

Понятие «городской среды»

ИТП «Урбаника»

Котова Екатерина

Что такое городская среда?

Этажность **Экология** Человеческий капитал **Центр города** Фасады Услуги Уплотнительная застройка **Улицы**
Транспортная инфраструктура Третье место Торгово-развлекательный центр Территории доступного интернета
Творческие мастерские Стандарты городской среды Среда Спортивные площадки **Социальная инфраструктура**
События Сегрегация Реклама **Публичные пространства** **Площади** Плотность застройки Парковки **Парки, скверы**
Офисная недвижимость **Озеленение** Общественный транспорт Общественное питание Общественная жизнь города Образование
Набережные Местное самоуправление Историческое наследие **Культура** Концертные площадки Капитализация городского
пространства Инфраструктура свободного времени **Инженерная инфраструктура** Имиджевые объекты города
Жители **Жилые районы** **ДИЗАЙН** Деятельность **Городская среда** Городская
реклама **Городское сообщество** **Благоустройство** Безопасность **Архитектурный облик**
городского пространства Архитектура

Понятие «городская среда»

ГОРОДСКАЯ СРЕДА оценивается наблюдателем, как соединительная бестелесная ткань между наполняющими город объектами.

ГОРОДСКАЯ СРЕДА генерирует эмоциональное восприятие города, вызывает желание в нем жить, работать, заниматься творчеством, воспитывать детей или наоборот, желание покинуть территорию в поисках более близкого и комфортного места обитания.

Визуализация городской среды на примере зарубежных стран: архитектурный облик городского пространства



Визуализация городской среды на примере зарубежных стран:
жилая недвижимость



Визуализация городской среды на примере зарубежных стран: городской дизайн



Визуализация городской среды на примере зарубежных стран: общественные здания и объекты социального назначения



Студенческое общежитие. Дания



Городская библиотека. Лоя, Финляндия
Фото:Hans Koistinen



Детский сад . Монтей, Швейцария



Здание центра детского развития Университета Калгари,
Канада

Визуализация городской среды на примере зарубежных стран: транспорт



Визуализация городской среды на примере зарубежных стран: офисная недвижимость



Понятие «городская среда»

ГОРОДСКАЯ СРЕДА оценивается наблюдателем, как соединительная бестелесная ткань между наполняющими город объектами.

ГОРОДСКАЯ СРЕДА генерирует эмоциональное восприятие города, вызывает желание в нем жить, работать, заниматься творчеством, воспитывать детей или наоборот, желание покинуть территорию в поисках более близкого и комфортного места обитания.

ГОРОДСКАЯ СРЕДА – это набор политик городского развития, через которые город и его жители могут быть конкурентны на быстроизменяющихся рынках рекрутинга, товаров, информации, услуг и др.

Элементы городской среды, наиболее актуальные для российских городов

Наличие/отсутствие исторического ядра



1. Уникальность города

Разные типы недвижимости



2. Формируют разнообразие городского ландшафта

Личный и общественный транспорт



3. Определяет скорость, комфортность и безопасность передвижения горожан

Уровень преступности



4. Желание жить в городе, ощущение безопасности

Развитие потребительского рынка и рынка социальных услуг



5. Разнообразие досуга и возможность получения желаемой услуги



1. Уникальность города

Речь идет о застройке центральных частей города, наличии или отсутствии целостного исторического центра, отдельных зданий, являющихся памятниками архитектуры того или иного периода, просто зданий, представляющих архитектурную ценность, а также их территориальной дислокации



Например, г. Нижний Новгород

- Города, имеющие исторический центр



Например, г. Кемерово

- Города, имеющие градостроительные ансамбли или комплексы как советского времени, так более раннего периода



