

СОВРЕМЕННЫЕ ЗАДАЧИ ПОВЫШЕНИЯ КАЧЕСТВА ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ

Стариков Александр Александрович,

кандидат архитектуры, профессор,
советник ректората УрГАХУ,
почетный академик Российской академии художеств,
член-корреспондент Российской академии архитектуры и строительных наук, народный архитектор России,
ФГБОУ ВО «Уральский государственный архитектурно-художественный университет»,
Екатеринбург, Россия

УДК 711.4
ББК 85.118

Аннотация

Статья посвящена актуальным задачам повышения качества городской среды в процессе развернувшегося в стране стратегического планирования пространственного развития городов и регионов. Показано, что без решения этих проблем стратегические цели пространственного развития поселений не могут быть достигнуты. Подробно анализируется отечественный и зарубежный опыт формирования комфортных, безопасных и эстетических качеств городской среды в процессе разработки и реализации градостроительных преобразований.

Ключевые слова:

стратегии пространственного развития, городская среда, комфорт, безопасность, эстетика

Работа выполнена в рамках тематики НИР РААСН и ЦНИИП Минстроя России

Новейший период развития России отмечен крутым поворотом государственной политики в сторону оптимизации социально-экономического пространственного развития территорий страны, ее регионов, муниципальных образований. Целями этой политики являются не только обеспечение устойчивого экономического роста и научно-технологического развития территорий, повышение конкурентоспособности Российской Федерации на мировых рынках, но и обеспечение равных возможностей для реализации установленных Конституцией РФ экономических, социальных и политических прав граждан на всей территории страны, повышение качества их жизни [1]. Инструментом достижения поставленных целей выбрано стратегическое планирование пространственного развития страны, ее регионов и муниципальных образований [2].

Однако, как видно из содержания последнего документа, пространственное развитие территорий трактуется достаточно узко – лишь в социально-экономическом аспекте. Под этим термином понимается рациональная пространственная организация производительных сил, социальной, транспортной и инженерной инфраструктур. Минэконом развития РФ под рациональной организацией видит установление функциональных зон, планируемое в соответствии со стратегией размещения в них объектов федерального, регионального и местного уровней, развитие транспортной, инженерной, социальной и иных инфраструктур, включая схемы территориального планирования страны, ее субъектов, муниципального района и генеральные планы поселений. Это же понимание градостроительного планирования прописано и в Градостроительном кодексе РФ – основополагающем нормативном документе территориального планирования.

В связи с этим возникает ряд вопросов: можно ли при существующей трактовке стратегии пространственного развития территорий, методике ее разработки и порядке осуществления мониторинга и контроля ее реализации успешно решить поставленные стратегические задачи?

Чего не хватает в практике пространственного развития наших городов и в какой мере может быть использован отечественный и зарубежный положительный опыт?

Как показал анализ существующей градостроительной практики, процесс укрупнения столиц и региональных метрополий в России сопровождается значительной поляризацией поселений по численности населения, социально-экономическому развитию и качеству жизни граждан, увеличением потоков маятниковой трудовой миграции, ухудшением экологической обстановки, превращением некогда процветающих территорий в трущобы и т. д.

Существующий перекос в градостроительной деятельности и отсутствие эффективного ее регулирования привели к массовому строительству жилья, спрос на которое только растет в ущерб сопутствующей социальной инфраструктуре, транспортному обеспечению, местам приложения труда. Застройка крупнейших городов растет ввысь и вширь, уплотняя центры и захватывая земли сельхозугодий и лесопарков, прибрежные территории рек и озер. Углубляется функциональная поляризация центра и окраин, а улично-транспортные сети не справляются с потоками маятниковой миграции населения. Отсюда ажиотажный спрос на жилье ближе к центру, что успешно капитализирует строительный девелопмент.

Конфликт интересов бизнеса и общества в градостроительной деятельности достиг апогея, вызывая справедливый протест граждан против нарушения их прав на благоприятную городскую среду обитания [3]. Если все и дальше пойдет так, то поставленные государством стратегические цели в части соблюдения экономических и социальных прав граждан, повышения качества их жизни на всей территории страны не будут достигнуты.

