2,16 га)
- Общая площадь пола:
- 46.500 м² (4,6 га)
- ЦЕНТРАЛЬНАЯ МОДЕЛЬ ПЛОТНОСТИ:
- 5-40.000 м²/га = 1,08 - 8,64га/2,16 га

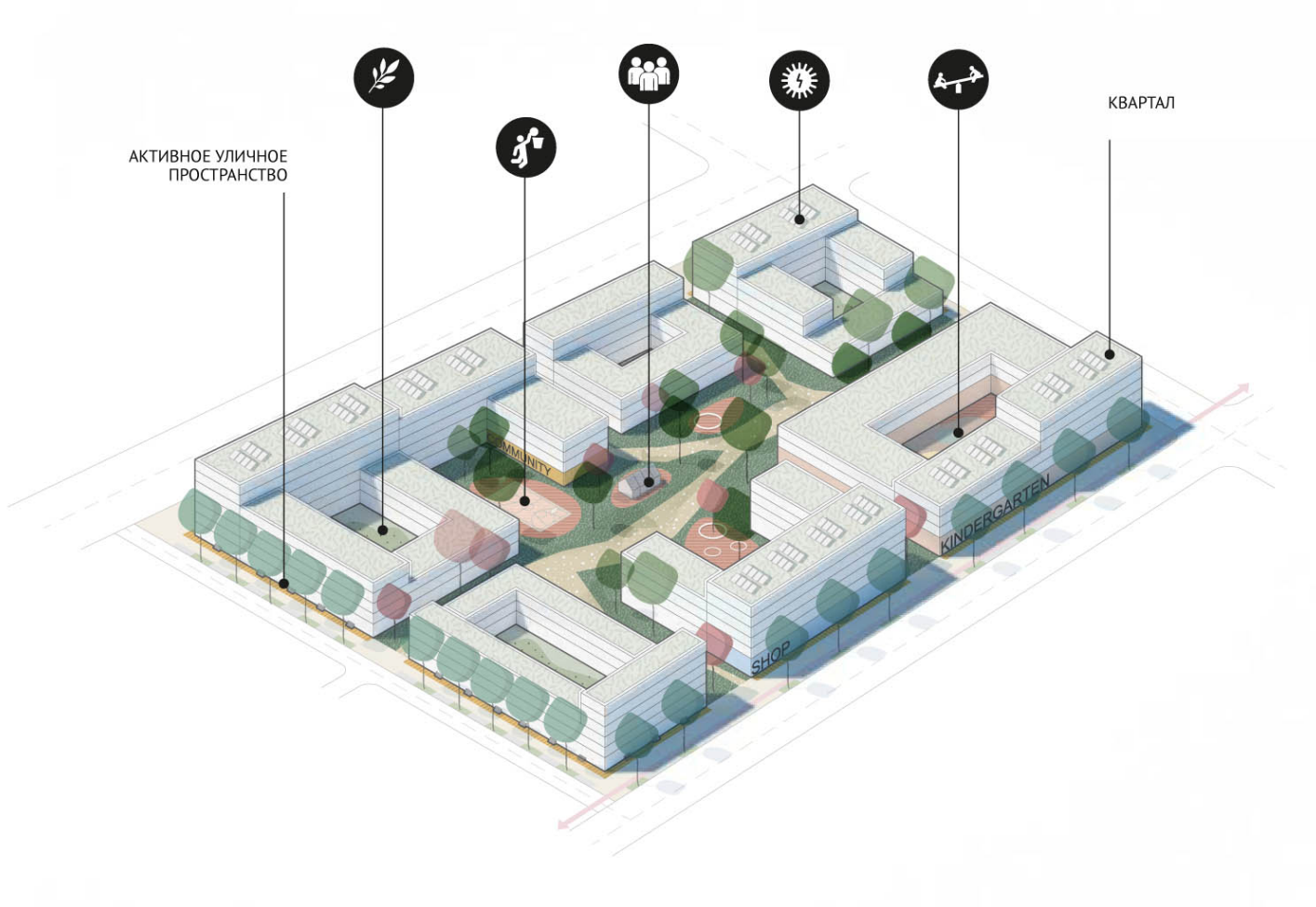
Центральная модель

- УЧАСТОК:
- 90 x 60m=8.100 м² (0,54 га)
- Общая площадь пола:
- 27.000 м² (2,7 га)
- ЦЕНТРАЛЬНАЯ МОДЕЛЬ ПЛОТНОСТИ:
- 40 - 50.000 м²/га = 21.600 - 27.000м²/0,54га



Аэропорт «Саратов - Центральный». Городские типологии

Принципы микрорайона «Кампус»



Аэропорт «Саратов - Центральный». Структура

Высотность застройки



Высота застройки

Высота зданий сконцентрирована в направлении основных транзитных. Наибольшая высота зданий сконцентрирована в направлении основных транзитных коридоров север-юг и восток-запад, постепенно снижаясь к периметру, чтобы соответствовать масштабу городского окружающего контекста.

Общественный проспект с севера на юг является определяющей улицей центральной зоны и, следовательно, выступает в качестве главной городской оси с самыми высокими зданиями. Самые высокие здания расположены на пересечении главных улиц востока и запада, чтобы создать знаковые фрагменты в городской ткани.

Высота зданий варьируется в пределах каждого квартала для разнообразия масштабов и типологий, при этом наиболее высокие строения размещаются в точках пересечения главных улиц и на въездах в новый центр города. Как правило, низкие блоки — меньше четырех этажей, а средние блоки включают здания высотой от четырех до шести этажей. Остальные блоки представляют собой здания разной высоты, но среднее количество этажей естественным образом увеличивается по направлению к основным городским осям или центрам.

Торговый центр с приподнятыми общественными смотровыми площадками, если он расположен в самой восточной части площадки (на конечной точке главной оси восток — запад), предлагает лучшие панорамные виды на старый центр Саратова и на Волгу.

Аэропорт «Саратов - Центральный». Структура

Плотность застройки



Плотность застройки

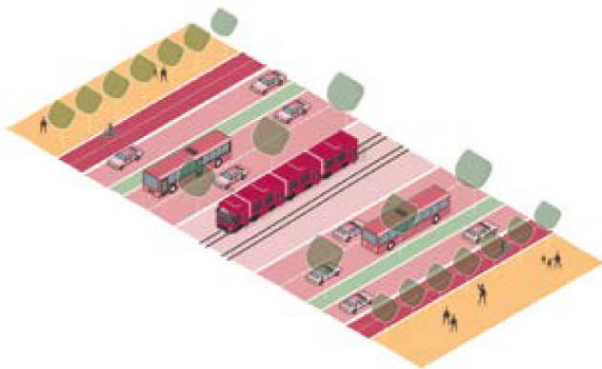
Подобно предложениям по высотности застройки, наибольшая плотность планируется по направлению север — юг и восток — запад по осям городского и общественного пользования, постепенно уменьшаясь по периметру, чтобы лучше соответствовать типологии застройки соседних кварталов. Такое усиление плотности вокруг основных общественных мест также максимизирует их экономическую и культурную жизнеспособность.



Аэропорт «Саратов - Центральный»

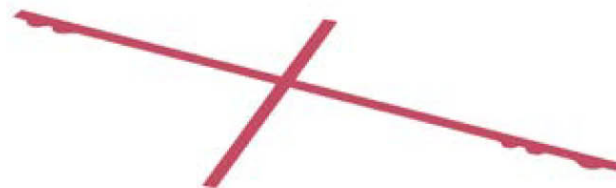
Видение инфраструктуры

Требования к городской инфраструктуре



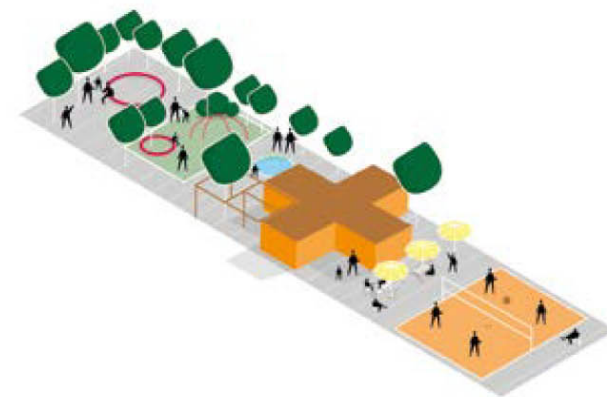
Инфраструктурные требования новой застройки концептуально значимы и составляют относительно фиксированную структуру с элементом вариативности. Подход состоит в том, чтобы предлагать лишь незначительные корректировки для отдельных элементов в профиле, чтобы лучше согласовывать их с общим видением пространства.

Наследие аэропорта



Это видение общественного пространства ставит существующее наследие аэропорта на передний план при согласовании инфраструктуры и характеристики общественных пространств. В частности, взлетно-посадочные полосы привязаны к основным инфраструктурным коридорам и становятся центром новой городской структуры.

Соразмерный человеку масштаб и повседневное использование пространства



При проектировании, согласовании и описании основных маршрутов и коридоров первостепенное значение имеет повышение качества, разнообразия и яркость повседневных впечатлений как для новых жителей, так и для посетителей. Инфраструктурные коридоры, являющиеся основными городскими осями в новой застройке, должны быть приятны для передвижения и пребывания, а также создавать последовательность разнообразных городских мест.