Например, г. Новочебоксарск

- Города, состоящие исключительно из типовых спальных районов



Например, г. Йошкар-Ола

- Города, целенаправленно формирующие центр города последние десятилетия

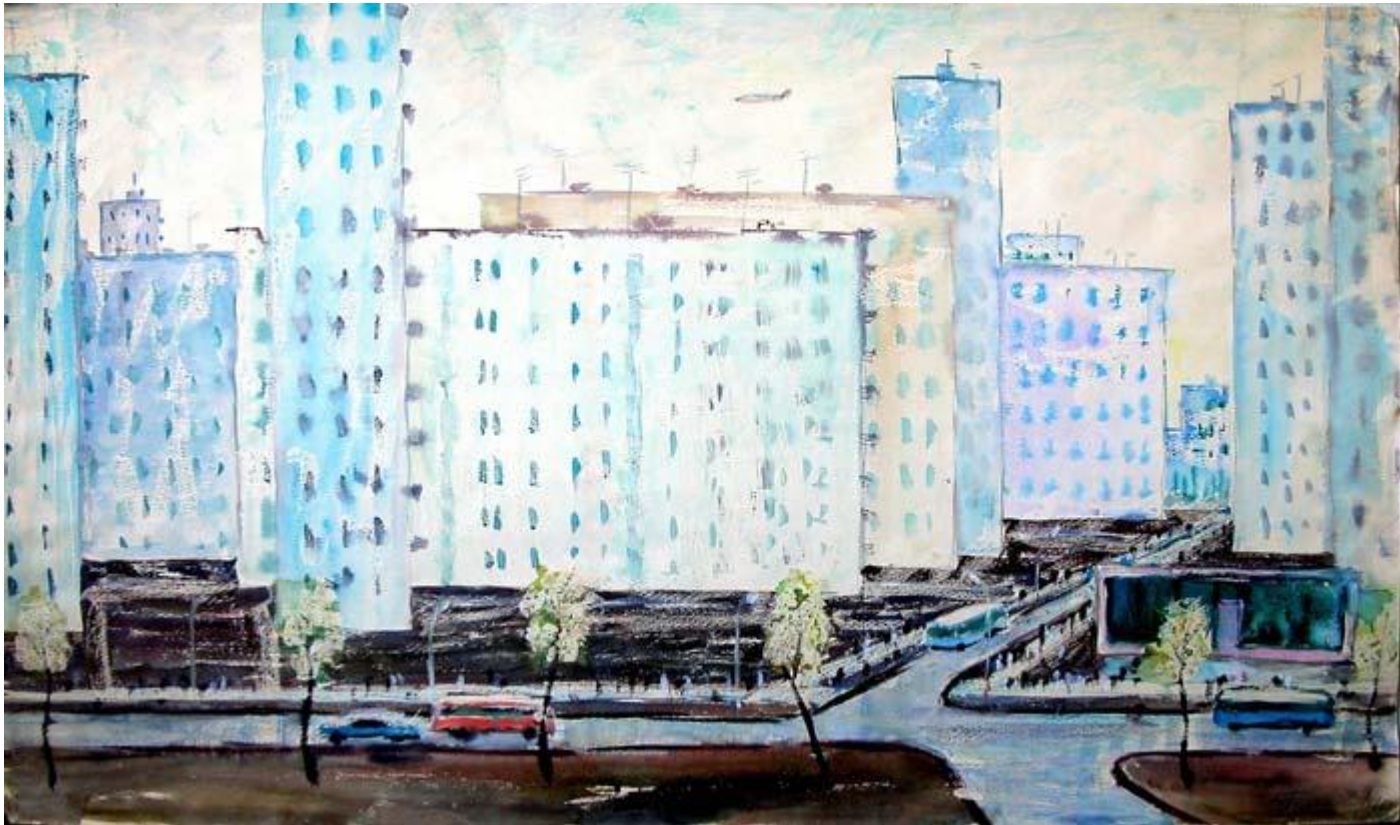
1. Уникальность города

	Города, имеющие исторический центр	Города, имеющие градостроительные ансамбли или комплексы как советского времени, так более раннего периода	Города, состоящие исключительно из типовых спальных районов	Города, целенаправленно формирующие центр города последние десятилетия
Качественные параметры зданий	Высокий уровень износа зданий и инфраструктуры.	Возрастание затрат на поддержание качества зданий и инфраструктуры.	Однообразие среды.	Возрастание затрат на поддержание качества зданий и инфраструктуры. Однообразие среды.
Функция центра города	Музеефикация центра города.	Мемориальная функция центра города.	Вызовы для развития: встраивание в агломерацию или доразвивание ключевых элементов городской среды.	Проблема выбора функциональной направленности нового центра города, сомасштабности, целевой аудитории.
Коммерческая инфраструктура	Недостаточный уровень насыщенности центра города коммерческими объектами.	Низкое качество площадей, потенциально пригодных для коммерческого использования.	Дефицит объектов недвижимости, пригодных для коммерческого использования.	Высокая стоимость аренды площадей для коммерческого использования в возведенных объектах.
Благоустройство	Высокие затраты на благоустройство.	Благоустройство в советском формате.	Благоустройство в советском формате.	Высокие затраты на благоустройство.
Новые объекты	Сложность встраивания в историческую застройку современных объектов архитектуры и городского дизайна.	Пороки уплотнительной застройки бума строительства 2000-х.	Риск сосредоточения городской жизни в торгово-развлекательных центрах.	Наличие свободных территорий в центральных части города. Проблема гармоничного встраивания новых объектов в существующую застройку.
Наличие центра города	Высокая стоимость содержания.	Отсутствие полноценного центра города.	Отсутствие центра города. Дефицит публичных пространств.	Высокие финансовые затраты, необходимость привлечения внебюджетных источников. 13 Сложность реализации проекта.