Первоочередной задачей является снятие инфраструктурных ограничений для сбалансированного развития крупнейших городов и их окружения и выравнивание социально-экономических условий и качества жизни населения этих территорий.

Каким образом развитые страны мира решили эту проблему в середине прошлого века? Они стабилизировали рост населения крупнейших городов, не увеличивая их застройку ввысь и вширь, создав необходимые социально-экономические условия для развития пригородов и городов-спутников. Формирование полицентрической планировочной структуры происходило как формированием их агломераций, так и созданием полноценных в социальном и экономическом отношении планировочных районов. Действительно, сравнивая динамику развития крупнейших агломераций Большого Парижа, Большого Лондона и Большого Токио, можно заметить, что с 1950-х до начала 2000-х гг. численность населения «внутренних городов» не только не увеличилась, но даже несколько упала, в то время как общее количество населения возросло в несколько раз [4] (рис. 1).

Классическим примером подобных преобразований явился Париж с полным букетом дискомфорта городской среды. В 1965 г. была принята «Генеральная схема реконструкции и развития Парижского района». Ее градостроительные задачи: избежать дальнейшего уплотнения собственно Парижа, преобразовать его моноцентризм в полицентрическую агломерацию, создав

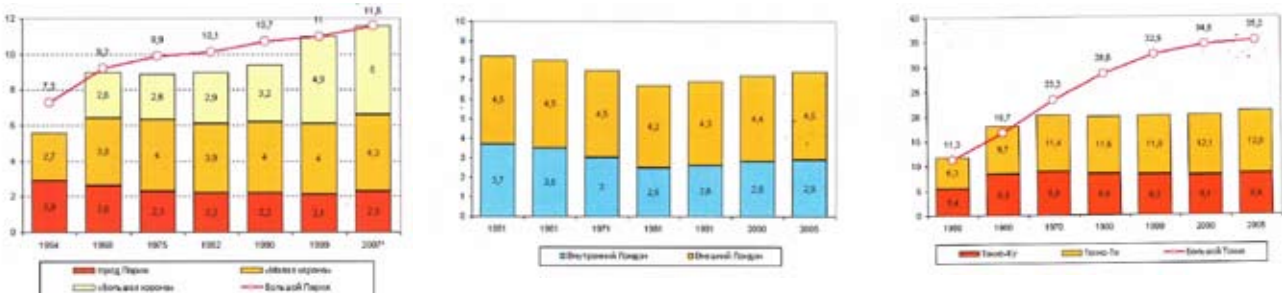


Рис. 1. Сравнительный анализ численности населения Большого Парижа, Большого Лондона, Большого Токио [4]

новые городские центры как в районах планируемой урбанизации, так и в современных пригородах; придать развитию города направленный характер вдоль осей урбанизации, сочетая массивы застройки высокой плотности с зонами естественной среды, предназначенными для отдыха. Выбор осей урбанизации предполагал сохранение крупных лесопарковых зон (Фонтенбло, Сенар, Рамбуйе, Сен-Жермен) и индустриально-экономических приоритетов вдоль сложившихся коммуникационных артерий в долинах рек Сены и Марны.

Примечательно, что местами для городских центров были выбраны плато, окаймляющие долины, а сами долины отведены под зеленые рекреационные зоны с учетом максимального сохранения естественных пейзажей. Кроме этого, новые городские центры разместились в депрессивных пригородах Кретей, Версаль, Сен-Дени, Бобиньи, Дефанс, став средством их обновления.

Обновлению подверглись также другие периферийные районы, не представляющие исторической и художественной ценности. Более бережный подход проявляется в модернизации центральных районов с учетом сохранения их исторического облика [5] (рис. 2).