Аэропорт «Саратов - Центральный»

Инфраструктурное видение

Элементы наследия в общественных пространствах



Необычные элементы наследия

Бывший аэропорт Саратов-Центральный сыграл важную роль в соединении Саратова с Москвой и остальным миром, но в масштабах города теперь является препятствием для расширения и развития Саратова. Тем не менее оставшаяся инфраструктура аэропорта имеет потенциал, чтобы придать самобытности новому центру и стать уникальным территориальным фокусом (места проведения мероприятий, общественные пространства, рынки, кафе, рестораны и т.д.).

Сохранившиеся части поверхности взлетно-посадочной полосы также могут использоваться для обозначения и разграничения важных общественных мест. Патина из битого бетона или крупногабаритная разметка могут стать площадками для интенсивного общественного пользования (элементами спортивных площадок, общественных столов, зон отдыха, игровых площадок и т.д.).

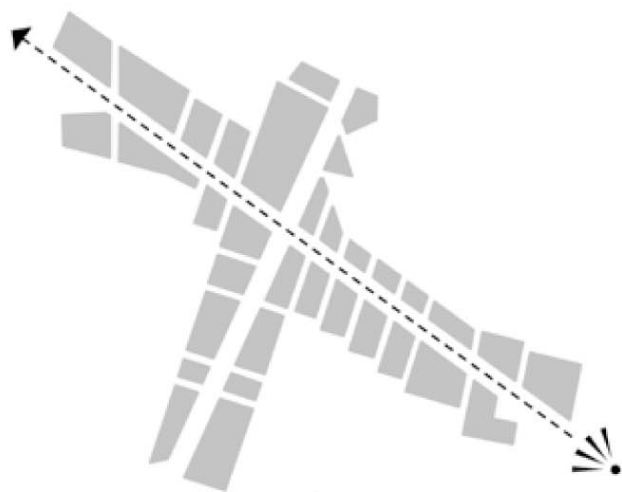
Бывшие осветительные стойки также можно было бы перенести в новые общественные места и использовать в качестве знаковых элементов (например, осветительных или художественных инсталляций). Повторяющиеся элементы также помогут в навигации и активации новых местных парков и площадей.

Перепрофилирование инфраструктуры бывшего аэропорта

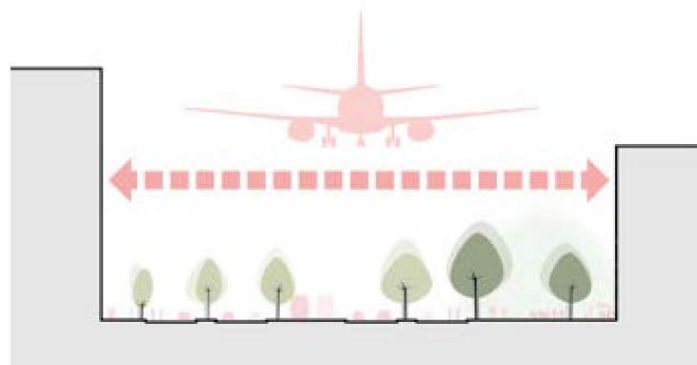


Аэропорт «Саратов - Центральный». Видение

Наследие и инфраструктура



Сохранение длинных линий обзора на бывших маршрутах взлетно-посадочных полос (ВПП)



Масштаб бывших ВПП сохраняется в городских бульварах

Взлетно-посадочные полосы сохраняются в ткани города

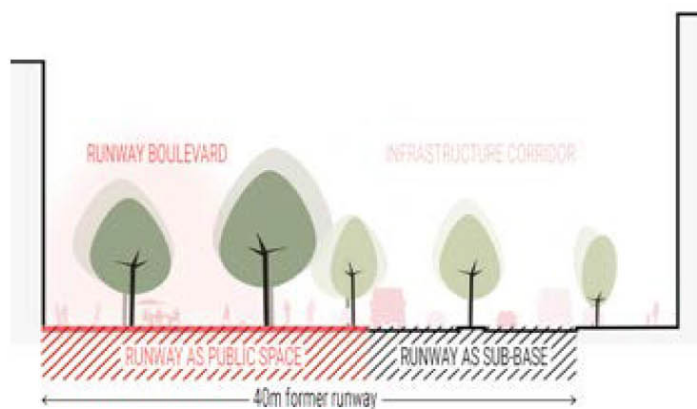
Бывшая ВПП должна стать фундаментальной осью, вокруг которой организуются основные общественные транспортные магистрали, поскольку эти основные инфраструктурные коридоры выровнены в соответствии с бывшей ВПП. В новой городской структуре сохранен не только монументальный масштаб прежних взлетно-посадочных полос, но и перспективы обзора, поскольку новые пространственные решения визуально связывают городское пространство как с его непосредственным (соседние жилые районы), так и с региональным контекстом (виды на горы вдалеке или городской пейзаж).

Инфраструктурные коридоры, объединяющие пешеходные проспекты и придающие им равную значимость, становятся общественными пространствами, где кварталы встречаются с довольно масштабными «коридорами» для передвижения. Такие «коридоры» при этом отделяют городские жилые участки друг от друга.

В то время как в целом новые инфраструктурные коридоры перекрывают линию бывшей ВПП, на обоих концах основного бульвара восток-запад дорожный коридор отклоняется от взлетно-посадочной полосы, «открывая» ее концы. Поэтому «коридоры» станут центром внимания двух новых общественных парков. Разметку негабаритных зон посадки и взлета можно сохранить и включить в новую инфраструктуру спортивных площадок, сосредоточенных вокруг ВПП и зон разворота самолетов.



Взлетно-посадочная полоса характеризует ключевые общественные места



Взлетно-посадочные полосы как общественные бульвары

Предлагается согласовать основные коридоры мобильности север-юг и восток-запад были с бывшей ВПП, чтобы воспользоваться преимуществами инженерной суббазы, которую можно было бы повторно использовать в качестве основы для новой транспортной инфраструктуры. Мы предлагаем, однако, чтобы часть или все предложенные пешеходные бульвары также были расположены в данных зонах с целью придания идентичности новым улицам.

Впечатляющий масштаб новых пространств отличается от более закрытых пространств в пределах зеленых контуров и кварталов, выделяя эти новые парковые зоны как направления регионального значения.



Аэропорт «Саратов - Центральный». Структура

Типологии улиц



Разнообразие новых уличных пейзажей и типологий

Принципиальная иерархия типологий улиц, разделенных на основные, районные и местные дороги, по преимуществу остается в соответствии с ТЗ. Исключения расположены в основных коридорах север-юг и восток-запад, где мы предлагаем более тонкую взаимосвязь с предыдущими зонами взлетно-посадочной полосы (как обсуждалось выше), а также незначительные корректировки предлагаемых профилей.

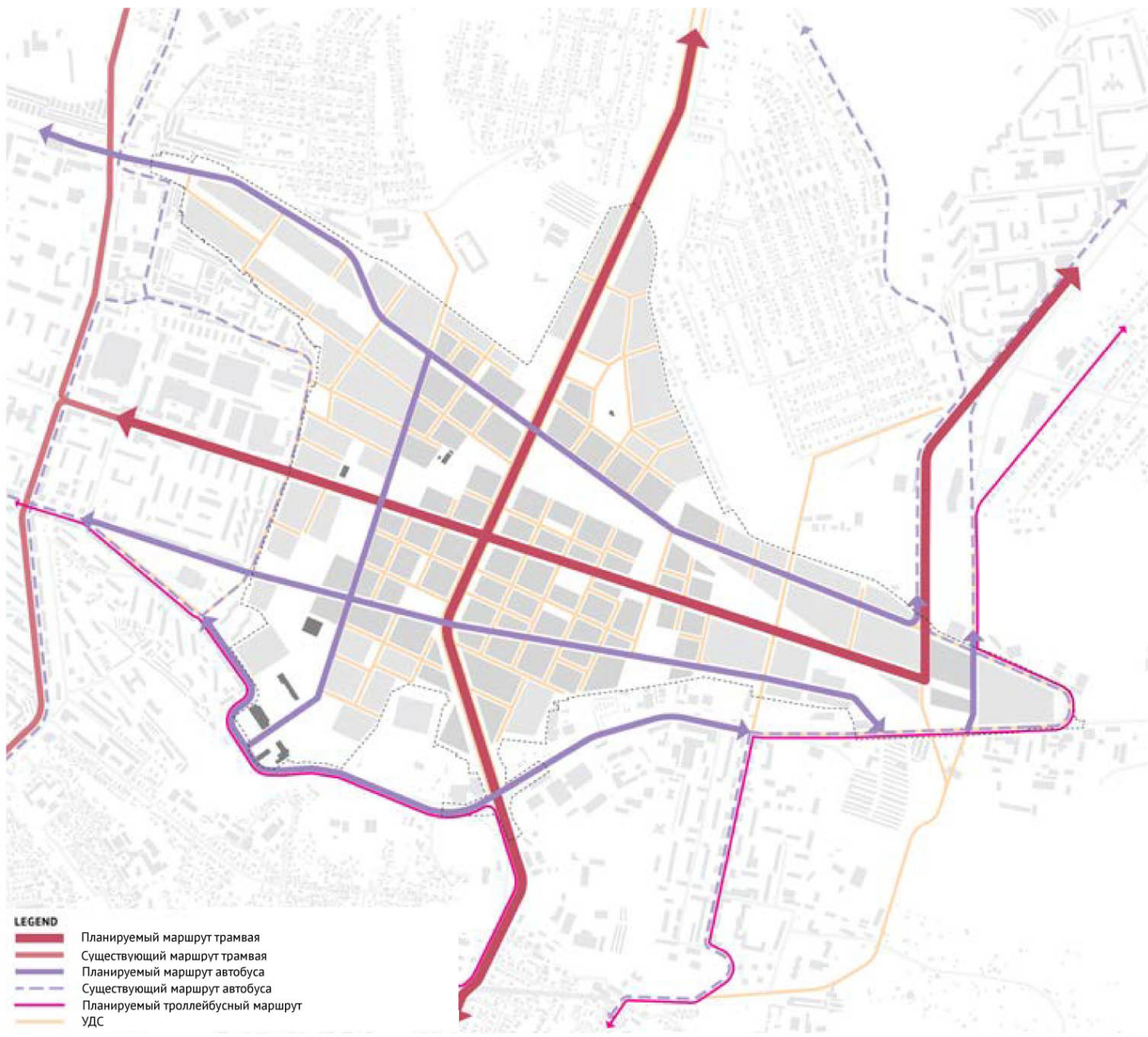
Проспект аэропорта с севера на юг становится более зеленым по мере того, как он движется от плотных городских районов (в районах центральной модели) через более плотные (среднеэтажные) в сторону кварталов с меньшей плотностью застройки на севере. Восточный и западный участок взлетно-посадочной полосы более согласован — он объединяет пешеходную, зеленую зону и зоны с замедленным движением ровно до тех пор, пока мобильная инфраструктура не «отделится» от бывшей взлетно-посадочной полосы и ее крайние участки не будут отданы под общественные нужды (см. страницы с типологией общественных пространств).

