

Концепция создания пешеходной зоны в историческом центре города Кишинева (улица Митрополит Варлаам)



Геннадий Иващенко, магистр местного развития
Валерий Кирилов, архитектор

Содержание

1. ВВЕДЕНИЕ	3
Кишинев – городской фасад Молдовы	3
Исторический центр города – это европейское лицо Кишинева	3
Инерционное развитие уродует исторический центр	4
2. СОЗДАНИЕ ПЕШЕХОДНОЙ ЗОНЫ В КИШИНЕВЕ: ИДЕЯ И МОТИВАЦИИ	5
Историческому центру нужны масштабные девелоперские проекты	5
‘Open Mall’ – возможность интеграции интересов бизнеса и города в историческом центре	5
Улица Варлаам – самый оптимальный вариант «пешеходизации» в Кишиневе	6
Смысл и значение торгово-пешеходной зоны	7
3. ПОТЕНЦИАЛ И ПРОБЛЕМЫ УЛИЦЫ ВАРЛААМ: АУДИТ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ СИТУАЦИИ	8
Историческое торговое предназначение улицы	8
Бессистемное постсоветское возрождение торговой функции улицы	9
Стратегия развития Кишинева требует ‘пешеходизации’ улицы Варлаам	10
Историческое наследие улицы предопределяет самобытность, но не обременяет развитие	10
Увесистое, но возможное, сосуществование с транспортными потоками	11
Удобные ‘CUT’, ‘POT’ и этажность	12
Город остается важным владельцем земли в зоне	13
Резервы развития	14
Возможность новой настоящей европейской площади Кишинева	15
4. ДОРОЖНАЯ КАРТА ‘ПЕШЕХОДИЗАЦИИ’	16
Стратегическое Видение	16
Стратегические задачи	17
Механизм Внедрения	19
Необходимые инвестиции	20
Поэтапность внедрения проекта	22
5. ПРИЛОЖЕНИЯ	24

1. ВВЕДЕНИЕ

Кишинев – городской фасад Молдовы

Сегодняшний Кишинев, также как и все столичные города мира, является лицом, сердцем и мозгом государства. Более того, в преимущественно сельской Молдове, Кишинев – это единственный настоящий городской фасад нации. Естественно, выполнение столичных функций и представление городского символизма государства требует от Кишинева соответствующего развития и поддержки символов молдавской государственности, идентичности и подобающего градостроительного облика. Качество городской среды, монументальность зданий, убранство фасадов на основных транспортных артериях, соответствие проспектов и площадей столичному статусу, наличие и масштабность памятников национального значения, благоустройство территорий прилегающих к государственным учреждениям – все это влияет на формирование мнения остального мира об особенностях, организованности и амбициозности всего народа Молдовы.

Хотя Кишиневу более 500 лет, истинная градостроительная история города возникла только во второй половине 19 века. Причем, основные градостроительные характеристики Кишинева – это результаты решений, принятых далеко за пределами Молдовы: первый генплан города (1834 г.) утверждался Российским Императором, а среди главных разработчиков последнего генплана 20 века (1989 г.) были московские градостроители. Таким образом, на протяжении почти всей своей истории, Кишинев очень мало влиял на свою собственную стратегию экономического, пространственного и демографического развития, а кишиневцы устойчиво приучались к тому, что за них все решат на государственном уровне.

К моменту начала разработки последнего советского Генплана, с градостроительной точки зрения, Кишинев уже был показательным советским городом, так как почти 90% городской территории представляла советская застройка. Оставшиеся исторические кварталы центра рассматривались только лишь как временное состояние, ожидающее дальнейшего развития по советской СНИП-овской модели (широкие бульвары, стандартное панельное жилищное строительство). Но, в конце '80-ых, под влиянием перестроечных настроений, подходы развития начали немного меняться. В конечном итоге, Кишинев был признан „историческим городом“, власти отказались от сноса верхней части центра (расширение улицы Букурешть), а около 900 старых строений подлежали дальнейшему изучению на предмет их соответствия критериям памятников архитектуры и истории. В качестве компромисса, градостроители настояли на сохранении проектного решения строительства бульвара Кантемира в нижней части исторического центра, что ложилось на уцелевшие островки средневековой сетки улиц и застройки.

Не удивительно, что в условиях полного отсутствия самоуправленческого опыта, после обретения Молдовой суверенитета и независимости, Кишинев оказался в состоянии глубокой политической растерянности, административной оторопи, и управленческой близорукости. Синхронный переход от плановой к рыночной экономике, также как и скорый разрыв предыдущих хозяйственных связей, серьезно осложнили становление Кишинева в качестве полноценной европейской столицы. Советский экономический потенциал города в буквальном смысле рухнул, а вместе с ним и главные бюджето-образующие основы города [к примеру, в 2009 году вся промышленность Кишинева выработала продукции на 800 млн. долларов США (в текущих ценах), в то время как в 1991 году только продажи «Мезона» превысили полмиллиарда долларов].

Исторический центр города – это европейское лицо Кишинева

Центр города – это начало всех основ в формировании имиджа того или иного города и его жителей. Именно экономические и градостроительные подходы развития центральных исторических кварталов

городов определяли и продолжают сегодня определять уровень состоятельности, цивилизованности, гордости и привлекательности городов и их жителей.

Развитие территории исторического центра – это сложнейшая градостроительная задача Кишинева на современном этапе.

С одной стороны, предшествующая советская модель развития города привела к тому, что нынешний центр Кишинева представляет собой несколько относительно ухоженных центральных улиц, а в остальном – это старые ветхие строения (с сельскими непристойными дворами) и трущобы. Во многих кварталах отсутствует даже водоснабжение и канализация. Если судить о сегодняшнем состоянии исторических кварталов по зрелищу, открывающемся, к примеру, из задних окон офиса Мирового Банка в самом центре Кишинева (пересечение ул. Пушкина и 31 августа), то картина будет ужасающей, похабной и депрессивной.

С другой стороны, наличие исторического центра – это то, что определяет самобытность и своеобразие Кишинева. Без исторического центра, Кишинев был бы сегодня 100%-ым советским городом, без прошлого и без исторической идентичности. Именно центр города – основа градостроительных возможностей европеизации Кишинева.

Исторический центр – это огромный резервуар экономического, туристического, градостроительного и социального капитала развития. На территории в 120 гектаров располагаются более 150 кварталов со средним коэффициентом занятости территории в 40-65%, 65 улиц и несколько площадей, около 1000 исторических строений (включая более 200 памятников национального и 700 муниципального значения), 19 исторических церквей.

Как обеспечить 'де-трущобизацию' и модернизацию исторического центра Кишинева, в то же время, охраняя и развивая историческое, культурное и градостроительное наследие города? Европейский имидж Кишинева во многом будет зависеть от способности города решить эту сложную задачу.

Надо признать, что до сих пор город так и не нашел консенсуса на этот вопрос. Противоречия сохранились и в последнем Генплане Кишинева (2007 года): приоритетными у города остались и сохранение исторической сетки улиц, и продление бульвара Кантемира до улицы Михай Витязул.

Инерционное развитие уродует исторический центр

Сегодняшний Кишинев – это нищий город. Бюджет муниципия (около 100 млн. евро) не достаточен даже для обеспечения примитивного текущего ремонта дорог и элементарного публичного освещения города, не говоря уже об инвестициях. Максимум что смог сделать город в течение последних 20 лет, так это осуществить поверхностную реставрацию нескольких наиважнейших памятников архитектуры. Денег и сил не хватило даже на необходимый пересмотр регистра памятников муниципального значения.

Даже самые оптимистические прогнозы говорят о том, что в среднесрочной перспективе бюджет Кишинева не будет в состоянии адекватно финансировать реконструкцию исторического центра. Тем временем, за последние 15 лет город уже потерял около 10% всех исторических и архитектурных памятников.

К сожалению, сегодня, исторический центр Кишинева, при отсутствии четкой градостроительной стратегии, отдан на растерзание малому и среднему бизнесу. Без четких пространственных ориентиров и под влиянием убогих смет, центр Кишинева застраивается хаотично, безобразно и в полном несоответствии с европейскими притязаниями города.