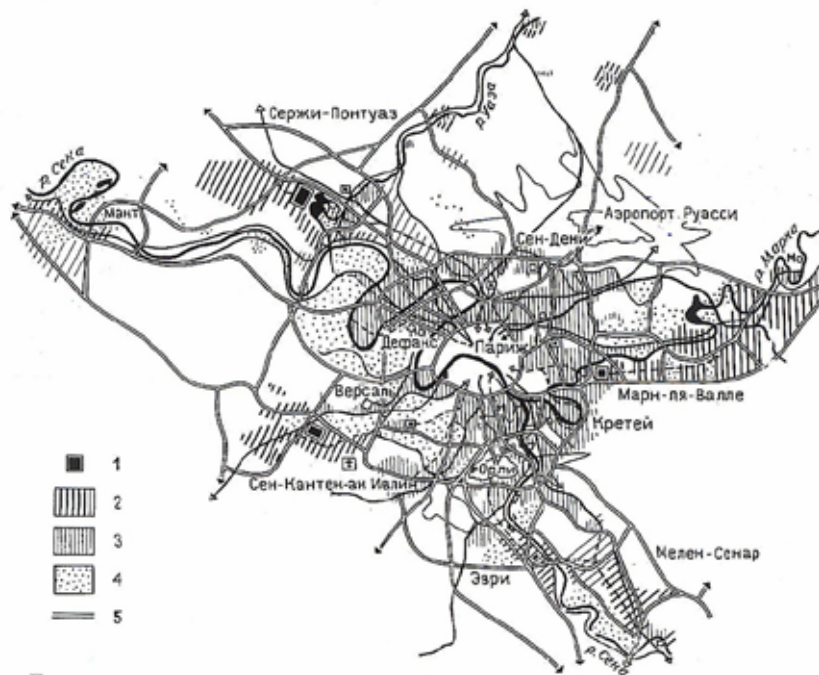


Рис. 2. Генеральная схема развития парижской агломерации. 1 – городской центр; 2 – новое городское образование; 3 – существующая городская застройка; 4 – зеленая зона; 5 – автомобильная магистраль [5]

Создание полицентрической планировочной структуры целесообразно и внутри территорий городов. Особенно это актуально для крупнейших городов России. Разрушение классических основ комплексного освоения территорий в градостроительстве СССР, включая промышленно-селитебные районы, началось в 1960–1970-е гг. в связи с массовым жилищным строительством крупных планировочных районов, так называемых «спальных». Возник дисбаланс размещения мест приложения труда, центров обслуживания и жилых монофункциональных зон, удаленных друг от друга. Это привело к повышенной нагрузке на транспортную систему города и не приспособленную для этого улично-дорожную сеть [6]. Подобно Парижу 1970-х гг., общее количество потерянных часов на 1 человека достигает более 2,5 часа в день, а скорость городского общественного транспорта составляет около 10 км/час. Сохранение прежней градостроительной политики чревато ухудшением этих показателей и дальнейшим снижением качества жизни граждан.

Яркий пример преодоления моноцентрической планировочной структуры внутри городской черты демонстрирует Сингапур. В 1960-е гг. население Сингапура составляло 1,9 млн. человек. Из них две трети проживало в трущобах, а городская среда имела все недостатки крупных мегаполисов: плохой транспорт, жилье, экология, перенаселение, этнические конфликты, что создавало инфраструктурные барьеры для роста города и развития бизнеса. В 1991 г. был принят новый Генеральный план с перспективой на 100 лет. Задачей долгосрочного планирования, по замыслам главного архитектора Луи Тай Керра, явилось сочетание высокого качества городской инфраструктуры, подобной «эффективной машине», с создаваемой «живой» и разнообразной городской средой. Удалось преодолеть моноцентрическую планировочную структуру города, разделив его на пять самодостаточных планировочных районов («регионов») по миллиону жителей в каждом. Коммерческая и деловая активность была развита в районных (региональных) центрах и подцентрах, размещаемых на пересечении веток метро и наземного транспорта, сеть которых для города едина и работает эффективно. Быстро развивающийся бизнес не перегружает центр, а рассредоточен по региональным подцентрам и центрам, благодаря чему ядро города стало местом отдыха горожан, средоточием разнообразных объектов культуры и развлечений развитой туристической индустрии. Снижение транспортной нагрузки, приоритет эффективного общественного транспорта избавили город от скопления и пробок легкомоторного транспорта, оздоровили экологическую обстановку воздушного бассейна, земель и водоемов, а в р. Сингапуре можно даже купаться [7] (рис. 3).