Во всем остальном предлагаемые профили улиц соответствуют тем, которые предложены в ТЗ конкурса.



Аэропорт «Саратов - Центральный».

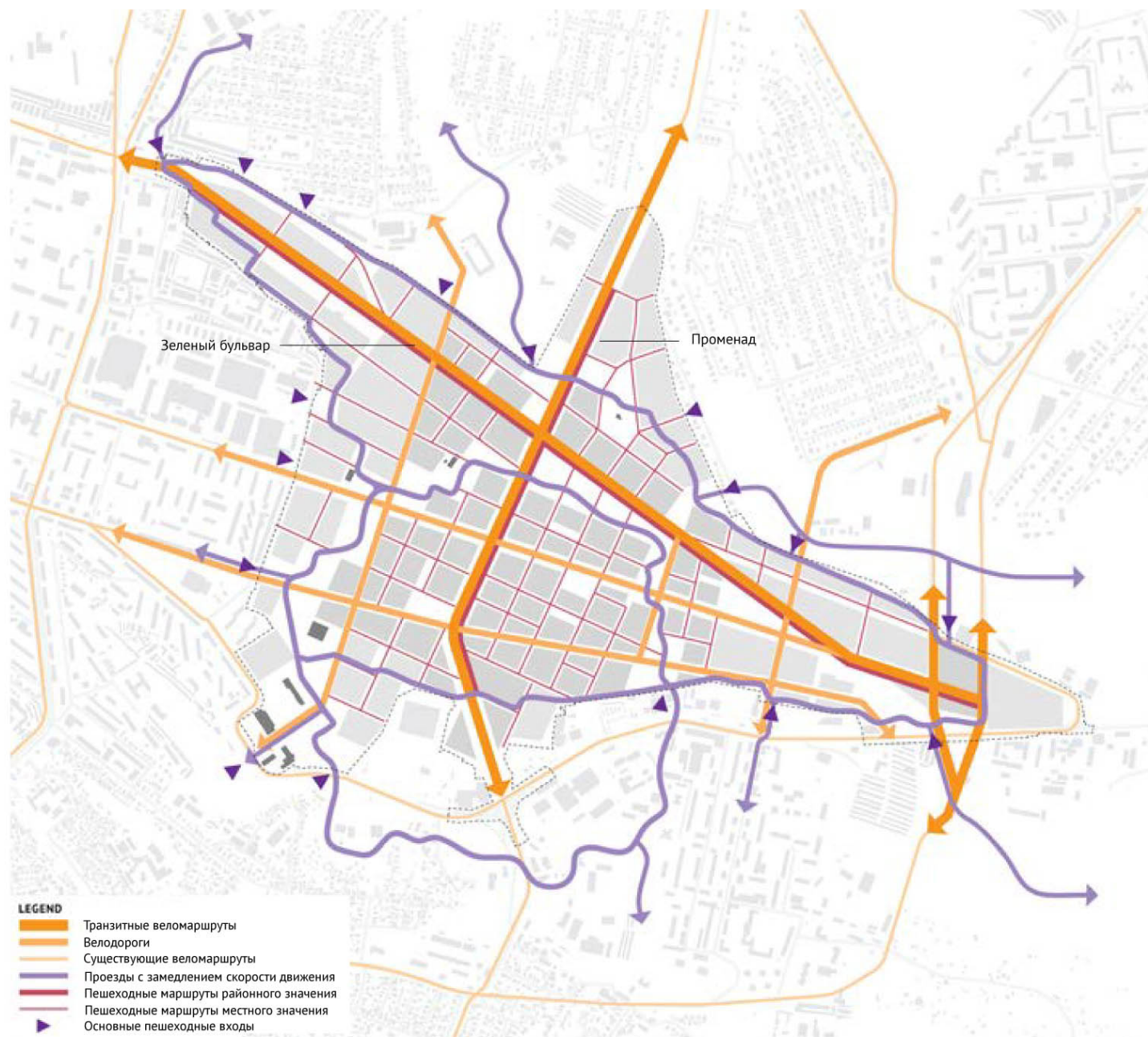
Структура общественного транспорта



Совмещение дороги и взлетно-посадочной полосы
Основная роль новой дороги и инфраструктуры передвижения заключается в налаживании связей между новым городским центром и его непосредственным и более широким контекстом на всей территории. Таким образом, мы предлагаем лишь незначительные корректировки, чтобы сохранить соответствие соседнему пространству или сохраненным элементам наследия, связанным с предыдущей функцией аэропорта.

Аэропорт «Саратов - Центральный». Структура

Новые велосипедные и пешеходные маршруты



Новая мобильность

Новый Город Саратов — это образец города России будущего, удобного для пешеходов. Здесь мобильность — это больше, чем инфраструктура. Это экосистема, сочетающая собственную концепцию мобильности с гибкой инфраструктурой и решениями, удобными для велосипедистов и пешеходов.

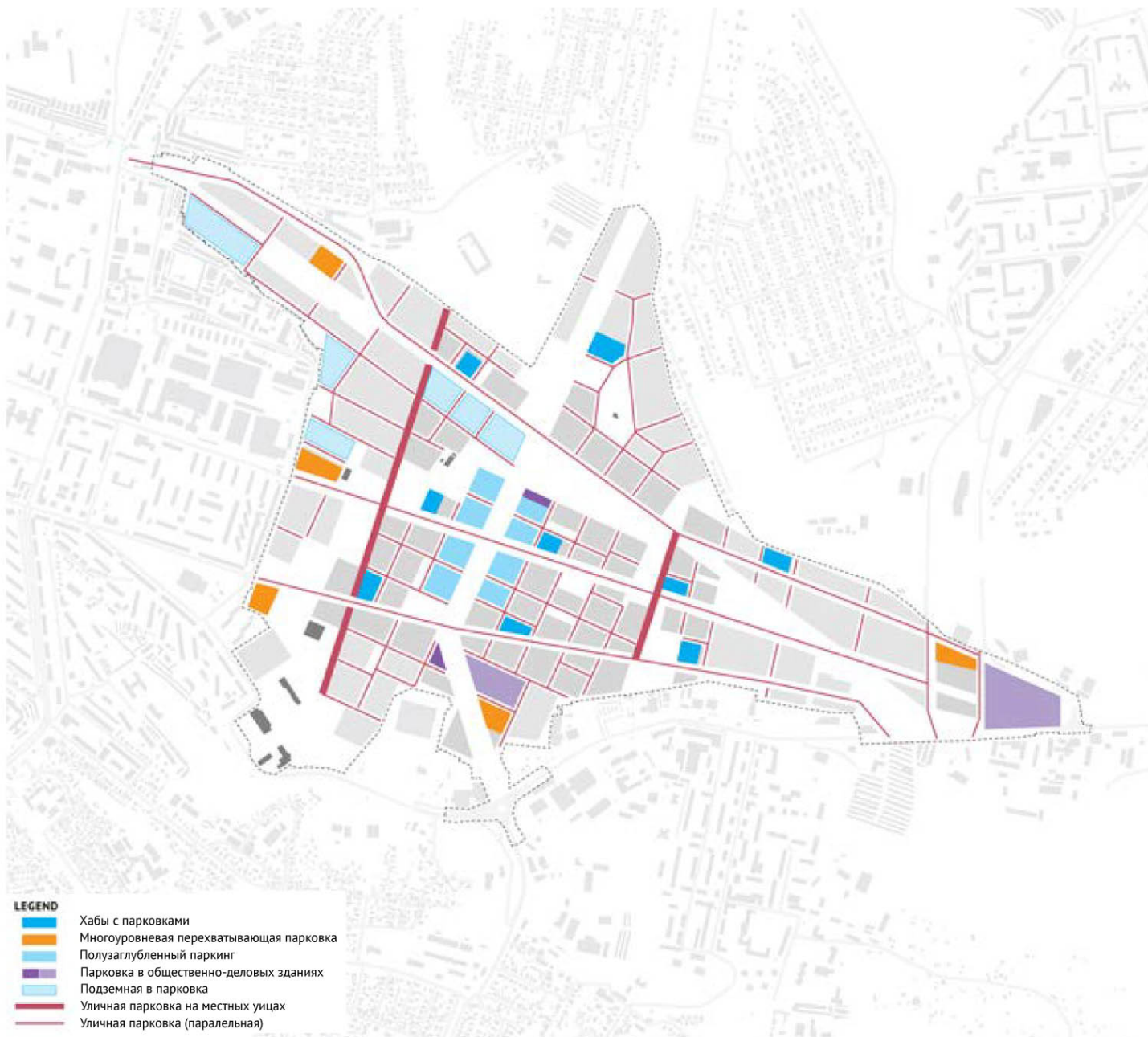
Зеленые артерии, а также Аэронада и Зеленый бульвар обеспечивают безопасные и увлекательные велосипедные и пешеходные маршруты, соединяющие все ключевые объекты социальной инфраструктуры. Там, где они пересекаются с основной автомобильной инфраструктурой, ряд центров мобильности упрощает переключение между видами транспорта. Эти новые центры представляют собой нечто большее, чем инфраструктуру парковок: это социальные центры, объединяющие спортивные площадки, коммерческую составляющую и устойчивое производство энергии (см. ниже). Наряду с надежной стратегией парковки этот подход демонстрирует потенциал новой мобильности для российских городов.