2. СОЗДАНИЕ ПЕШЕХОДНОЙ ЗОНЫ В КИШИНЕВЕ: ИДЕЯ И МОТИВАЦИИ

Историческому центру нужны масштабные девелоперские проекты

Для того чтобы придать новый импульс развитию исторического центра, столица должна позаимствовать продвинутый международный опыт. Без партнерства крупного частного бизнеса и международных финансовых институтов, не была бы возможна европеизация и модернизация ни одного большого города расположенного западнее Кишинева.

Кишинев должен, наконец, понять, что европеизация исторического центра возможна только при помощи крупных девелоперских проектов. В противном случае, тенденция полной провинциализации центра Кишинева примет необратимые последствия, а территория продолжит осваиваться мелкими и конфликтующими между собой проектами малого и среднего бизнеса.

Более того, власти Кишинева все еще обладают существенной долей недвижимой собственности (земля) в историческом центре, что создает прекрасные предпосылки для развития публично-частного партнерства.

‘Open Mall’ – возможность интеграции интересов бизнеса и города в историческом центре

С точки зрения бизнеса, привлекательность исторического центра обусловлена в основном престижностью расположения (элитное жилье и офисные помещения) и большими людскими потоками (торговля, услуги, общественное питание, развлечения).

Грамотное проектирование и строительство элитного жилья и современных бизнес-центров в исторической зоне Кишинева может придать городу более современный и деловой вид, но очень мало поможет цели ревитализации исторических кварталов.

В то же время, моноцентризм города, фрагментированный и недружественный общественный центр, территориальная разбросанность коммерческо-развлекательных учреждений и огромный спрос населения на общественные праздники, создают отличную платформу для развития в центре Кишинева „современной общественно-коммерческо-пешеходной зоны“ типа 'Open Mall'.

В городе с почти миллионом жителей, где более 7 месяцев в году улицы и тротуары в слякоти, а спокойный променад возможен только в парке, создание ухоженного пешеходного островка с атмосферой постоянного праздника гарантирует нескончаемый людской поток. Как показывает практика других городов, обороты магазинов и предприятий общественного питания в таких зонах в десятки раз превышают средние показатели продаж в других частях города.

Концепция ‘Open Mall’ – это потенциально идеальный проект реализации публично-частного партнерства в историческом центре Кишинева. Грамотная «пешеходизация» улицы обязательно ассоциируется с реставрацией и реконструкцией периметральной застройки в соответствие с историческим и культурным своеобразием города.

Разумеется, что концентрация объектов торговли, культуры и досуга на относительно ограниченном пространстве создает большие возможности для спонтанного непосредственного общения самых разных социальных слоев и типов поведения людей, способствующего социальной стабильности и созданию единого поликультурного городского пространства Кишинева.

Улица Варлаам – самый оптимальный вариант «пешеходизации» в Кишиневе

Идея создания пешеходной улицы в Кишиневе не нова. На протяжении последних 30 лет эта идея несколько раз поднималась, как на профессиональном, так и на политико-административном уровне. Причем, в процессе обсуждения нового Генплана Кишинева, большинство кишиневцев также поднимало вопрос приоритетности проекта в рамках градостроительной стратегии развития Кишинева.

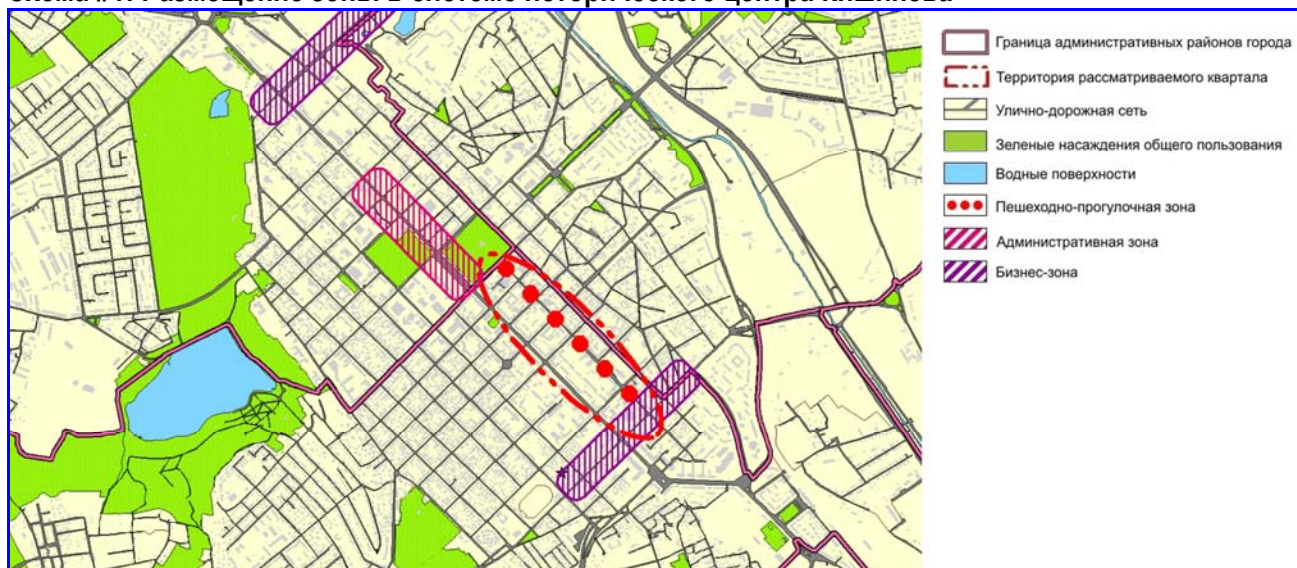
Все предыдущие дискуссии и предложения по созданию в Кишиневе пешеходной зоны сводились к четырем основным альтернативам:

Альтернатива	Основные характеристики
бул. Штефан чел Маре	Главная улица города Кишинева. Длина – 3,8 км (от площади Кантемира до площади Объединенных Наций). Ширина в линии застройки – 30 метров, из которых 18 метров дорожной части и 8-12 метров тротуары. Транспортная артерия общегородского значения. Обеспечивает важные маршруты троллейбусного и автобусного сообщения. В периметре улицы 16 памятников архитектуры, включая 8 – национального значения. Здесь расположены важнейшие государственные и муниципальные учреждения власти и администрации: Президентура, Парламент, Правительство, Мэрия и Прокуратура Кишинева, Министерство Транспорта, Служба Информации и Безопасности, Счетная Палата, Департамент по Борьбе с Коррупцией, MoldTelecom, Центральная Почта, Регистрационная Палата, и др. Традиционно, при праздновании Храма Кишинева и Национального Фестиваля Вина улица закрывается для транспорта.
ул. Вероника Микле	Тихая шестьсот метровая улица, между бул. Штефан чел Маре и ул. 31 августа. Обеспечивает второстепенную транспортную функцию. Располагает 9 памятниками архитектуры (5 национального значения) - в основном, бывшие городские особняки. Улица обычно малолюдная, так как не играет никакой связывающей функции (как известно, пешеходов насильно не заставишь ходить по улице, которая идет ниоткуда в никуда). Располагает, в основном, к развитию объектов офисного назначения.
ул. 31 августа 1989 года	Трех километровая улица в верхней части исторического центра (параллельная бульвару Штефан чел Маре). Ширина в линии застройки – 11 метров (проезжей части - 7 метров и тротуаров – 4 метра). Застройка улицы представлена 41 памятниками архитектуры и истории (3 национального значения). На сегмент между ул. Пушкина и Бэнулеску Бодони ложится большая роль в обслуживании троллейбусного сообщения. После принятия решения о запрете движения маршрутного такси по бул. Штефан чел Маре, большинство маршруток было переброшено на улицу 31 августа. Генплан 2007 года предусматривает расширение улицы до 3 полос.
ул. Митрополит Варлаам	Длина - 1600 метров. Традиционная торговая улица Кишинева, параллельная бул. Штефан чел Маре. Связывает историческое торговое ядро города (центральный рынок – мощнейший полюс притяжения) и Парк Кафедрального Собора. 9 памятников местного значения (в основном ранее выполнявшие торгово-жилищные функции). На перекрестке с улицей Влайку Пыркэлаб находится бывший дом (признанного) лучшего мэра Кишинева за всю историю города (немецкий бессарабец Карл Шмидт). В периметре улицы расположены много учреждений культуры, торговли и отдыха: Национальная Филармоника, Муниципальный Театр 'Satiricus', Кинотеатр 'Odeon', Русский Драматический Театр им. Чехова, одни из лучших в городе коммерческих центров ('Sun City'), гостиниц и конгресс-центров ('Leogrand').