Рис. 3. Центр Сингапура – организация рекреационного пространства [7]

Удалось сохранить большие зеленые пространства-разрывы между «регионами», что также улучшило экологию и качество городской среды в целом.

По словам Луи Тай Керра, эта градостроительная политика позволила не только повысить уровень комфорта городской среды, но и свести на нет случаи социальных и этнических конфликтов [8].

В условиях России также поднимаются проблемы формирования полицентрической планировочной структуры крупнейших городов за счет создания условий для превращения городов-спутников и частей крупных поселений в полноценные центры цивилизации, а не ущербные приатки ядра агломерации. Так, в Санкт-Петербурге предлагается сформировать новые центры

деловой и коммерческой активности и притяжения населения, создав вокруг города предприятия «серого» (промышленного) пояса, соединенные кольцевыми магистралями [9]. А тот же Луи Тай Кер предлагает разделить Москву на три самостоятельных города [7]. Однако отмечается, что сегодня отсутствует инструмент, позволяющий изменить существующую практику ввиду несовершенства законодательной и нормативной базы в области градостроительства и землепользования, а также наличия межселенных барьеров, амбиций муниципальных властей.

Вторая задача заключается в оптимизации транспортной сети в соответствии с полицентрической планировочной структурой агломераций и их метрополий, а также максимальным сокращением времени доступности центров деловой активности и жилья. В зарубежной практике получил распространение так называемый транспортно-ориентированный подход (transit oriented development) ТОД. В Сингапуре центры деловой активности соединены единой транспортной сетью, где есть место для метро, автомобиля, пешеходов и велосипеда. Вокруг этих центров формируется жилая застройка, уплотняющаяся к центру [7] (рис. 4).

В Японии – самом развитом и урбанизированном регионе – транспортная система дополнена высокоскоростными железными дорогами, в том числе монорельсовыми и на магнитной подвеске. Так, магистраль «Синкансен» соединяет «большую тройку» городских агломераций (Токио, Нагоя и Осака), объединив их единым транспортным каркасом в мегалополис Токайдо [10] (рис. 5).

Попытки использования ТОД-подхода осуществляет российско-японская рабочая группа по вопросам городской среды при Минстрое РФ. В ее флагманском проекте «Ботанический сад» (в Москве) продемонстрирована связь метро, железной дороги, наземного транспорта в единый узел не только с пересадочными целями, но и с развитием деловой активности, строительством жилья, общественным пространством и благоустройством р. Яузы [11]. Подобные проекты рабочей группы планируется распространить на другие крупнейшие города России. Как видно, решая задачи собственного пространственного развития, крупнейшие города мира расширяли свою экономику не в старом «панцире» исторически сложившихся планировочных структур, а путем реализации масштабных градостроительных программ по их модернизации. Их целями являлись снятие инфраструктурных ограничений для развития бизнеса, выравнивание социально-экономических условий для жизни населения центра и окраин, сохранение культурных и природных ценностей, формирование комфорта, безопасности и высокого каче-



Рис. 4. Единая пешеходно-транспортная сеть Сингапура, связывающая центр и подцентры деловой активности [7]



Рис. 5. Сеть высокоскоростных железных дорог «Синкансен» [10]

ства городской среды в целом. Не эти ли цели поставлены сейчас в Основах государственной региональной политики России?

Следует, однако, отметить, что согласно планам Минэкономразвития РФ в стране будет создано 20 агломераций городов с оказанием соответствующей господдержки. Однако вызывает недоумение, что их проектирование и формирование стратегий пространственного развития происходят параллельно без особой координации и взаимосвязей. Основной прирост населения снова планируется в крупнейших городах за счет дополнительного уплотнения застройки, роста этажности и консервирования низкого качества комфорта и безопасности городской среды [12].

Задача третья – повышение качества среды городских территорий. Условно городские территории можно разделить на земли преимущественно производственного, жилого, общественно-делового, пешеходно-транспортного, сельскохозяйственного и рекреационного назначения. По эффективности использования они могут быть активными, депрессивными и не используемыми. Качество среды этих территорий характеризуется различным уровнем комфорта, безопасности и эстетики их пространственной организации. К концу прошлого столетия эти территории в стране достигли предельных размеров, дифференциации и монофункциональности, а ввиду остаточного принципа финансирования являлись в большинстве своем малокомфортными, социально и экологически опасными и неэстетичными.