Велосипедные и пешеходные маршруты

Новая официальная велосипедная инфраструктура и связи останутся в основном такими, как указано в ТЗ, хотя мы предлагаем переместить отдельные велосипедные полосы вдоль основного коридора восток-запад на Зеленый бульвар с медленным движением (см. страницы с типологией улиц).

Этот принцип отделения медленных маршрутов движения от движения транспортных средств там, где это возможно, в наибольшей степени проявляется в расположении дополнительных рекреационных велодорожек через зеленый коридор для создания добавочной, более медленной, безопасной и более удобной для семьи инфраструктуры и маршрутизации, соединяющей оба новых и существующие кварталы по всему участку.

Большинство основных общественных и парковых объектов в этом новом районе соединены этими новыми «кольцами» для отдыха с медленным движением, что также обеспечивает легкий доступ к прилегающим зеленым насаждениям и скверам (например, вокруг торгового центра «Рубин» и площади Совета Европы).



Парковочные стратегии

В самом сердце нового центра города и в каждом районе, близком к центральной зоне, мы предлагаем девять гибких хабов (центры мобильности по 4 уровня каждый) вдоль основных транспортных магистралей. У них есть потенциал для адаптации к новым режимам мобильности или преобразования для других целей с течением времени. Также они являются общественным ресурсом и центром внимания для циркулярной экономики и этапности строительства (см. следующие страницы).

В зоне среднеэтажной модели, четырехэтажные автостоянки расположены вдоль основных транзитных коридоров в «санитарно-защитных зонах», что позволяет использовать зоны со специальными условиями и обеспечивать возможность пересечения с сетями общественного транспорта для уменьшения количества механизированных транспортных средств. Гаражи имеют большие зеленые крыши и фасады, что способствует достижению экологической нейтральности.

Дополнительные парковочные места предусмотрены в виде компактных скверов в большинстве кварталов, а также в виде полуподземных парковок в густонаселенной центральной части с жилыми и офисными функциями бизнес-класса. Части цоколей в микрорайоне «Квартал» могут также служить полуподземными крытыми парковочными местами — их гибкие пространства подходят для адаптации под другие цели (программа, хранение и т.д.).

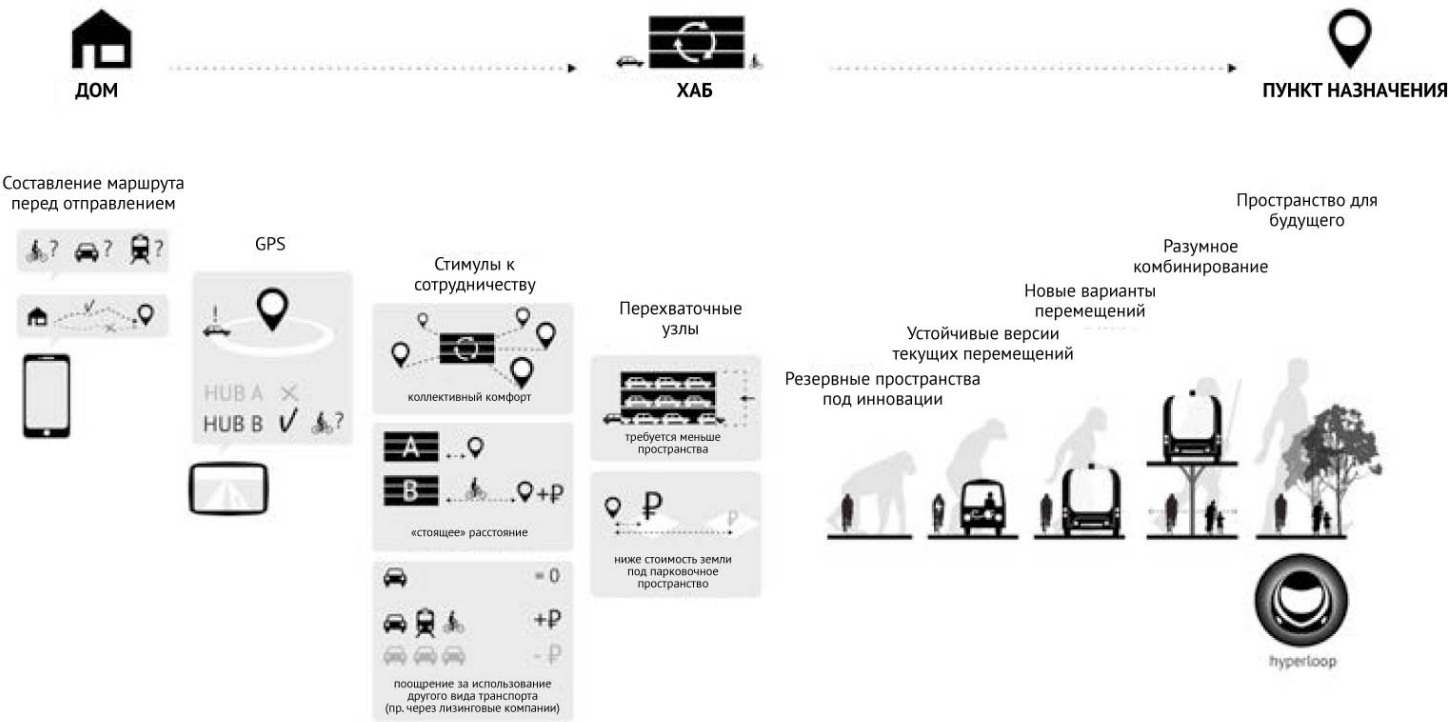
Параллельная парковка предусмотрена на всех улицах как в центральной, так и в среднеэтажной модели. Для двух ключевых улиц предлагается организация с одной стороны парковки под 45 градусов.

Как показано на рисунке, парковка при общественных зданиях размещена в торговых центрах и отелях.

Аэропорт «Саратов - Центральный». Структура

Концепция хабов (центров мобильности)

Умный и беспрепятственный



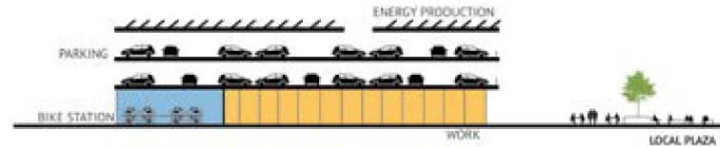
Умные мобильные решения и адаптивное использование

Парковки могут обеспечить дополнительные удобства для жителей за счет добавления программ и общественных функций, которые будут полезны для территории, могут способствовать сплоченности района и помогать в достижении целей устойчивого развития. Например, на крышах есть общественные сады со спортивными и игровыми площадками, и вместе с зелеными фасадами они способствуют сокращению выбросов CO2 и фильтрации воды.

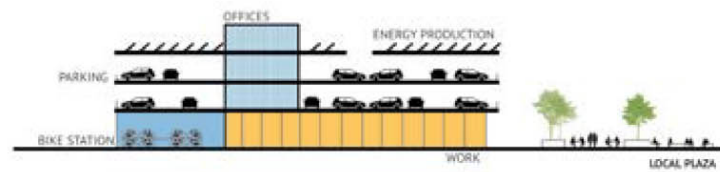
Различные сценарии мобильности и их выбор — один из важных факторов, который изменится в ближайшие годы. Современные системы мобильности в настоящее время занимают 40% общественного пространства в городских районах (дороги и парковки) и оказывают значительное влияние на окружающую среду и на городской пейзаж. Однако потребность во владении автомобилем стремительно снижается, особенно в городах.