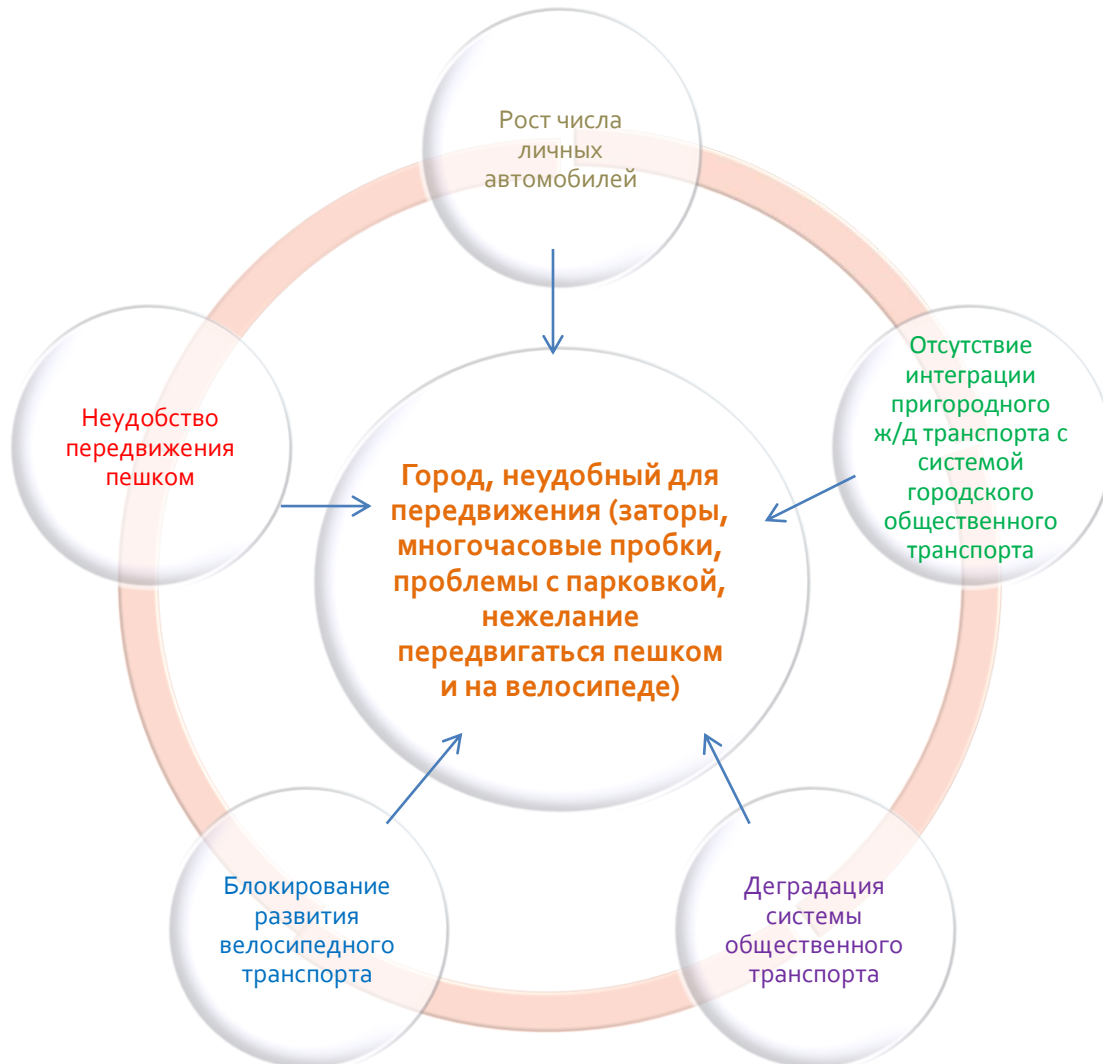
2. Разнообразие городского ландшафта

1. Жесткое функциональное зонирование городских территорий – деление городского пространства на жилые, общественно-деловые, рекреационные, промышленные зоны.
2. Дефицит коммерческих видов недвижимости – офисы, гостиницы, торговые и развлекательные центры.
3. Типовое квартальное проектирование, воспроизводящее среду, некомфортную для обитания.
4. Чрезмерно утилитарный подход к строительству жилья – отсутствуют стандарты современного жилья, нет обобщенного опыта для проектирования.
5. Слабое использование городских территорий, выходящих к воде.
6. Отсутствие благоприятного опыта развития городов за счет повышения плотности застройки, города развиваются вширь за счет новых «спальных» кварталов на окраинах.