В мировой и отечественной практике получил распространение принцип комбинирования (смешивания) нескольких функций. Их взаимодействие приносит синергетический эффект, повышает транспортно-пешеходную доступность элементов инфраструктуры, повышает разнообразие среды, улучшает эстетический вид застройки, привлекает людей.

Этот принцип может распространяться в границах агломераций и планировочной структуры не только города, но и планировочного района, микрорайона, многофункционального комплекса, квартала, улицы и даже одного высотного здания (вертикальной улицы). Много веков он широко применялся как в других странах, так и в России для формирования улиц и площадей, вплоть до 1960-х гг., когда массовое жилищное строительство спальных районов свободной планировки с минимальным нормативным обслуживанием не вытеснили его вместе с квартальной застройкой. Идея многофункциональной застройки благожелательно воспринята де-

VELOПМЕНТОМ, ПОСКОЛЬКУ ПОВЫШАЕТ КОМФОРТ, РАЗНООБРАЗИЕ, ИДЕНТИЧНОСТЬ ПРОДУКТА И ЕГО ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОСТЬ ДЛЯ ПОКУПАТЕЛЕЙ.

Наглядными примерами могут служить многофункциональные комплексы «Сити Парк» в Москве или «Макаровский квартал» в Екатеринбурге. В первом из них помимо жилья предусмотрены фитнес-центры, рестораны, магазины, детский сад и множество мест для спорта и отдыха. Во втором, на месте снесенной мельницы, размещаются детский сад в здании бывшей лаборатории, оранжерея, зимний сад, летнее кафе, выставочные центры, новые общественные зоны на набережной. В старой мельнице будет жилье в стиле лофт (рис. 6).



Рис. 6. Многофункциональный жилой комплекс «Макаровский». Екатеринбург

Расширяется и линейка различных типов предлагаемых квартир. Так, Санкт-Петербургская компания Legenda Intelligent Development дает на выбор покупателю более 130 различных типов планировок [13].

Стратегия планирования устойчивых жилых пространств ООН-Хабитат предусматривает простор для уличной сети (не менее 30% городской земли), высокую плотность населения (минимум 15 000 жителей на 1 кв. км.), социальное разнообразие жилья (20–50% доступно для среднего класса), полифункциональность (монофункциональные территории не должны занимать более 10% площадей в любом районе) [14]. На основе этих установок ООО «КБ Стрелка» по заказу Дом.рф в 2017 г. разработало и опубликовало первую редакцию книги первой «Свода принципов комплексного развития территорий». В ней определены качественные характеристики городской среды (разнообразие и компактность), желаемые ее модели, принципы комплексного развития городских территорий, а также подробные рекомендации по планировке и застройке жилого района, благоустройству общественных пространств. В последующих книгах предполагается на основе изложенных принципов и моделей конкретизировать меры по развитию существующих жилых зон, освоению свободных территорий и благоустройству открытых общественных пространств. Предполагается на основе этих принципов и мер внести существенные поправки в Градостроительный кодекс Российской Федерации, поправить нормативы градостроительного проектирования [15]. Предлагаемые стандарты комплексного развития территорий и ключевые критерии качественной жилой застройки: разнообразие функций, смешанная застройка, варианты жилья, безопасность, экология, ограничение высоты и плотности застройки в зависимости от ее модели – получили существенную поддержку Минстроя РФ и специалистов на форуме «Среда для жизни: все о жилье», прошедшем 18–19 мая 2018 г. в Калининграде [16] (см. табл.).

Сводные показатели для моделей городской среды [13]

Характеристики и показатели	Малоэтажная жилая модель	Среднеэтажная жилая модель	Центральная модель
Площадь квартала, га	2–4	2–3	0,6–1,5
Максимальная длина квартала, м	300	200	150
Высотность застройки, этаж	1–4	5–7	5–9
Плотность застройки, тыс. м ² /га	4–6	15–20	18–25
Плотность населения чел./га	50–80	350–450	400–500
Доля помещений коммерческой инфраструктуры, %	5–10	5–20	20–40
Обеспеченность парковочными местами, м.-мест / 1000 чел.	375	235	150

Стандарты комплексного развития жилых территорий можно только приветствовать еще и потому, что в них комфортная и безопасная городская среда трактуется намного шире, чем в приоритетном проекте «Формированные комфортной городской среды», где это формирование сведено лишь к благоустройству общественных пространств [17]. Вопрос заключается в том, насколько быстро они войдут в федеральные нормативные акты, регулирующие градостроительную деятельность в стране.