Как ответ на это парковки могут быть спроектированы и построены согласно методу, позволяющему легко демонтировать или регулировать застроенные пространства для будущих программ (стратегии кругового строительства), — например, дополнительную высоту этажа можно получить, удаляя каждую вторую плиту. Это позволит использовать альтернативные функции, если в будущем потребность в парковке будет снижена в связи с меняющимися технологиями, выбором другого принципа мобильности или схем владения и использования автомобилей.

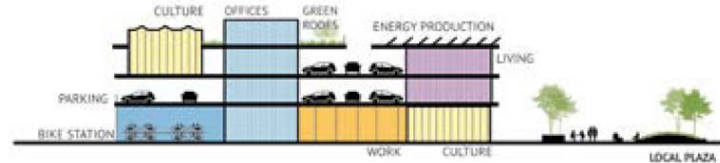
Текущее использование

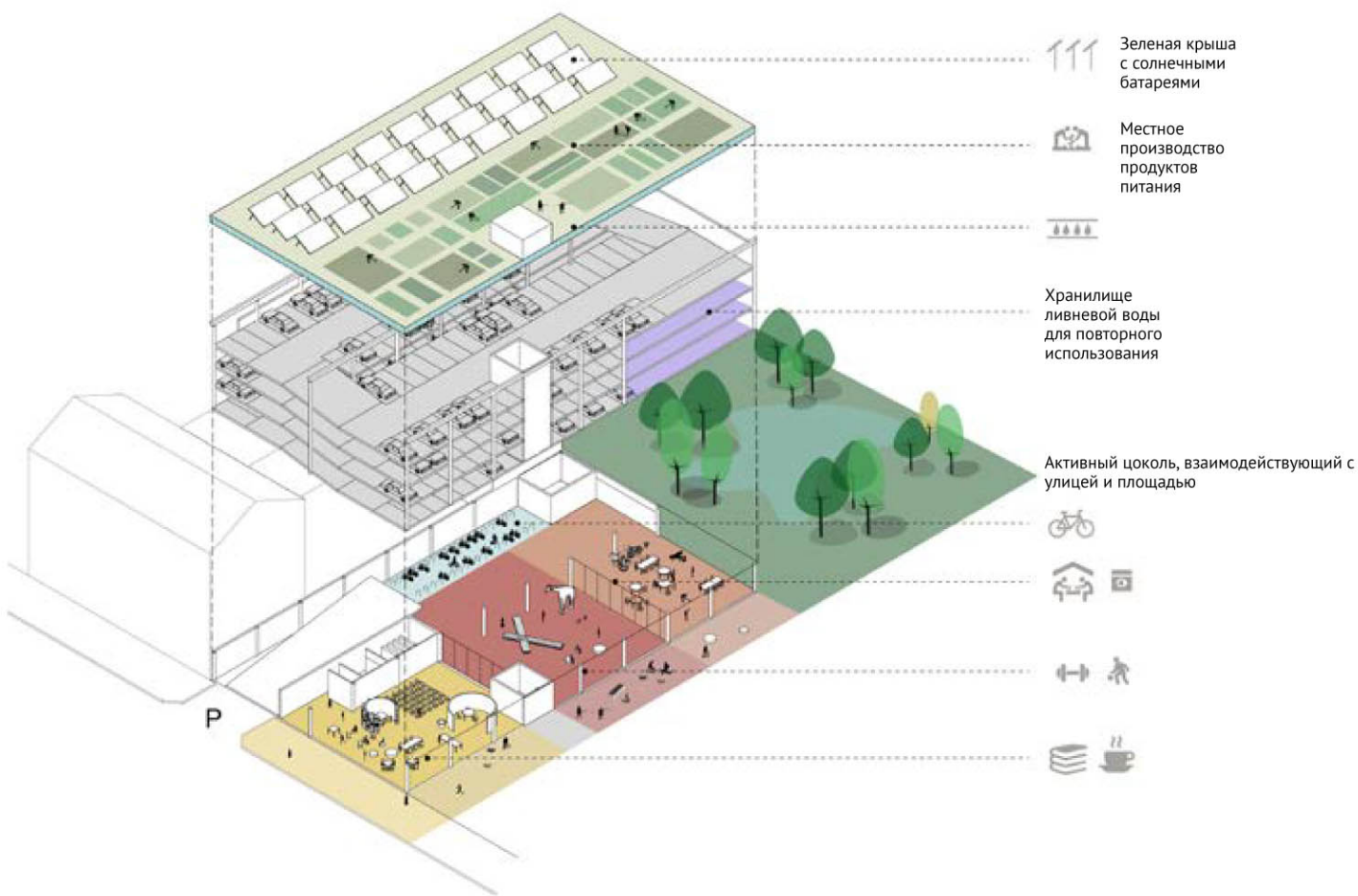


Использование в 2030 году



Использование в 20?? году





Хабы (Центр мобильности) в качестве центра притяжения для местных жителей

В последние годы уже появились хорошие примеры, когда объединение функций и добавление ценности в центры мобильности было успешным, а выгода для сообщества жителей – максимальной. В них продумано коллективное энергоснабжение, хранение и ремонт велосипедов, узлы для автомобильных сетей или аренда электрических велосипедов, районные кафе или рестораны на крыше, пункты доставки и получения посылок и т.д. Коммерческие программы расположены на первых этажах, а компактные пространства для различных удобств и коммерческие узлы распределены внутри структуры в соответствии с модульностью парковочной сетки. Пространство на крыше также является идеальным местом для размещения общественных спортивных площадок (корты, скалодромы, тренажеры и т.д.).

Предлагаемые центры мобильности расположены таким образом, чтобы быть удобными для инфраструктуры местного сообщества (школ, детских садов и общественных пространств); они могут сыграть роль как в обслуживании, так и в активации этой инфраструктуры. Центры будут обеспечивать парковку для этих общественных функций, стимулировать свое использование за счет близости к школам и офисам, активировать функции местной розничной торговли и гостеприимства (бары и кафе), поскольку посетители переходят в этих хабах от использования автомобилей к «медленным» и общественным транспортным средствам. Таким образом, эти центры играют жизненно важную роль в выборе мобильности и сценариев для жителей и гостей нового центра города, а также в способности поддерживать свою функцию в качестве центра сообщества, поскольку эти модели мобильности с течением времени меняются.





Аэропорт «Саратов - Центральный». Структура

Схема инженерной инфраструктуры



Инженерная инфраструктура

Предложения по инженерной инфраструктуре соответствуют предложениям в ТЗ, но скорректированы с учетом новых дорог и маршрутов. Рекомендуется максимально сгруппировать эти сервисы для снижения их влияния на зеленые насаждения, сохранения элементов наследия аэропорта и городских функций при проведении ремонтных работ.

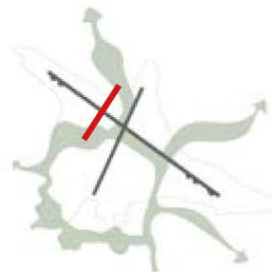
В дополнение к формальной инфраструктуре ливневой канализации мы предлагаем дополнительный уровень устойчивых городских систем водоотведения, которые будут направлять потоки ливневых вод к существующим ландшафтным дренажным поверхностям (например, оврагам Алексеевскому и Сеча). Как упоминалось ранее, характер этих дренажных механизмов будет меняться в зависимости от прилегающего городского типа — от более естественных форм (дренажные канавы и участки временного хранения) до более урбанистических (узкие водные каналы и т.д.).

Мы также предлагаем, чтобы «точки» мобильности и парковочная инфраструктура поддерживали обеспечение стабильности нового центра города. К тем аспектам, в свою очередь, относится местное производство и распределение электроэнергии (с помощью солнечных батарей и / или локализованного производства энергии ветра), поскольку очевидно, что это отвечает широкому спектру городских нужд. Упомянутые хабы также могут быть центрами сборки электромобилей и играть роль уже в сохранении электроэнергии и обеспечении баланса спроса на нее в общей сети.