2. Разнообразие городского ландшафта



3. Комфортность и безопасность передвижения горожан



//Скачок уровня автомобилизации населения, сопряженный со специфической культурой использования личного автотранспорта /население выбирает передвижение на личном автотранспорте без учета экономии времени и денежных средств

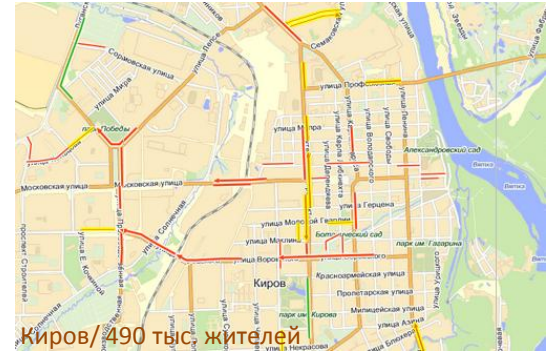
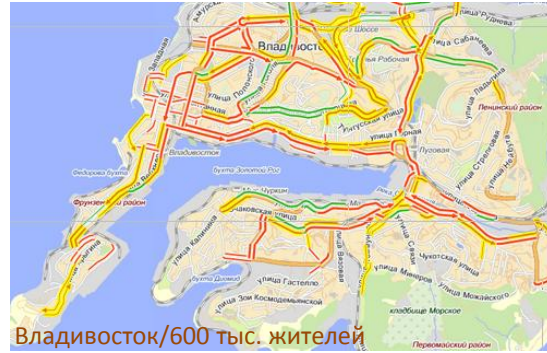
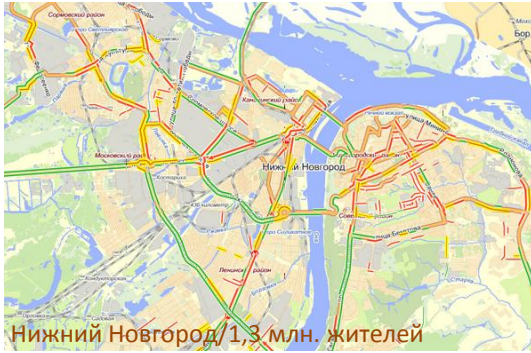
// Несмотря на наличие на территории городов значительных по протяженности железнодорожных веток, пригородное сообщение не интегрировано в систему городского общественного транспорта: морально-устаревший подвижной состав, перегруженность по популярным направлениям, отсутствие современных и комфортных мультимодальных пересадочных узлов электричка – метро – автобус – троллейбус – трамвай