Из всех существующих альтернатив, наиболее подходящей и экономически привлекательной считается улица Варлаам, так как в данном случае наилучшим образом сочетаются основные условия 'пешеходизации': (i) торгово-развлекательная 'историческая память' городской среды, (ii) наличие транспортных 'дублеров' с обеих сторон, (iii) возможности транспортной внутриквартальной доступности, (iv) наличие якорной инфраструктуры торгово-культурных учреждений, (v) сохранение значительной доли муниципальной собственности на землю, (vi) огромные возможности исходящие из ожидаемой эвакуации Центрального Автовокзала и модернизации центрального рынка.

Стоит отметить, что создание пешеходной зоны на базе улицы Митрополит Варлаам предусмотрено, также, Концепцией Генерального Плана города Кишинева принятой Муниципальным Советом Кишинева в апреле 2004 года.

Схема #1: Размещение зоны в системе исторического центра Кишинева



Смысл и значение торгово-пешеходной зоны

Пешеходные зоны (в современном понимании этого термина) впервые стали устраиваться с 1950-х гг. в Западной Европе. Первым примером принято считать 600-метровую пешеходную зону в Роттердаме (арх. Я. Бакема, И. ван Брук), связавшую центр города с районом вокзала.

Потребность в появлении пешеходных зон была вызвана новым для Европы явлением - массовым туризмом и необходимостью развития этого оказавшегося чрезвычайно выгодным бизнеса. Перенасыщенные транспортом узкие улочки и небольшие площади старинных городов препятствовали развитию туризма и росту его доходности. Поэтому старые центры исторических городов (особенно средневековых) стали интенсивно освобождаться от транспорта и максимально возможным образом преобразовываться в пешеходные зоны.

После этого тема пешеходных зон оказалась приложима и к районам новостроек - пешеходные зоны здесь также оказались выгодными для бизнеса, хотя они и были лишены туристической компоненты. Муниципальные интересы также выигрывали при этом.

К настоящему времени выявились общие закономерности формирования и создания пешеходных зон в исторических городах:

1. Территория освобождается от движения транспорта полностью (необходимо решить проблемы транспортной загрузки объектов пешеходной зоны со стороны прилегающих улиц) или частично (в этом случае загрузка объектов торговли и обслуживания может быть произведена в ночные часы). При этом оставляется возможность проезда в любое время пожарных машин, машин скорой помощи, полиции и т.п.

2. Производится реставрация, реконструкция застройки, вынос объектов с функциями, несоответствующими пешеходной зоне.
3. Приспосабливаются помещений, особенно в уровнях 1 этажа, приближенных к человеку, активно осваиваются ранее малоиспользуемые подвалы для размещения:
 - специализированных учреждений торговли
 - заведений общественного питания (ресторанов, кафе, баров, террас и фаст-фудов)
 - учреждений обслуживания (в значительной степени с развлекательным уклоном)
 - зрелищных учреждений (относительно небольших - кабаре, варьете и др.)
 - музеев, выставочных залов и др.

Одним из главных принципов создания пешеходной зоны является необходимость “выжать” из данной местности максимум возможностей (историко-культурный потенциал, дифференциальную ренту, «пиар» и т.д.) с “нажимом” на уникальность, экзотичность, неповторимость данной территории.

Одновременно, создаваемая зона преобразовывает прежде запущенные территории, комплексно решая их многочисленные проблемы (инфраструктуру, техническое состояние фондов, благоустройство и т.д.). Она повышает их привлекательность и престижность для жителей, арендаторов, собственников, инвесторов, инициировала создание новых рабочих мест, требуемых, как для создания пешеходной зоны, так и для последующей эксплуатации этой зоны и находящихся на ней многочисленных объектах.

Необходимым качественным условием для создаваемой пешеходной зоны является её информационная насыщенность. Здесь имеются в виду архитектурный декор, аудио и видео реклама, события, объекты, притягательные для посетителей пешеходной зоны и т.д.

3. ПОТЕНЦИАЛ И ПРОБЛЕМЫ УЛИЦЫ ВАРЛААМ: АУДИТ СУЩЕСТВУЮЩЕЙ СИТУАЦИИ

Улица Митрополит Варлаам [ул. Гостиная (1817-1899), Шмидтовская (1899-1924), Карол Шмидт (1924-1944), Сталинградская (1944-1961), 25 Октября (1961-1990)] расположена в нижней части исторического центра Кишинева. Длина – 1230 метров (от ул. Пушкина до ул. Измаил), и еще более 300 метров после пересечения с Измайловской. Ширина улицы составляет 22 метра, а в районе центрального рынка – 28 метров. Ширина проезжей части – 9 метров, тротуаров 5-7 метров.

Историческое торговое предназначение улицы

Улица прокладывалась в 1817-1820-х гг. по проекту инженера Озмидова. В 1825 г. на территории, прилегавшей к улице сверху, разместились Новый базар (ныне ‘Пяца Чентралэ’) и рыночная площадь, которые стали местом скопления продавцов различных товаров, горожан и просто гостей города. Для них были организованы корчмы и заезжие двory, где приезжие могли не только питаться, но и временно проживать и хранить свой товар (в их честь улица получила название Гостиной). Своим вторым концом центральная часть Гостиной упиралась в Соборную площадь (ее центром стал сооруженный в 1830-1836 гг. Кафедральный собор). На участке между улицами Армянской и Галбинской (ныне Влайку Пыркэлаб) находились в основном дома городской знати и купечества.

Расцвет торговли при румынской администрации сделало Шмидтовскую одной из самых оживленных, деловых и престижных улиц города. Здесь можно было купить все, что продавалось в те времена, а также удовлетворить свой любой культурно-развлекательный запрос (от просмотра циркового представления до посещения публичного дома!).

При советской власти, торговая функция улицы сильно урезалась (исчезло большинство прежних магазинов). Жилье и различные конторские учреждения стали доминировать функциональности застройки улицы. Бывший кинотеатр "Экспресс" был реконструирован в Госфилармонию (1960-1962 гг.). В 60-х годах также было реконструировано здание бывшей хоральной синагоги, переделанной в Русский Драмтеатр имени Чехова. В 1974 году, напротив рынка (где раньше располагались заезжие дворы для купцов, возчиков и туристов) был построен комплекс Центрального Автовокзала Кишинева.

Итак, огромный плюс Варлаама – это колоссальный потенциал для создания легенд и мифов (как это, обычно, делается для всех пешеходных улиц мира).

Бессистемное постсоветское возрождение торговой функции улицы

Под воздействием механизмов рыночной экономики и влияния частной инициативы, с середины 1990-ых годов, торговля стала стремительно сдавливать с улицы Варлаам жилищные и конторские функции. Если 20 лет назад, 80% строений улицы были заняты жильем и конторами, то сегодня 80% - это уже коммерческая функциональность. Причем, возрождается историческое членение улицы на зону торговли (Измаил – Армянская) и зону соцкультбыта (Пушкина - Армянская).

Но, 'торговый ренессанс' Варлаамовской серьезно страдает от того что у города отсутствует четкая стратегия и тактика развития исторической части города. Эта административная близорукость, вкупе с бессистемной организацией торговли в городской черте, привели к тому, что торгово-складская деятельность внутри и вокруг 'Пяца Централэ' приобрела сумбурные и беспорядочные тенденции развития. По сути, неорганизованная, хаотическая и квази-легальная торговля стала стремительно охватывать большую часть территорий соседствующих с 'Пяца Централэ'. Растерянность и бездействие городских властей форсировало деградацию городской среды во всей юго-западной части исторического центра Кишинева. Скабрзность, беспорядок, безкультурие и нецензурность стали главными особенностями зоны. Все это негативно влияет на развитие включительно улицы Варлаам, и в особенности участка от ул. Измайловской до ул. Василе Александри.

Схема #2: Существующее положение функционального использования зданий и сооружений



В то же время, отсутствие разборчивых правил организации предприятий общественного питания калечит и уродует почти все бизнес-инициативы по созданию в зоне уличных террас (особенно заметно по развитию участка между ул. Влайку Пыркэлаб и ул. Михай Еминеску).

Сегодня, внешний вид улицы не соответствует минимальным требованиям качества городской среды. Дорожное полотно и тротуар нуждаются в капитальном ремонте. За исключением нескольких новых строений со стороны улицы Пушкин, очевиден повышенный физический износ абсолютного большинства строений. Но, несмотря на жалкое внешнее состояние, конструктив 90% зданий выходящих на фасадную часть улицы находится в удовлетворительном состоянии.