Аэропорт «Саратов - Центральный». Типологии улиц

Рекреационная полоса «Восток-запад»



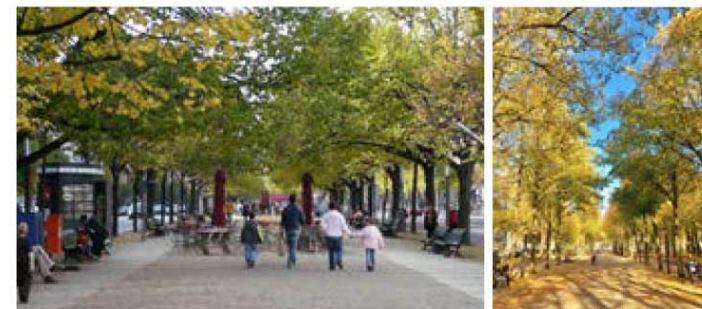
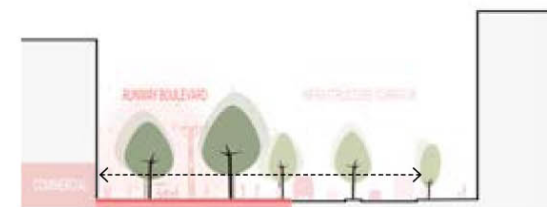
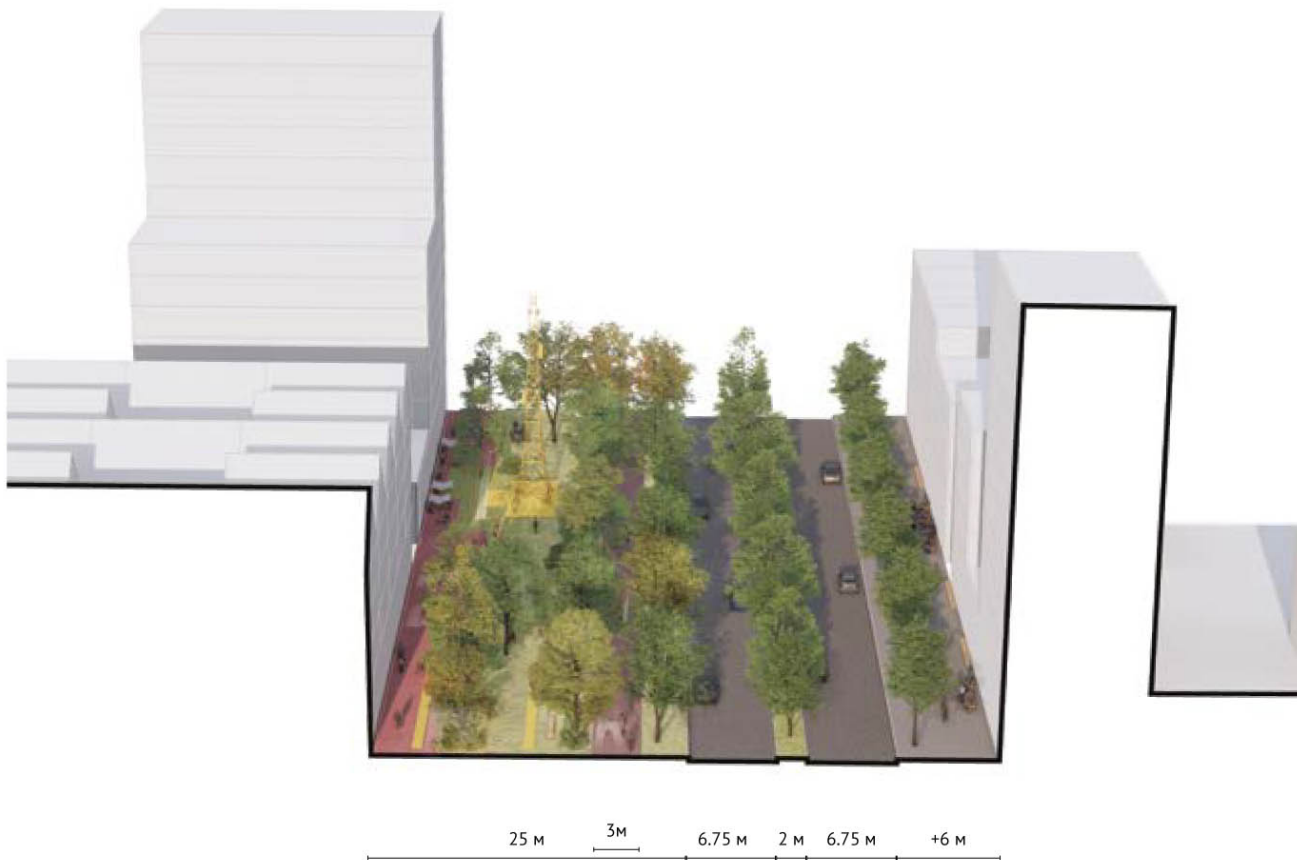
Бульвар Зеленой рекреационной полосы «Восток - запад»

Здесь, где структура бывшей ВПП сохранилась лучше всего, предлагается использовать значительную ее часть, чтобы придать характер общественного променада, соединяющего восток с западом.

Эта зеленая зона получает большее значение, чем прилегающий коридор инфраструктуры, за счет включения в нее двух велодорожек и одного ряда уличных парковок / зон автобусных остановок. Организация общественных пространств здесь должна заметно отличаться от структуры для транспортных средств и пешеходного участка напротив (материалы, перепады уровней, породы деревьев и т.д.), чтобы новая зона была явно представлена как значимое место мобильности и активности.

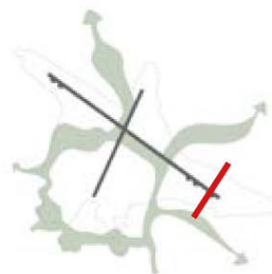
Этот общественный променад шириной 25 м будет состоять из нескольких линий посадки деревьев и сохранит элементы наследия аэропорта в качестве гражданских маркеров и координационных центров для общественных функций. Зеленая полоса также обеспечит привлекательную транспортную и пешеходную связь между существующей инфраструктурой спортивных площадок и стадиона к западу от участка и новым судебным кварталом на востоке. Вся общественная зеленая набережная и транспортный коридор в пределах Зеленой полосы Восток-Запад расположены над зоной бывшей ВПП.

Этот променад, очевидно, будет прерываться там, где пересекаются требования движения транспорта и транспортного коридора север-юг, так что можно рассмотреть возможность небольших изменений, чтобы визуально продолжить форму пешеходного променада восток-запад.



Аэропорт «Саратов - Центральный». Типологии улиц

Парковая рекреационная полоса «Восток - запад»



Взлетно - посадочный парк Зеленой полосы

На обоих концах бульвара Зеленой полосы с востока на запад дорожная инфраструктура отклоняется от линии ВПП, образуя два новых взлетно-посадочных парка. Здесь зеленый бульвар, ограниченный транспорт и пешеходная зона переходят в парковые пространства, а территория сохраняемой инфраструктуры ВПП расширяется до запрограммированной (со спортивными площадками и элементами игровых площадок, местами для собраний, для сидения, специальным освещением и т.д.) активной парковой инфраструктуры, расположенной в более обширной и естественной парковой зоне.

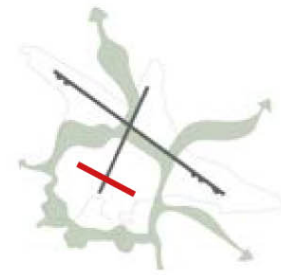
Эти две активные парковые зоны представляют собой оживленный привлекательный район, заканчивающийся видами и пейзажами вдоль инфраструктурного коридора восток-запад, а также служат знаковыми общественными «воротами» в новый район аэропорта.



Аэропорт «Саратов - Центральный».

Типологии улиц

Променад аэропорта (Аэронада)



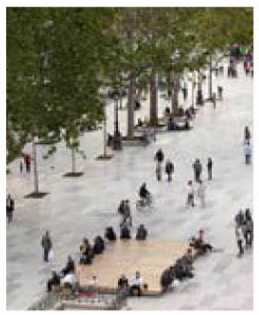
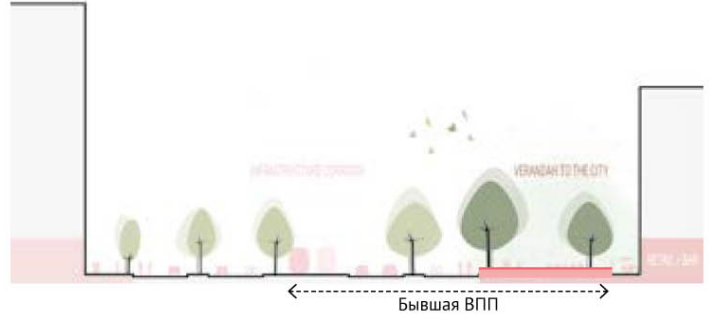
Аэронада (южная часть)

Характер этого городского проспекта, движущегося через плотную застройку к югу от нового района (в основном состоящего из центральной модели), является активным и урбанистичным. В основном это мощные пространства с широкими пешеходными зонами, и их масштаб соответствует наиболее значимой городской оси в максимально застроенной части нового центра города.

Набережная шириной 20 м, идущая вдоль восточной (солнечной) стороны инфраструктурного коридора, с активными «краевыми участками», где актуализирован широкий спектр коммерческих и гражданских функций. Это позволяет попадать оттуда на тротуар с таким же уровнем урбанизма и активности, как и у пешеходной улицы Кирова в центре Саратова (тоже примерно 20 м шириной).

Двойной ряд деревьев поможет смягчить воздействие движения транспорта в пешеходных зонах, так как в них расположены зоны для выхода из кафе, ресторанов и баров или небольшие киоски, места для отдыха и другая городская инфраструктура ... напоминающая барселонский бульвар Лас-Рамблас. Важный элемент городского благоустройства, уравнивающий масштабы прилегающего транспортного коридора.

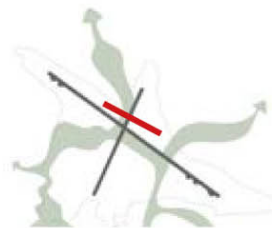
Вдоль Аэронадаа с севера на юг большую часть инфраструктурного коридора (включая трамвайные пути) предлагается расположить в зоне взлетно-посадочной полосы, а также в новой зеленой пешеходной зоне (материалы которой отличаются от фасада здания и стандартной обработки пешеходных дорожек).