//небезопасно, плохо работающая ливневая канализация, высокий уровень загазованности, особенно вдоль транспортных артерий, что связано с большим количеством морально устаревшего транспорта, парковка личного автотранспорта на пешеходных переходах и тротуарах, низкий уровень освещенности

//Практически полное отсутствие инфраструктуры, отсутствие поддержки развития данного вида передвижения на разных уровнях власти

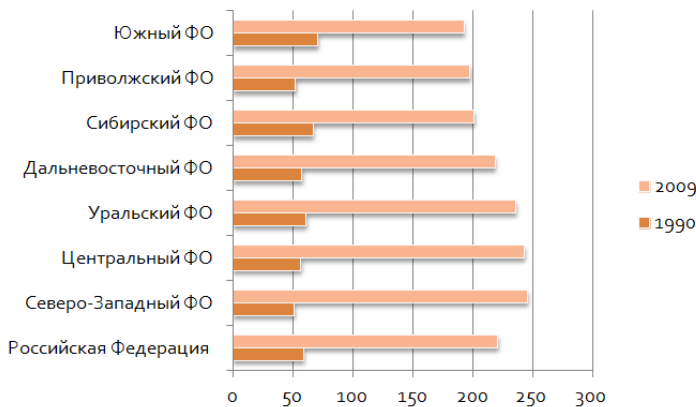
//низкая скорость передвижения – отсутствие выделенных полос и приоритета движения перед личным транспортом, перегруженность, высокая аварийность, высокая изношенность парка, некомфортность, непристужность

3. Комфортность и безопасность передвижения горожан



Уровень автомобилизации в РФ с 1990 года в среднем вырос более чем в 3,5 раза. Ряд городов страны уже превысили порог в 300 автомобилей на 1000 жителей, и с учетом иностранных аналогов имеется потенциал увеличения автомобилизации еще более чем в 2 раза.

- 35-60 км/ч
- 15-25 км/ч
- 5-7 км/ч



Перемещение от места жительства на работу в пределах города может занимать около 1,5 – 2-х часов

Неавтомобильная историческая советская планировка российских городов – без коренной реконструкции не выдерживает даже существующий уровень автомобилизации. Российские города уже 10 лет пытаются превратить в города «автомобильные» (в том числе за счет строительства мощных внутригородских магистралей непрерывного движения), когда во всем мире наблюдается обратная тенденция, вкладываются значительные финансовые ресурсы, для того чтобы города превратить обратно в города «общественного транспорта» и «пешеходного масштаба»

Число собственных легковых автомобилей на 1000 жителей (Источник: Росстат)