Особую проблему для развития городов России представляют застроенные территории микрорайонов, к которой относится 77% всего жилого фонда страны. Из них 49% возведено в период массового индустриального строительства (1956–1995). Застройка эта морально и физически устарела, малокомфортна, функционально и эстетически однообразна.

Ее реновация (редевелопмент) в Москве едва ли по силам другим муниципалитетам. Вместе с тем за рубежом за 70 лет накоплен большой опыт по законодательному регулированию, организации и управлению такими программами, их субсидированию из различных источников. Институт экономики города в 2017 г. подготовил обстоятельный обзор реализации подобных масштабных программ в США, Японии, Южной Корее, Гонконге, Нидерландах, Ирландии [18]. Дом.РФ и ООО «КБ Стрелка» планируют разработать и опубликовать принципы развития застроенных территорий в книге второй «Принципов комплексного развития» [15]. Вместе с тем муниципалитеты крупнейших городов уже сейчас могут сформулировать внятную стратегию реновации районов массовой жилой застройки прошлого века, постепенно приближаясь к стандартам полифункциональности, разнообразия и комфорта жилой среды.

Особую задачу представляет повышение эстетических качеств городской среды. Мы не найдем в законодательной и нормативной базе градостроительной деятельности эстетических требований к застройке или архитектуре зданий. В результате наши города сильно уступают в своей красоте городам как Запада, так и Востока. В то же время человечество, по словам Аристотеля, всегда стремилось к красоте. И сейчас в известной «пирамиде счастья» от места проживания Ричарда Флориды эстетическая его привлекательность венчает базовые возможности, услуги и ценности, определяющие качество жизни граждан [19].

Наш молодой девелопмент еще не осознал добавочной стоимости от эстетически выразительного продукта, отсюда полное неуважение к авторским правам архитектора, его профессии. Но коль скоро стратегии пространственного развития городов имеют целью повышение качества жизни граждан, они должны включать удовлетворение и этих потребностей.

Подводя итог, можно сделать следующие выводы: существующая трактовка стратегий пространственного развития муниципальных образований России в недостаточной степени включает задачи качественного совершенствования городской среды. Все это сохраняет существенные ограничения как для роста городов, их привлекательности, так и для повышения качества жизни населения. Опыт крупнейших мегаполисов мира, реализовавших во второй половине XX в. масштабные градостроительные программы децентрализации расселения, формирования полицентрических агломераций и планировочных структур, систем скоростного общественного транспорта, комплексного развития территорий, жесткого градостроительного регулирования, позволил повысить качество городской среды как в комфортном, экологическом, так и в эстетическом отношении. Учитывая сформулированный общественный запрос на качественную городскую среду, не следует его игнорировать вообще или сводить только к благоустройству общественных пространств. Стратегическое пространственное планирование развития городов на перспективу 2030–2035 гг. по инициативе государственной власти – реальный шанс повышения качества градостроительных и архитектурных решений, архитектурно-пространственной среды городов в целом.

Библиография:

1. Об утверждении основ государственной политики регионального развития Российской Федерации на период до 2025 года: Указ Президента Российской Федерации от 16 января 2017 года, № 13, разд. III.6.
2. О содержании, составе, порядке, разработке и утверждении стратегии пространственного развития Российской Федерации, а также о порядке осуществления мониторинга и контроля ее реализации: Постановление Правительства РФ от 20.08.2015, № 870.
3. Рекомендации Совета при Президенте Российской Федерации по развитию гражданского общества и правам человека по итогам специального заседания на тему: «Обеспечение прав граждан на благоприятную окружающую среду и учет мнения населения при формировании и реализации градостроительной политики». – М., 21 марта 2016 г.
4. Слука, Н. Глобальные города [Электронный ресурс] / Н. Слука. – URL: <http://www.demoscope.ru/weekly/2008/0343/tema06.php>
5. Соловьев, Н. К. Современное развитие Парижа и Парижской агломерации [Электронный ресурс] / Н. К. Соловьев. – URL: <http://townevolution.ru/books/item/f00/s00/z0000013/st002.shtml>
6. Мазаев, Г. В., Верховых, Е. Ю. Влияние идей постиндустриализма на развитие промышленных городов Урала / Г. В. Мазаев, Е. Ю. Верховых // Академ. вестн. УралНИИпроекта РААСН. – 2017. – № 4.
7. Город будущего Сингапур [Электронный ресурс] – URL: <https://trendymen.ru/business/ideas/119143/>
8. Завадский, М. В городе должен быть порядок / М. Завадский // Эксперт. – №43. – 28 октября – 03 ноября 2013 г.
9. Кондиайн, М. О. Полицентризм – панацея или утопия / М. О. Кондиайн // Фундаментальные, поисковые и прикладные исследования РААСН по научному обеспечению развития архитектуры, градостроительства и строительной отрасли Российской Федерации в 2017 г.: сб. науч. тр. РААСН. Т. 1. – М.: АСВ, 2018.
10. Транспортная система Японии [Электронный ресурс] – URL: https://www.e-reading.club/chapter.php/127766/78/Maksakovskiii-Geograficheskaya_kartina_mira_Posobie_dlya_vuzov
11. Проект российско-японской рабочей группы «Ботанический сад» [Электронный ресурс] – URL: https://www.min-stroyrf/press/covet_fonda_edinogo_instituta_razvitia_zhilichnoy_stere

12. ЛеТабурет: Лето 2018. Книга замечательных объектов Екатеринбурга: Спец. вып. – Екатеринбург: Юнивер пресс, 2018. – С. 10–11
13. Шукин, А. Вперед в прошлое: ставка на кварталы / А. Шукин // Эксперт. – 28 мая – 3 июня 2018, № 22.
14. ANewStrategyofSustainableNeiqhbourhood, http://unhabitat.org/wp-content/upload1/2014/05/5-Principles_web.pdf
15. Свод принципов комплексного развития территорий. Первая редакция. Кн. 1 [Электронный ресурс] – URL: <https://дом.рф/development/prinsiry-kompleksnogo-razvitya-territoiy>
16. Комфортная среда: как будут развиваться российские города [Электронный ресурс] – URL: <https://realty.rbc.ru/news/5b07bc/49a794779a3b97ed4>
17. Паспорт приоритетного проекта «Формирование комфортной городской среды». Утвержден Президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и приоритетным проектам (протокол от 21 ноября 2016 года №10).
18. Экономика городского редевелопмента: зарубежный опыт [Электронный ресурс] // Фонд «Институт экономики города». – М.: 2017. – URL: <http://www.urbangorodskogo-redevelopmenta-zarubezhnyy-opyt-institute-ekonomiki-goroda-i-yul-2017-0.pdf>
19. Флорида, Р. Кто твой город? Креативная экономика и выбор места жительства / Пер. с англ. / Ричард Флорида. – М.: Strelka Press, 2014. – С. 291.

Статья поступила в редакцию 15.10.2018

Лицензия Creative Commons

Это произведение доступно по лицензии Creative Commons «Attribution-ShareAlike» («Атрибуция – На тех же условиях») 4.0 Всемирная.



CURRENT CHALLENGES IN URBAN ENVIRONMENT QUALITY IMPROVEMENT

Starikov, Alexander A.

PhD. (Architecture), Professor,
Adviser to the Rector of USUAA,
Honored Academician of the Russian Academy of Art,
Corresponding Member of the Russian Academy of Architecture and Civil Engineering,
People's Architect of Russia.
Ekaterinburg, Russia

Abstract

The article addresses current quality improvement challenges facing the urban environments in the context of the spatial planning strategies being implemented by cities and regions in Russia. It is shown that without resolving these challenges the strategic planning goals cannot be achieved. The author reviews domestic and international experiences in the creation of comfortable, safe and esthetically pleasing urban environments in the course of development and implementation of urban planning transformations.