Качество озеленения улицы, также, уже переходит в аварийное состояние и требует капитальной реконструкции. Отсутствует адекватное уличное освещение.

Стратегия развития Кишинева требует 'пешеходизации' улицы Варлаам

В соответствии с Концепцией Генерального Плана Развития Кишинева (принятой Муниципальным Советом 6 апреля 2004 года), муниципальные власти должны создать первую городскую пешеходную зону на основе улицы Митрополит Варлаам. Также, решением муниципальных властей, Центральный Рынок Кишинева должен быть модернизирован и функционально соединен с пешеходной зоной улицы Варлаам.

Более того, Концепция Генплана предусматривает дальнейшее удлинение пешеходной зоны путем „пешеходизации“ и улицы Дософтей.

Поскольку, предусматривается, также, создание непрерывной велодорожки от Парка „Валя Морилор“ до конца бульвара Григоре Виеру, Кафедральному Парку отводится важная роль объединения и разграничения этих двух новых 'нетрадиционных' для Кишинева маршрутов.

Проведенный в рамках Генплана анализ показал, что создание пешеходных территорий, а также территорий повышенной комфортности для движения пешеходов в историческом центре Кишинева отвечает интересам горожан, способствует повышению привлекательности Кишинева для туристов и в целом соответствует основным целям экономического и социального развития.

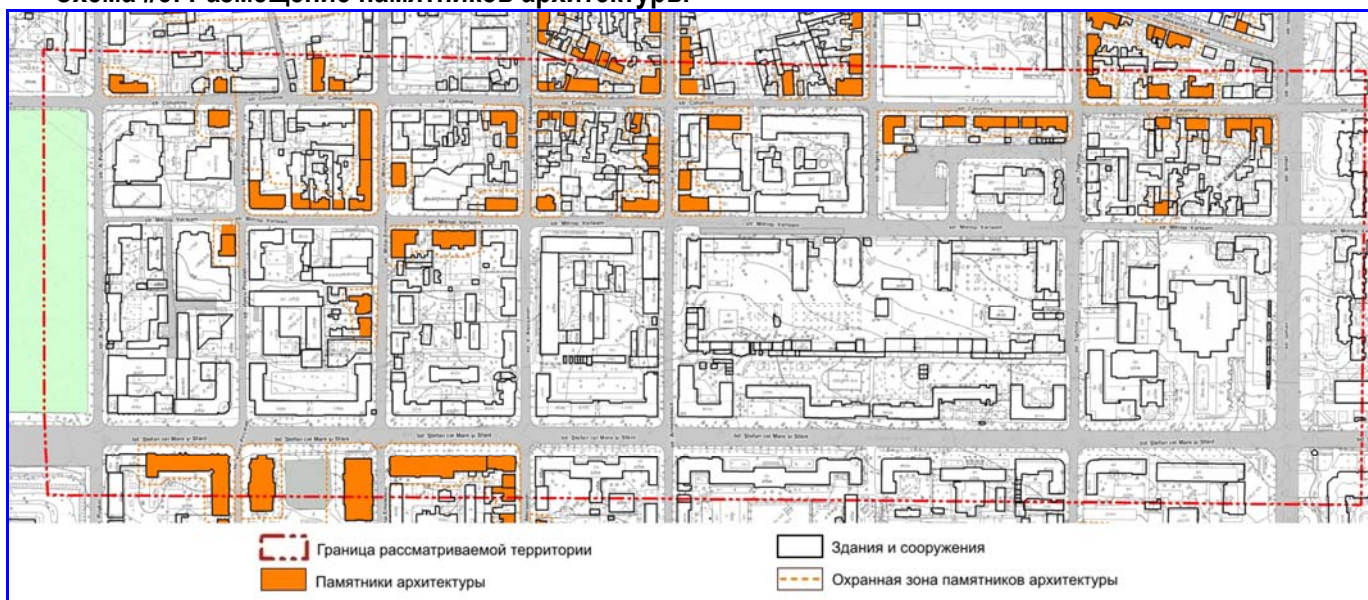
Историческое наследие улицы предопределяет самобытность, но не обременяет развитие

Одиннадцать строений расположенных на улице Варлаам имеют статус памятников истории и архитектуры муниципального значения:

#	Адрес	Описание
1.	ул. Митрополит Варлаам # 52	2х этажный дом торгово-жилого назначения (начало 20 века)
2.	ул. Митрополит Варлаам # 67	2х этажный жилой дом (начало 20 века). Некоторое время в здании размещалась городская художественная школа
3.	ул. Митрополит Варлаам # 69 (угол ул. Еминеску)	2х этажный дом торгово-жилого назначения (начало 20 века)
4.	ул. Митрополит Варлаам # 74 ('А' и 'В')	Одноэтажный дом торгово-жилого назначения (начало 20 века)
5.	ул. Митрополит Варлаам # 76 ('А' и 'В')	Одноэтажный дом торгово-жилого назначения (начало 20 века)
6.	ул. Митрополит Варлаам # 84 (угол	Одноэтажный жилой дом (вторая половина 19 века). Бывшая частная

#	Адрес	Описание
	Еминеску)	резиденция мэра Кишинева (признанного лучшего за всю историю города) Карла Шмидта.
7.	ул. Митрополит Варлаам # 86	Одноэтажный жилой дом (вторая половина 19 века).
8.	ул. Митрополит Варлаам # 88	2х этажный жилой дом (начало 20 века).
9.	ул. Митрополит Варлаам # 90 ('А' и 'В')	3х этажный жилой дом (начало 20 века).
10.	Ул. Хынчешть # 123 (угол Варлаам)	2х этажный дом торгово-жилого назначения (вторая половина 19 века). В начале 20 века размещало гостиницу «Москва»
11.	Ул. Хынчешть # 80 (угол Варлаам)	Одноэтажный дом торгово-жилого назначения (вторая половина 19 века).

Схема #3: Размещение памятников архитектуры



Памятники истории архитектуры занимают не более 15% всей периметральной застройки улицы Варлаам, что серьезно упрощает технические, градостроительные и юридические возможности ревитализации и реконструкции. Более того, тот факт, что все 11 памятников являются только муниципального значения, предполагает, что регламентирование процесса реконструкции улицы находится исключительно в компетенции города.

Увесистое, но возможное, сосуществование с транспортными потоками

Сложившаяся транспортная структура улично-дорожной сети Кишинева приводит к наличию на территории исторического центра крупных артерий движения автотранспорта. При отсутствии полноценной кольцевой автодороги, которая бы обеспечивала межрайонные связи и пропуск транзитного движения в обход центра города, исторический центр Кишинева характеризуется, также, значительной сосредоточенностью транзитных транспортных потоков.

Но, в существующей сетке улиц нижней части исторического центра, Варлаамовская - это одна из немногих улиц центра Кишинева, обладающая значительным градостроительным потенциалом, где можно относительно безболезненно для транспортного движения создать пешеходную зону:

- С одной стороны улицы функционирует транспортная магистраль общегородского значения - бул. Штефан чел Маре, с другой стороны – две магистрали районного значения (ул. Колумна и Александру чел Бун)
- Обслуживание объектов по улице Варлаам упрощается за счет 6 пересекающих ее улиц.
- Имеются серьезные территориальные возможности организации нескольких многоуровневых подземных парковок в периметре кварталов улицы (въезд со стороны параллельных и пересекающих улиц).

Краеугольная проблема Варлаамовской – это пересечение с четырьмя улицами интенсивного транспортного движения: Тигина, Армянская, Александри и Еминеску. Но, богатый международный опыт создания пешеходных зон сильно обогатил теорию и практику организации сосуществования 'конфликтующих' транспортных и пешеходных потоков. При различных соотношениях интенсивности, возможны различные инженерные и регулировочные мероприятия, в том числе временные и малобюджетные (соответствующая флюидизация и семафоризация перекрестов, должное благоустройство) и капиталоемкие решения по сооружению конструкций многоуровневых пересечений потоков пешеходов и транспорта.

Более того, модернизация зоны 'Пяца Централэ' (включая внутри-территориальное решение проблемы парковок для посетителей рынка) обеспечит освобождение Варлаамовской и сопредельных улиц от огромного числа хаотически припаркованного автотранспорта (сегодня занимает до 2/3 проезжей части).