Аэропорт «Саратов - Центральный».

Типологии улиц

Озеление променада аэропорта

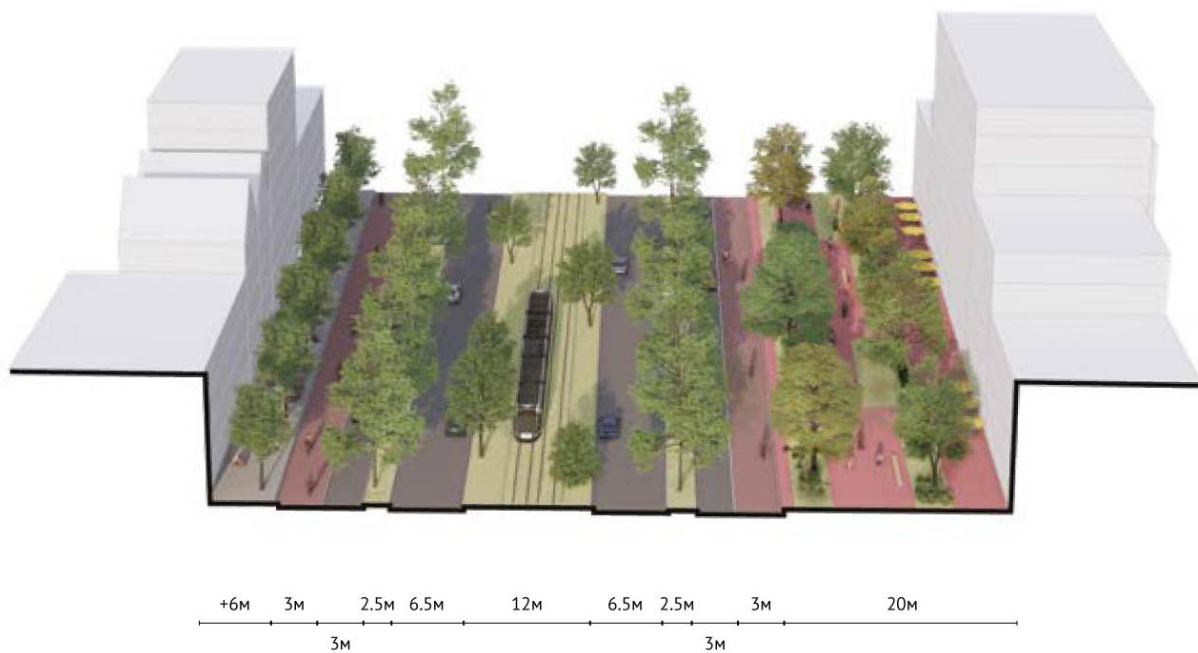


Аэроада (центральная часть)

По мере продвижения на север по набережной аэропорта застройка становится менее плотной, а городские типологии - более разнообразными (представляя собой смесь центральной модели и модели средней этажности). Здесь больше жилых фасадов на первом этаже и меньше разрозненных скоплений ресторанов или коммерческих заведений, выходящих на улицу или расположенных в пределах широкой озелененной аэроады.

Здесь плотность посадки деревьев может увеличиться, а элементы урбанистического пейзажа станут менее формальными и будут последовательно вымощены гравийными или растительными материалами. Это придаст уличному пейзажу более зеленый и «частный» вид.

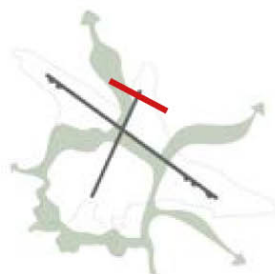
Эти зоны затем становятся местами для собраний и взаимодействия местных жителей, зеленой городской средой перед жилыми зданиями или «воротами» в парковые зоны; поэтому они действуют как часть более широкой зеленой сети.



Аэропорт «Саратов - Центральный».

Типологии улиц

Променад аэропорта (Аэронада), пригородная часть



Аэронада (северная часть)

Северные участки аэропорта соединяются с традиционно окраинной территорией Саратова с очень низкой плотностью застройки и сельской местностью за ее пределами. Таким образом, пространство становится гораздо более зеленым, уже с меньшими по размеру палисадниками квартала, с низкой плотностью и среднеэтажной типологией.

Здесь баланс масштабов и визуальное доминирование смещаются от инфраструктуры мобильности к зеленым насаждениям и жилым городским пейзажам. Эти зеленые зоны защитят от негативного воздействия на инфраструктуру и предоставят возможность для более интенсивного использования районных игровых площадок, мест собраний, общественных рекреационных зон и т.д. (аналогично с соседними кварталами). Высадка деревьев станет более плотной и менее формализованной, с простыми асфальтированными маршрутами, площадками для игр и воркаута, парковыми зонами. Велодорожки должны быть на одном уровне с пешеходными зонами для повышения удобства использования и безопасности.

В качестве альтернативы на будущее, если количество транспортных средств уменьшится к северу от зеленой полосы восток-запад, есть потенциал сокращения количества полос для транспортных средств с 3 + 3 до 2 + 2. В этой модели велосипедные дорожки будут полностью перенесены в зеленую и пешеходную зону, отделенную от полос транспортной инфраструктуры, — как в более безопасное место для индивидуального и семейного использования.



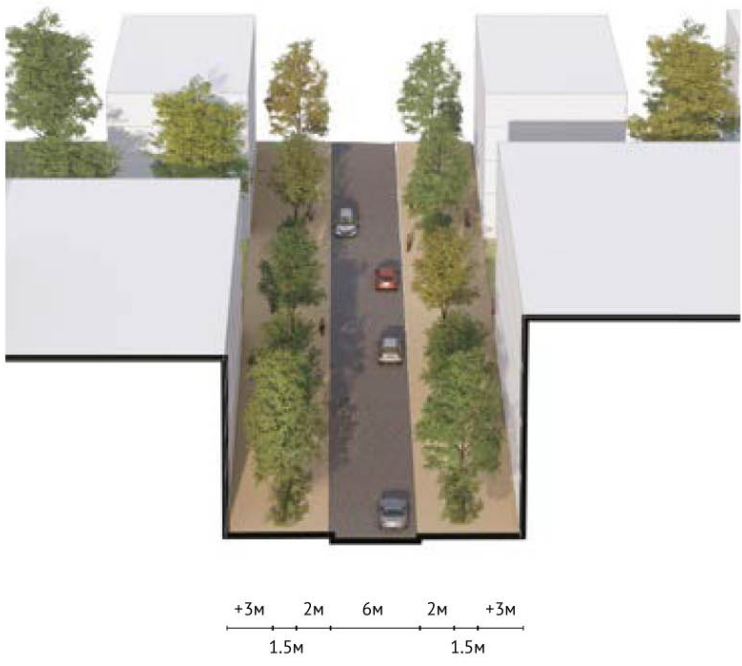
Будущий вариант с уменьшенным потоком автомобилей



Аэропорт «Саратов - Центральный».

Типологии улиц «Локальные» улицы

«Локальные» улицы
Профили «Локальных» улиц соответствуют ТЗ и действуют как распределители местного трафика с параллельной парковкой на одной стороне дороги, угловой парковкой на другой и однонаправленными велосипедными полосами по обе стороны от дороги. Эти более широкие улицы также позволяют использовать заметную древовидную структуру улиц, чтобы отличать эти маршруты от проезжих частей соседних районов.

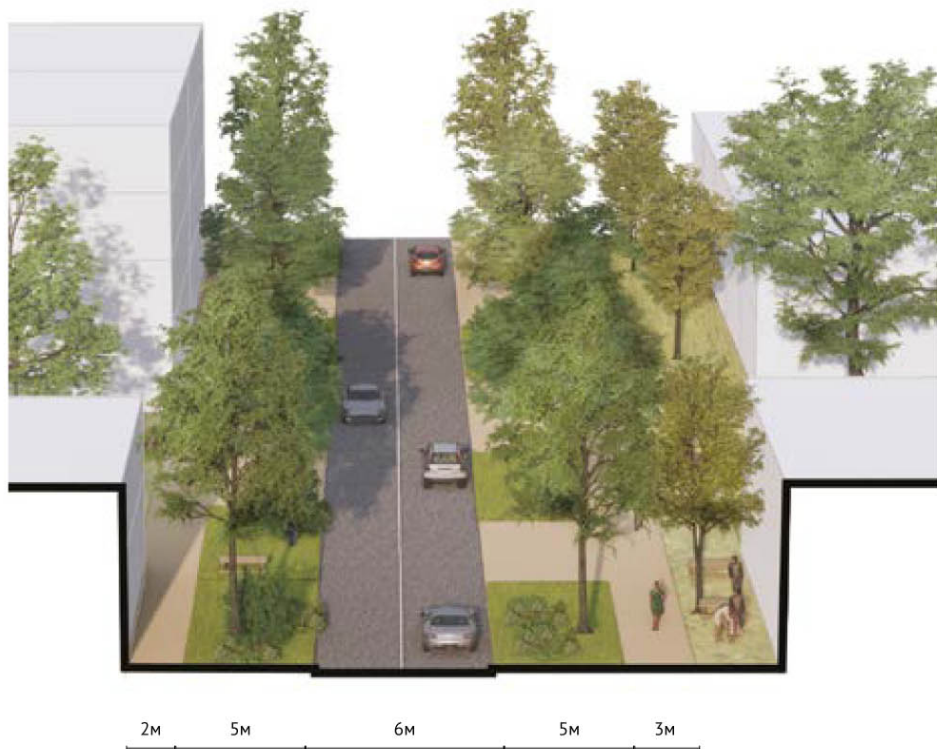


Аэропорт «Саратов - Центральный». Типологии улиц

Районные улицы, квартал «Сады»

Районные улицы, квартал «Сады»

Улицы квартала должны обладать выраженным и менее формальным «зеленым характером», чтобы в том числе обеспечивать взаимодействие общественного уровня. Профили улиц могут состоять из вариантов предлагаемых моделей (параллельная парковка, парковка под углом, зеленые буферы, велосипедные полосы и т.д.) в зависимости от местоположения и интенсивности движения или требований к парковке. Фасады могут быть удалены от тротуара, чтобы растительная среда была акцентирована, а несколько зеленых маршрутов и коридоров, пересекающих улицы, обеспечат внутрирайонные связи.