Keywords:

spatial development strategy, urban environment, comfort, safety, esthetics

References

1. On the Approval of the Foundations of the Regional Development Policy of the Russian Federation for the period till 2025: Decree of the President of the Russian Federation dated January 16th, 2017, No. 13, section III.6. (in Russian)
2. On the Contents, Structure, Procedure, Development and Approval of the Spatial Development Strategy of the Russian Federation, and on the Procedure for the Monitoring and Evaluation of Its Realization: Governmental Resolution of the Russian Federation dated 20.08.2015, No. 870. (in Russian)
3. Recommendations of the Council on the Development of Civil Society and Human Rights under the President of the Russian Federation following the results of a special session on the theme: «Ensuring of the Rights of Citizens to Favorable Environment and Allowing for the Public Opinion in Developing and Realizing of the Planning Policy». Moscow, March 21st, 2016. (in Russian)
4. Sluka, N. (2008) Global cities [Online]. Available from: <http://www.demoscope.ru/weekly/2008/0343/tema06.php> (in Russian)
5. Solovyev, N.K. Modern development of Paris and Parisian agglomeration [Online]. Available from: <http://townevolution.ru/books/item/f00/s00/z0000013/st002.shtml> (in Russian)
6. Mazayev, G.V., Verkhovykh, E.Yu. (2017) Mazayev, G.V., Verkhovykh, E.Yu. (2017) The influence of postindustrialist ideas on the development of industrial cities in the Urals. Academic bulletin of UralNIIproekt RAASN, No. 4. (in Russian)
7. Singapore, a City of the Future [Online]. Available from: <https://trendymen.ru/business/ideas/119143/> (in Russian)
8. Zavadsky, M.V. (2013) There should be order in the city. Expert, No.43, October 28th – November 3rd. (in Russian)

9. Kondiain, M.O. (2018) Polycentricity – a Panacea or a Utopia. In: Fundamental, search and applied studies at RAASN to provide scientific evidence for the development of architecture, planning and building sectors in the Russian Federation in 2017. Proceedings of RAASN. Vol. 1. Moscow: ASV, 2018. (in Russian)
10. The transport system of Japan [Online]. Available from: https://www.e-reading.club/chapter.php/127766/78/Maksakovskiii-Geograficheskaya_kartina_mira_Posobie_dlya_vuzov (in Russian)
11. The project of the Russian-Japanese working group «Botanical Garden» [Online]. Available from: https://www.min-stroyrf/press/covet_fonda_edinogo_instituta_razvitiya_zhilichnoy_stere (in Russian)
12. LeTaburet: The Summer of 2018. A book of wonderful objects of Ekaterinburg. Ekaterinburg: Univer press, p. 10–11 (in Russian)
13. Shchukin, A. (2018) Forward to the past: putting a stake on city blocks. *Expert*. May 28th – June 3rd, No. 22. (in Russian)
14. A New Strategy of Sustainable Neighborhood, http://unhabitat.org/wp-content/uploads/2014/05/5-Principles_web.pdf
15. A collection of principles of comprehensive territorial development. First edition. Book 1 [Online]. Available from: <https://дом.рф/development/prinsiry-kompleksnogo-razvitya-territoiy> (in Russian)
16. A comfortable environment: how the Russian cities will be developing [Online]. Available from will develop: <https://realty.rbc.ru/news/5b07bc/49a794779a3b97ed4>
17. The passport of the priority project «Formation of comfortable city environment». Approved by the Presidium of the Council on Strategic Development and Priority Projects under the President of the Russian Federation (Minutes dated November 21st, 2016, No.10). (in Russian)
18. City redevelopment economy: foreign experience. [Online]. «City Economics Institute» Foundation. Moscow: 2017. Available from: <http://www.urbangorodskogoredevelopmenta-zarubezhnyy-opyt-institute-ekonomiki-goroda-i-yul-2017-0.pdf> (in Russian)
19. Florida, R. (2014) Who's Your City? How the Creative Economy Is Making Where You Live the Most Important Decision of Your Life. Translated from English. Moscow: Strelka Press, p. 291. (in Russian)