Удобные 'CUT', 'POT' и этажность

В совокупных чертах, этажность улицы ниже со стороны ул. Колумна. Более 60% зоны – это территория 1-3 этажной застройки. Высокая этажность (4-9 этажей) сосредоточена в начале улицы со стороны Кафедрального Собора, в периметре фабрики 'lonel' и верхнем квартале между улицами Армянэ и Александри. Также, регистрируется тенденция увеличения этажности во всем квартале Измаил – Тигина со стороны бул. Штефан чел Маре.

Схема #4: Занятость территории (POT)

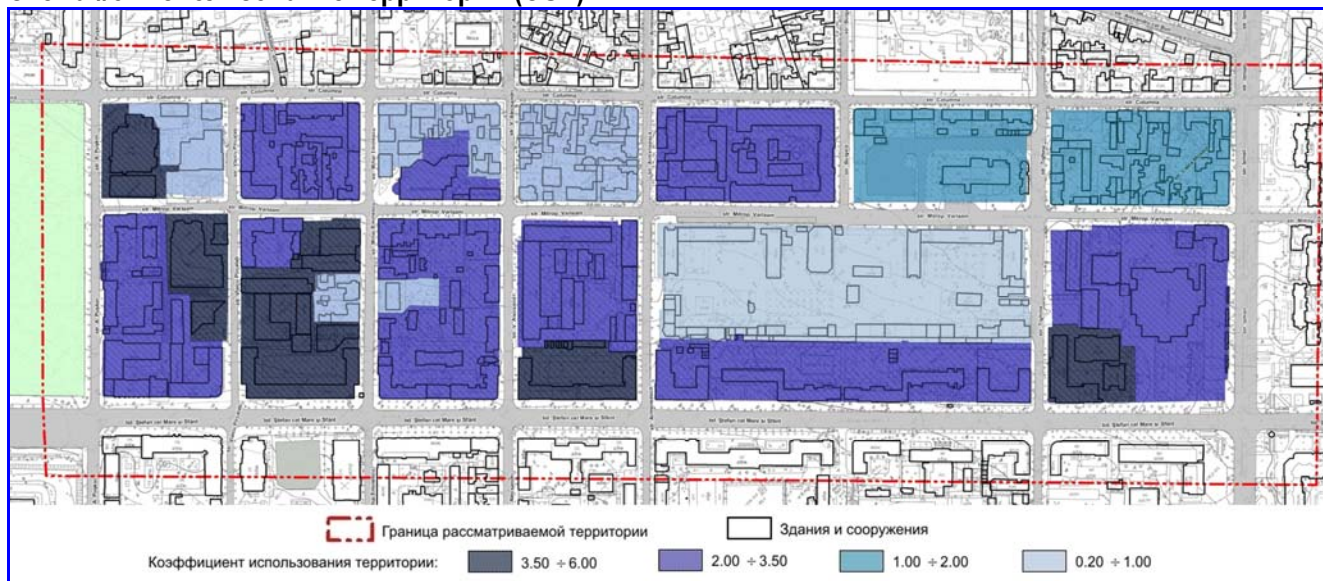


Коэффициент использования территории (CUT) самый высокий в разрезе между улицами Еминеску и Пушкин, и ниже, на участке между ул. Армянэ и Измаил. На 90% участков – CUT ниже трех. Коэффициент

наименее низкий (от 0,2 – до 1) в районе 'Пяца Централэ' и нижнего квартала между улицами Армянэ и Тигина.

Процент занятости территории ('POT') на участках более 2/3 зоны - ниже 50%. Этот уровень существенно ниже на участке между улицами Измаил и Арямнэ (обе стороны улицы). Наивысший в самом начале улицы со сторон Кафедрального Парка ('Leogarnd Hotel & Convention Center' и коммерческий центр 'Sun City'). Уровень ниже 35% в районах 'Пяца Централэ', Центрального Автовокзала и квартала магазина 'UNIC'.

Схема #5: Использование территории (CUT)



Анализ существующей застройки зоны показывает крайне низкую экономическую и градостроительную эффективность использования земельных участков в историческом центре Кишинева.

Город остается важным владельцем земли в зоне

Более 1/2 земельных участков в периметре улицы Митрополит Варлаам остаются в муниципальной собственности Кишинева. Более того, крупным землевладельцем остается государство (территории Автовокзала, Госфилармонии, Театра им. Чехова, и др.). Следует отметить, что около 30% (1,7 гектаров) территории 'Пяца Централэ' (маленькие фрагменты по всей территории квартала) приватизировано частными структурами.

Большинство строений в зоне – частные. Но, в результате приватизации отдельных частей строений, доминирует ситуация существования нескольких собственников в одном здании. Так как кондоминиумы так и не создались, самоуправление продолжает оставаться кадастровым владельцем очень многих строений.

Схема #6: Структура земельной собственности



Резервы развития

Анализ CUT, POT и этажности показывает, что при условии сохранения городской среды свойственной старому Кишиневу, развитие зоны может создать около 600,000 квадратных метров коммерческих площадей (в.т.ч подземные парковки).

#	Квартал	Площадь зданий выходящих на фасад ул. Варлаам подлежащих ревитализации (кв. метров)	Площади под новое строительство (кв. метров)
1.	Пушкин – Влайку Пыркэлаб (верхний квартал)	3,800	-
2.	Пушкин – Влайку Пыркэлаб (нижний квартал)	-	-
3.	Влайку Пыркэлаб – Михай Еминеску (верхний квартал)	4,000	-
4.	Влайку Пыркэлаб – Михай Еминеску (нижний квартал)	5,100	12,000
5.	Михай Еминеску – Василе Александри (верхний квартал)	4,700	4,000
6.	Михай Еминеску – Василе Александри (нижний квартал)	400	5,000
7.	Василе Александри – Армянэ (верхний квартал)	29,500	-
8.	Василе Александри – Армянэ (нижний квартал)	1,600	7,000
9.	Армянэ – Булгарэ (нижний квартал)	16,000	-
10.	Булгарэ – Тигина (нижний квартал)	-	50,000 (подземные парковка и коммерческие площади)
11.	Армянэ – Тигина (верхний квартал)	-	400,000 (в.т.ч. 100,000 – подземная парковка)
12.	Тигина – Измаил (верхний квартал)	6,900	9,000 (подземная парковка)
13.	Тигина – Измаил (нижний квартал)	-	120,000 (в.т.ч. 20,000 – подземная парковка)

Возможность новой настоящей европейской площади Кишинева

Статистически, в Кишиневе более 30 общественных площадей. Но, все они играют важные транспортные функции. Даже главная площадь города – Пл. Великого Национального Собрания – в ее нынешнем виде, не более чем расширенная часть бульвара Штефан чел Маре.

Не удивительно, что проведение любого общественного мероприятия в центре Кишинева создает громадные проблемы для общегородских транспортных потоков. В случаях, когда движение по бул. Штефан чел Маре не перекрывается, то исчезает почти всякая атмосфера праздника и торжества.

Конечно, Площадь Великого Национального Собрания когда-то соответствовала всем советским стандартам проведения городских праздников. Площадь и сейчас очень дружелюбна к военным парадам, политическим митингам и массовым гуляниям.

Очевидно, что сегодня Кишиневу необходим другой тип общественной площади, как во всех уважаемых европейских городах: живого пешеходного и неторопливого пространства свободной городской среды, где ежедневно бы царил атмосфера непринужденного многолюдья, праздника и веселья.

Градостроительное решение эвакуации Центрального Автовокзала уже подтверждено основными градостроительными документами развития Кишинева. Осуществление переноса объекта остается только вопросом времени.

Однако, у города пока нет однозначной стратегии насчет будущего развития этой территории. Существующие идеи в основном исходят от деловых структур связанных с бизнесом вокруг 'Пяца Централэ': расширение рынка, возведение многоуровневой парковки или строительство нового коммерческого центра. Но, для Кишинева – это единственная существующая возможность удовлетворения одной из стержневых потребностей европеизации: создание новой общественной, исключительно пешеходной площади.

Причем, проект новой площади может быть в то же время и коммерческим (строительство подземной многоуровневой стоянки) и идеологическим (возведение посреди площади архитектурно-монументальной композиции, которая бы удовлетворило огромную потребность независимой Молдовы и столичного Кишинева в современных идеологических символах).