Аэропорт «Саратов - Центральный»

Стратегия строительства и поэтапная схема



Фазы и последовательность

Критически важной для первоначальных целей проекта является прокладка главной дороги, инженерных сооружений, путей общественного транспорта и коридоров с «медленным» движением. Также предусмотрена ландшафтная и коммунальная инфраструктура, которая будет служить основой для будущих разработок и весомым фактором, привлекающим жителей прилегающих районов. Предлагаемый план городских территорий описан далее, но принципиально важно, чтобы новое ядро города расширилось вместе с новыми сообществами и ландшафтной инфраструктурой вокруг них.

В рамках каждой застройки временные или постоянные общественные объекты или объекты для отдыха и развлечений должны быть расположены в местах, где будет находиться парки на следующих этапах. Эти сооружения должны обеспечивать удобства для новых жителей и вызывать интерес у местных жителей. Кроме того, эти объекты должны стимулировать население соседних районов повышать уровень собственных культурных и спортивных площадок или мест отдыха, а также побуждать этих жителей посещать новый центр города.

Временный ландшафт, спортивные и прочие общественные мероприятия, функции или активности также могут быть интегрированы в территорию бывшего аэропорта в районах, которые будут развиваться на более поздних этапах, чтобы активировать и наилучшим образом использовать видовой и функциональный потенциал территории.

Аэропорт «Саратов - Центральный»

Последовательность этапов - Фаза 0



Фаза 0. Базовая инфраструктура

Предполагается, что ключевые дороги, велодорожки и коридоры общественного транспорта будут определены и проложены на самых ранних стадиях проекта в качестве основы инфраструктуры для будущей городской застройки.

Мы считаем, что это также должно относиться к ландшафту и общественной инфраструктуре, включая участки для отдыха и различных инсталляций, саму взлетно-посадочную полосу и системы высадки деревьев зеленого коридора. Эти элементы составляют основу будущей ландшафтной структуры, полностью открывая для публики бывшее поле аэропорта и устанавливая связь с прилегающими районами и зелеными насаждениями.

Этот ранний этап должен также включать в себя необходимую фиторемедиацию загрязненных земель аэропорта.

Аэропорт «Саратов - Центральный»

Последовательность этапов - Фаза 1А



Фаза 1А

Первый этап может быть разделен на две части, чтобы максимально увеличить продолжительность процесса фиторемедиации и сосредоточиться на удобстве парковых и общественных зон в районе музея и образовательного центра, расположенных рядом с новым Парком авиации. Фокус на этом этапе — на новых общественных пространствах и взлетно-посадочной полосе у южных въездов в район, включая новый судебный квартал.

Существует также возможность размещения временных ландшафтных элементов на территории бывшего аэровокзального комплекса по образцу будущих городских кварталов. Эти элементы могут принимать различные формы, служить разным группам интересов, выполнять несколько ролей и со временем масштабироваться, развиваться. Возможные варианты использования включают в себя крупномасштабные мероприятия, общественные огороды и местное производство продуктов питания, питомники для деревьев, которые потребуются в течение всего срока застройки, — это снизит затраты и обеспечит доступность передовых растительных образцов.

Такая мозаика из пейзажных «узоров» демонстрирует богатство будущей городской застройки.

Аэропорт «Саратов - Центральный»

Последовательность этапов. Фаза 1Б



Фаза 1Б

Второй компонент первого этапа — организация городских кварталов вокруг нового соседнего парка с сохранением, при необходимости, функций фиторемедиации. Этот новый парк и кварталы завершают объединение с существующими жилыми кварталами на западе.

В качестве «вступления» к будущим общественным и рекреационным объектам следует установить временные или постоянные сооружения, которые будут разработаны на более поздней стадии, например скейт-парк и спортивную площадку в существующем ангаре и элементы западного парка.

Эти объекты служат не только новым жителям и вызывают интерес у существующих, но и «работают» на соседние районы, побуждая их также использовать новый центр города.

Аэропорт «Саратов - Центральный»

Последовательность этапов. Фаза 2



Фаза 2

Этап 2 завершает юго-западную часть нового центра города, включая завершение западной части взлетно-посадочного парка и создание главного Центрального парка, а пергола на взлетно-посадочной полосе станет сердцем новой застройки. На территории восточной части будущего парка Зеленая полоса следует установить временные или постоянные сооружения, чтобы улучшить условия проживания и отдыха для нынешних жителей южной части города.

Аэропорт «Саратов - Центральный»

Последовательность этапов. Фаза 3



Фаза 3

В ходе третьего этапа завершается застройка по обеим сторонам большей части оси восток-запад и начинается установка элементов радарного парка, которая будет завершена на следующем этапе.

Аэропорт «Саратов - Центральный»

Последовательность этапов. Фаза 4



Фаза 4

На четвертом этапе появляется новый жилой комплекс меньшего размера к северо-востоку от застройки, типологически и структурно соединяющий его с существующими соседними районами.

На восточном краю площадки расположены новые торговые точки, суды и офисные помещения, рядом со множеством существующих и новых общественных и дорожных транспортных площадок.

Аэропорт «Саратов - Центральный». Смета

Технико-экономические показатели

Ref. Номер	Description	Наименование	Total Cost (Rub incl. VAT)/ Итоговая стоимость за здание (Руб с НДС)	Total Cost per building (Rub incl. VAT)/ Итоговая стоимость за здание (Руб с НДС)			
				Phase1/ Фаза1	Phase2/ Фаза2	Phase3/ Фаза3	Phase4/ Фаза4
	Aeroport	Аэропорт	109 471 420 000,00	30 579 680 000,00	31 177 085 000,00	21 349 575 000,00	26 365 080 000,00
Section 1/ Раздел 1	Buildings (new construction)	Здания (новое строительство)	83 068 245 000,00	23 075 845 000,00	24 439 145 000,00	16 828 280 000,00	18 724 975 000,00
1	Total Cost per all buildings Phase1 (Rub incl. VAT)	Итоговая стоимость за все здания. Phase1 (Руб с НДС)	23 075 845 000,00	23 075 845 000,00			
2	Total Cost per all buildings Phase2 (Rub incl. VAT)	Итоговая стоимость за все здания. Phase2 (Руб с НДС)	24 439 145 000,00		24 439 145 000,00		
3	Total Cost per all buildings Phase3 (Rub incl. VAT)	Итоговая стоимость за все здания. Phase3 (Руб с НДС)	16 828 280 000,00			16 828 280 000,00	
4	Total Cost per all buildings Phase4 (Rub incl. VAT)	Итоговая стоимость за все здания. Phase4 (Руб с НДС)	18 724 975 000,00				18 724 975 000,00
5	Unexpected expenses (Rub incl. VAT)	Непредвиденные расходы (Руб с НДС)	0,00				
Section 2/ Раздел 2	Landscaping	Благоустройство	26 403 175 000,00	7 503 835 000,00	6 737 940 000,00	4 521 285 000,00	7 640 105 000,00
1	Hardscape	Твердые покрытия	15 188 570 000,00	4 221 665 000,00	3 538 110 000,00	2 463 875 000,00	4 964 920 000,00
2	Buildings and structures	Здания и сооружения	374 240 000,00	51 770 000,00	274 780 000,00	28 960 000,00	18 730 000,00
3	Exterior furniture and lighting	Мебель и освещение	179 615 000,00	52 970 000,00	50 615 000,00	27 350 000,00	48 680 000,00
4	Softscape	Ландшафтное озеленение	5 728 280 000,00	1 914 310 000,00	1 588 335 000,00	804 190 000,00	1 421 445 000,00
5	Other objects	Другие объекты	433 270 000,00	138 320 000,00	161 300 000,00	72 120 000,00	61 530 000,00
6	Footprint advance works	Подготовительные работы пятна застройки	4 499 200 000,00	1 124 800 000,00	1 124 800 000,00	1 124 800 000,00	1 124 800 000,00
7	Unexpected expenses (Rub incl. VAT)	Непредвиденные расходы (Руб с НДС)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00