4. ДОРОЖНАЯ КАРТА 'ПЕШЕХОДИЗАЦИИ'

Стратегическое Видение

Предлагается создание современной торгово-пешеходной зоны [типа 'Open Mall'] в историческом центре города Кишинева, посредством формирования и развития единого планировочного узла 'Centrul Pietonal al Chişinăului' на базе улицы Митрополит Варлаам, района 'Пяца Централэ' и территории эвакуирующегося Центрального Автовокзала, и с сохранением культурно-исторических ценностей старого города.

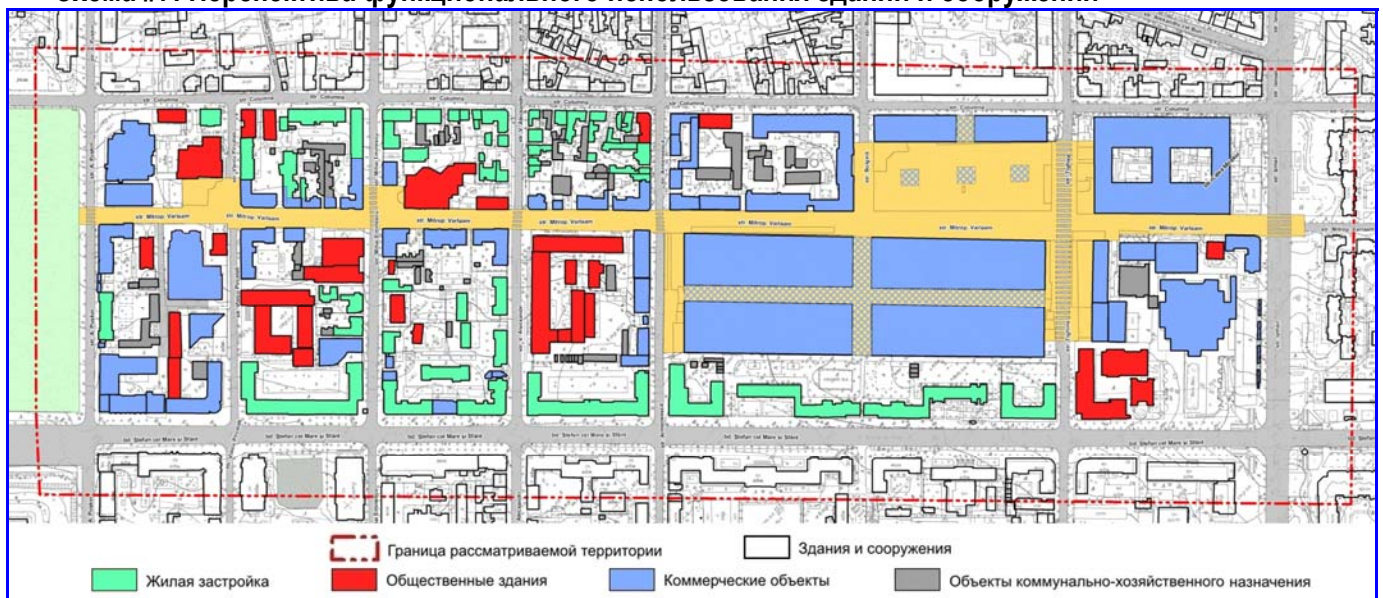
Основа развития зоны - идея системной аттрактивности, рассчитанной на удовлетворение огромной потребности абсолютного большинства временных и постоянных жителей Кишинева [горожане, более 100,000 студентов, жители республики приезжающие в столицу по делам, и иностранцы прибывающие в Молдову] в существовании свободного цельного европейского пространства общения, торговли, развлечения и досуга. Причем, в сравнении с форматом традиционного коммерческого центра (куда приезжают исключительно за покупками, быстро "отовариться" и уйти), зона должна располагать к расслабленному шопингу, полноценному досугу и раскрепощенному общению.

Среда пешеходной 'Варлаамовской' будет существенно отличаться от типовой кишиневской среды тем, что здесь будут доминировать:

- со-масштабность человеку (только несколько уже существующих зданий будут иметь более 5 этажей, большинство строений будет одно, двух и трехэтажным)
- насыщенность объектами торговли, обслуживания, культуры и досуга (преимущественно высококлассными, оригинальными и массовыми)
- богатое присутствие уличных художников, музыкантов, танцоров и 'актеров'
- большая насыщенность фасадных поверхностей в уровне человека (1-й и 2-й этажи), причем с повышенным рангом и уровнем детализации
- разнообразие пространств (пешеход не должен уставать)

В конечном итоге, 'Варлаамовская' зона должна будет стать новым имиджевым символом возрождающейся столицы европеизирующейся Молдовы.

Схема #7: Перспектива функционального использования зданий и сооружений



Стратегические задачи

Реализация намеренной цели предусматривает решение четырех основных стратегических задач:

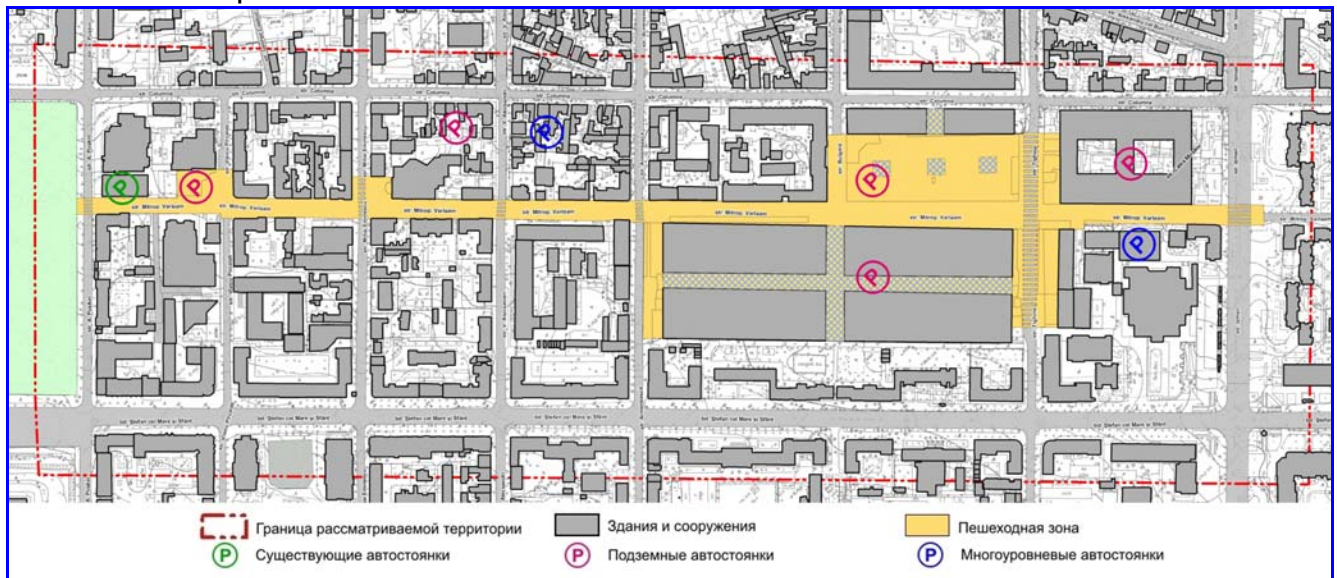
1. Решение транспортных проблем

Бесспорно, краеугольной, первостепенной и самой трудной задачей является освобождение улицы Варлаам от транспорта. В данном контексте, необходимо: (i) найти наиболее приемлемые градостроительные решения перенаправления существующих транспортных потоков (ii) нахождение градостроительных решений организации пересечения ул. Варлаам с улицами Влайку Пыркэлаб, Еминеску, Александри, Армянэ, Булгарэ и Тигина; (iii) решение вопроса боковой транспортной доступности; (iv) организация транспортных парковок в непосредственной близости пешеходной зоны.

Относительная сложность проблемы решается посредством следующих мер:

- Транспортные функции ул. Митрополит Варлаам полностью переводятся на бул. Штефан чел Маре и (частично) улицу Александру чел Бун.
- Движение маршрутного такси по ул. Еминеску будет продлено до ул. Александру чел Бун
- Улица Влайку Пыркэлаб перекрывается с обеих сторон пересечения с ул. Митрополит Варлаам.
- Проблема пересечения Варлаамовской с улицами Еминеску и Александри решается частично: движение будет разрешено только в будние дни до 20:00. В выходные и после восьми вечера – перекрестки должны быть закрыты.
- Пересечение с улицами Тигина и Армянэ будет решаться вкуче с модернизацией 'Пяца Централэ' и переносом Центрального Автовокзала.
- В долгосрочной перспективе все пересечения с улицей Варлаам должны будут пройти через подземные туннельные переходы.
- В контексте требуемых системных реконструкций, должны быть созданы 8 подземных парковок ('Sun City', под новой площадью перед Театром им. Чехова, под территорией Автовокзала, внутри нижних кварталов Измаил-Тигина, Армянэ-Александри и Александри-Еминеску).

Схема #8: Размещение автостоянок



2. Создание соответствующей публичной инфраструктуры

Публичная инфраструктура улицы требует основательной и капитальной перепланировки для соответствия требованиям организации пешеходных зон:

- Инженерная подготовка территории
- Декоративная брусчатка (приближенная к формам мощения старого города)
- Публичное освещение (стильные уличные фонари, соответствующие облику исторического Кишинева)
- Полная реставрация якорных публичных зданий: Госфилармоника, Русский Драмтеатр им. Чехова, здание муниципального театра 'Satiricurs Ion Luca Caragiale', и др.)
- Уличная мебель (урны, скамейки и цветочные вазоны соответствующего качества и дизайна)

3. Архитектурное развитие зоны

Нужно избавиться от «серости» существующей застройки. Рекомендуется активное применение молдавских национальных мотивов, также как и архитектурных или дизайнерских приемов губернского Кишинева.

Необходимо выявить и выделить проектными мероприятиями мемориальные объекты, которые могут увеличивать притягательность пешеходной зоны. Также необходимо бережно сохранить и отреставрировать объекты культурного наследия, (где-то даже и восстанавливать, воссоздавать и даже развить облик старого Кишинева). Причем можно воссоздать только внешние визуальные характеристики (объемы, фасады), а внутренне все подогнать под современные требования.

Дворы, являясь продолжением пешеходной улицы, должны быть тщательно благоустроены, часть дворов (особенно, небольших) может быть перекрыта и превращена в атриумы; там могут быть устроены зимние сады, цветочные оранжереи - магазины цветов и др. Также, благоустройство дворов должно быть исторично, в характере двориков старого уездного Кишинева: газон, бульжник и брусчатка.

Малые архитектурные формы должны будут играть огромную роль в архитектурном развитии зоны и ее имиджевом продвижении. Малые архитектурные формы должны, либо повторять исторические прототипы, либо быть тонко стилизованы под них. Дизайн и благоустройство должны выполняться с изысканным благородством и тонким историческим вкусом (характер архитектурных стилей XIX - начала XX веков). Вместе с тем, возможно применение современной архитектурной стилистики, но это потребует от авторов исключительно талантливых решений.

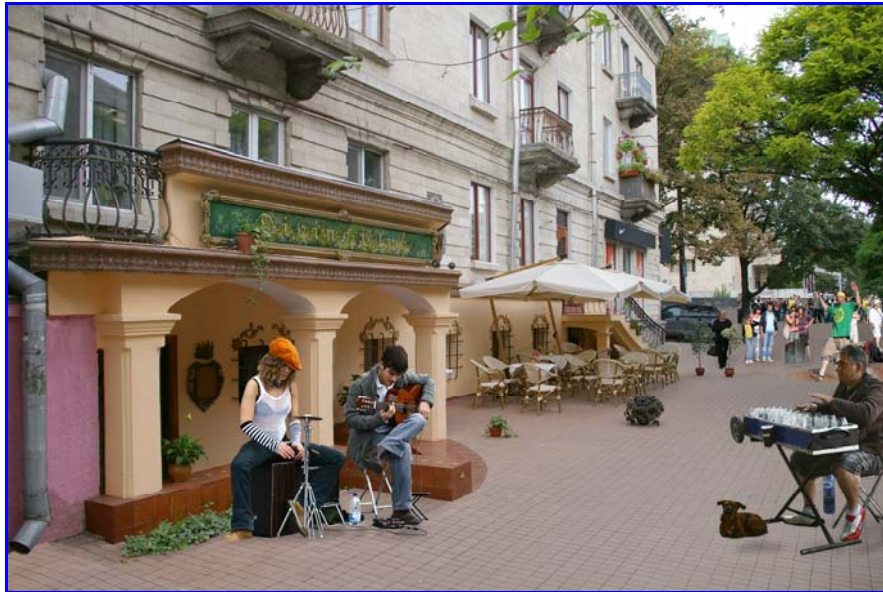
Безусловно, вероятность создания новой общественной площади на месте нынешнего автовокзала – это огромнейшая художественно-архитектурная возможность творения нового символа будущего Кишинева.

4. Функциональное развитие зоны

Для обеспечения адекватного смыслового накопления зоны, абсолютное большинство строений должны быть заняты многообразными предприятиями торговли, общепита и развлечений. Причем, для поддержания разнообразия, наиболее предпочтительными являются относительно небольшие специализированные заведения площадью менее 300 квадратных метров:

- магазины, лавки и киоски по продаже молдавской сувенирной продукции (также, предпочтителен перевод в данную зону 'сувенирного рынка', который сейчас действует у сквера между Театром Еминеску и Органным Залом)
- лавки по продаже книг и полиграфической продукции
- заведения общественного питания, в которых можно было бы отведать блюда поликультурного Кишинева: молдавской, русской, украинской, турецкой, немецкой и других национальных кухонь,
- магазины и дегустационные залы знаменитых молдавских производителей вино - коньячной продукции
- мировые бренды фаст-фуд/ов
- магазины модной одежды, обуви парфюмерии и аксессуаров
- заведения местных производителей пива
- уличные кафе и чайные

- салоны, где можно лицезреть и приобрести художественные произведения, ювелирные изделия, работы мастеров декоративно-прикладного искусства Молдовы
- гостиничные заведения



Также, необходимым качественным условием для создаваемой пешеходной зоны является её информационная насыщенность. Представляется, что желательно ‘насытить’ пространство пешеходной зоны легендами и мифами (подобно тому, как это сделано во многих городах мира). Например, стоит найти (или можно даже придумать):

- винный погреб, который особенно любил Котовский
- ресторан где Карл Шмидт (лучший мэр за всю историю города) любил проводить неформальные встречи с городскими бизнесменами и потенциальными инвесторами
- место где располагался первый кинотеатр Кишинева
- место где располагался первый цирк Кишинева
- дом где останавливался Маршал Антонеску
- другие места, связанные с именами Пушкина, Брежнева, Заикина, Бодюла, Котовского, Щусева и многих других знаменитостей, вокруг чьих именам создалось достаточно много легенд и мифов.

Механизм Внедрения

Масштабность, капиталоемкость, сложность и новизна проекта предусматривают необходимость активного сотрудничества между местным самоуправлением, государственной властью, структурами частного бизнеса и финансовыми учреждениями.

Бесспорно, инициатива и основная роль во внедрении проекта должны принадлежать муниципальным властям Кишинева, так как местное самоуправление является ключевым субъектом планирования городского развития и важным владельцем недвижимого имущества в историческом центре. Также, самоуправление Кишинева должно инициировать переговоры с органами центральной власти с самого начала планирования проекта. Город и государство должны найти наиболее приемлемое решение вопроса эвакуации Центрального Вокзала из центра города. В этом смысле, город располагает земельными резервами, чтобы компенсировать транспортникам перенос объекта и строительство нового автовокзала.

Юридически, предприятие по развитию пешеходной зоны должно быть инициировано созданием акционерного общества (100% муниципальной собственности) 'Centrul Pietonal al Chişinăului', которому бы были переданы на баланс все активы муниципального предприятия 'Piața Centrală', вся муниципальная собственность (земля и строения) в периметральных кварталах улицы Варлаам, а также территория Центрального Автовокзала (после осуществления эвакуации). Миссия новой структуры – полная реализация проекта и пост-имплементационное управление.

После создания единой девелоперской структуры для развития торгово-пешеходной зоны, Муниципий Кишинев должен выйти на сильные международные бизнес-структуры (специализированные в строительстве и управлении больших коммерческих центров) с целью продажи 51% новоиспеченного АО 'Centrul Pietonal al Chişinăului'. В результате, организуется частно-публичное партнерство для реализации проекта, где муниципалитет берет на себя ответственность по развитию публичной инфраструктуры, а бизнес – коммерческое развитие зоны. Финансирование муниципалитетом развития публичной инфраструктуры будет осуществляться за счет ресурсов полученных от продажи 51% акций предприятия. Интерес частного инвестора – развитие коммерческих площадей и их последующая бизнес-эксплуатация по модели менеджмента коммерческих центров типа 'Mall'. В дальнейшем, на пост-имплементационном этапе, все доходы города от предприятия будут перенаправляться исключительно на развитие публичной инфраструктуры зоны.

Все уже существующие экономические агенты зоны находятся преимущественно в выигрышном положении, поскольку реализация проекта намного повысит цены на их недвижимость и поспособствует увеличению капитализации их бизнеса. Их участие в проекте будет в основном сфокусировано на активном участии в процессе градостроительного планирования, организационном содействии в реализации инфраструктурных работ и активном апгрэйде своего недвижимого имущества.

Следует отметить, что процесс ревитализации всех без исключения зон будет строго регламентироваться самоуправлением Кишинева посредством градостроительного инструментария зонирования. Таким образом, маленькие собственники будут поставлены перед выбором: либо полное сотрудничество по ревитализации между всеми индивидуальными собственниками – совладельцами отдельных зданий или участков, либо ревитализация с участием стратегического бизнес-партнера проекта.



Необходимые инвестиции

#	Партнеры	Необходимые Инвестиции (приблизительно)
1.	Самоуправление Муниципия Кишинев	<p>(I) Необходимо <u>≈ €400,000</u> для обеспечения менеджмента инициирования проекта (создание АО 'Centrul Pietonal al Chişinăului' + ТЭО и проектная документация + маркетинг привлечения стратегического бизнес-партнера).</p> <p>(II) Необходимо около <u>€1,750,000</u> для ключевого благоустройства публичной инфраструктуры в целях 'пешеходизации' улицы Варлаам, в.т.ч.:</p> <p style="padding-left: 40px;">Стоимость нового мощения: € 375,000¹</p> <p style="padding-left: 40px;">Стоимость нового озеленения: € 60,000²</p> <p style="padding-left: 40px;">Установка уличной мебели: ≈ €20,000³</p> <p style="padding-left: 40px;">Установка уличных фонарей: €86,000⁴</p> <p style="padding-left: 40px;">Замена существующих инженерных сетей: ≈ €500,000⁵</p> <p style="padding-left: 40px;">Организация пересечений Варлаамовской с улицами Еминеску, Александри, Армянэ, Булгарэ и Тигина, а также соответствующее благоустройство перекрестков: ≈ €100,000</p> <p style="padding-left: 40px;">Апгрэйд главных фасадов: ≈ €500,000</p> <p style="padding-left: 40px;">Малые архитектурные формы: ≈ €100,000</p>
2.	Стратегический бизнес-партнер проекта (владелец 51% АО 'Centrul Pietonal al Chişinăului)	≈ €400 млн. ⁶ (в.т.ч. >30% - долевое участие со-владельцев участков и строений на территории центрального рынка и сопредельных кварталов)
3.	Малый и средний бизнес уже существующий в зоне (владелец строений подлежащих ревитализации)	Около €7-10 млн. ⁷
4.	Государство (при поддержке муниципия)	Эвакуация Центрального Автовокзала и строительство нового объекта: около €1.5 млн. + выделение участка под новый объект (из земельного резерва города)

¹ Демонтаж 23,000 м² асфальтного покрытия x €70/ м² + демонтаж 21,000 м² тротуаров x €70/ м² + укладка 44,000 м² новой тротуарной плитки x €25/ м²

² Выкорчевка 110 старых деревьев x €375/шт. + посадка 260 новых деревьев (клен шаровидный) x €70/шт.

³ 320 уличных скамеек x €60/шт.

⁴ 480 штук x €180/шт.

⁵ При активном участии коммунальных предприятий 'Ara-Canal', 'Termosol', 'Lumteh', 'Chisinau-Gaz)

⁶ Около 600,000 м² новых коммерческих площадей x €700/ м²

⁷ Ревитализация ≈ 70,000 м² существующих строений

Поэтапность внедрения проекта

Самоочевидно, комплексность проекта требует существования нескольких стадий внедрения. По предварительным расчетам для базового формирования образа торгово-пешеходной улицы понадобится не менее 3-х лет, а для полной реализации проекта необходимо около 8 лет.

#	Этап	Период	Действия	Nota Bene
1.	Инициирование	месяцы 1-6	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Организация АО 'Centrul Pietonal al Chșinaului' (100% собственность Кишиневского самоуправления) ▪ Разработка ТЭО для публично-частного партнерства ▪ Разработка и официальный эндорсмент проектной документации 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Около €400,000 муниципальных инвестиций (возможно полное или частичное покрытие средств за счет международной технической помощи – грантов)
2.	Привлечение стратегического бизнес – партнера проекта	месяцы 7-12	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Международный маркетинг проекта (контракт со специализированным международным учреждением) ▪ Проведение международного тендера ▪ Подписание контракта публично-частного партнерства ▪ Продажа 51% акций АО 'Centrul Pietonal al Chșinaului' 	<ul style="list-style-type: none"> * в любом случае, бюджет инициирования проекта будет покрыт за счет продажи 51% акций АО 'Centrul Pietonal al Chșinaului'
3.	Формирование базовых основ 'пешеходизации'	месяцы 12 – 36	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Благоустройство публичной инфраструктуры участка 'Пушкин – Александри' (замена инженерных сетей, новое мощение, посадка новых деревьев, соответствующее обустройство перекрестков, новое освещение, уличная мебель, и т.д.) ▪ Бизнес-партнер завершает подготовку всей проектной документации и получает все необходимые разрешения для начала строительной деятельности на территории 'Пяца Централэ' ▪ Ревитализация основных кварталов ▪ Осуществление эвакуации Центрального Автовокзала 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Благоустройство публичной инфраструктуры будет осуществляться из средств заплаченных стратегическим бизнес - партнером при выкупе 51% акций ▪ Доля городского самоуправления в АО 'Centrul Pietonal al Chșinaului' будет уменьшаться пропорционально осуществлению инвестиционного плана бизнес - партнером проекта
4.	Формирование функциональной торгово-пешеходной среды на участке 'ул. Пушкин - ул. Александри'	месяцы 24 – 36	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ревитализация существующей застройки и завершение нового строительства в зоне ▪ Открытие новых предприятий торговли, общепита и досуга в зоне ▪ Заселение зоны с представителями уличных художников, музыкантов, танцоров и 'актеров' ▪ Мощная информационная поддержка проекта (в.т.ч. 'мифологизация' и 'легендирование' зоны) 	
5.	Формирование функциональной торгово-пешеходной среды на участке 'ул. Александри – ул. Тигина'	месяцы 24 – 50	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Благоустройство публичной инфраструктуры участка 'Александри – Измаил' (замена инженерных сетей, новое мощение, посадка новых деревьев, соответствующее обустройство перекрестков, новое освещение, уличная мебель, и т.д.) ▪ Завершение строительства коммерческих площадей на территории 'Пяца Централэ' ▪ Формирование новой общественной площади на территории эвакуированного Центрального Автовокзала ▪ Завершение ревитализации территории существующей застройки зоны 	

#	Этап	Период	Действия	Nota Bene
6.	Завершение процесса формирования целостной и действенной функциональной торгово-пешеходной среды от ул. Пушкина до ул. Измаил	месяцы 50 – 62	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Полное завершение строительных работ по всей зоне ▪ Заселение большинства новых коммерческих площадей арендаторами или новыми собственниками 	
7.	100% -ая функциональность всех коммерческих площадей зоны	месяцы 62 - 90	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Полная и ежедневная 'пешеходизация' улицы ▪ Функционирование всех предприятий зоны 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ АО 'Centrul Pietonal al Chşinaului' будет управлять новыми коммерческими площадями по схеме менеджмента коммерческими центрами типа 'Mall'

5. ПРИЛОЖЕНИЯ

1. Схема размещения зоны в системе города
2. Схема функционального назначения зданий и сооружений в 1980 году.
3. Схема функционального назначения территорий
4. Схема высотности застройки
5. Схема застройки по степени износа
6. Схема плотности расселения
7. Схема гидрологического зонирования