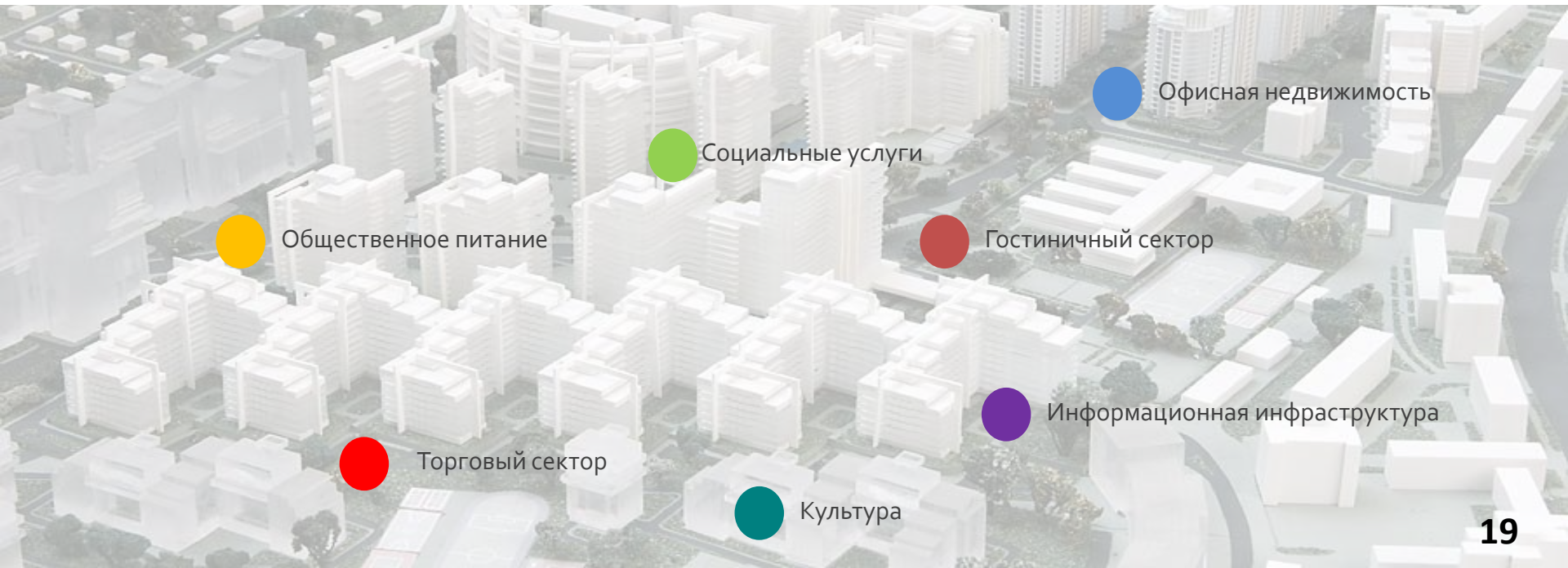
4. Ощущение безопасности

Современные города, как в России, так и за рубежом, являются зонами повышенной опасности. Личная безопасность, безопасность детей и близких, безопасность ведения бизнеса и предпринимательства, экологические факторы обуславливают привлекательность и комфортность города для граждан России.



5.Разнообразие досуга и возможность получения услуг

Город выступает в качестве рыночного агента, представляющего своим потребителям продукт, а именно набор разнообразных стандартных и уникальных услуг, где главными дивидендами для города является сохранение жителей и привлечение новых за счет создания комфортных условий проживания и обеспечения услугами высокого качества и широкого спектра.



5.Разнообразие досуга и возможность получения услуг

Офисная недвижимость	Гостиничный сектор	Информационная инфраструктура	Социальные услуги	Общественное питание	Торговый сектор	Культура
<ul style="list-style-type: none"> ▪дефицит качественного предложения (в нижнем и среднем сегменте в крупных центрах, в дорогом сегменте в большинстве городов), ▪локализация в центрах городов, ▪отсутствие сопутствующих сервисов 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ дефицит номерного фонда (дефицит предложения в нижнем и среднем сегменте), ▪ низкое качество предоставляемых услуг и их высокая стоимость, ▪ слабое внедрение стандартов в отрасль 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ отсутствие сети wi-fi в публичных местах, ▪ отсутствие информационных павильонов и стендов в городах, ▪ отсутствие электронной системы слежения и управления транспортной городской системой, ▪ отсутствие единой системы безопасности в городах 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ проблема перехода от количественного обеспечения к качественному, ▪слабое развитие коммерческого сектора внутри отрасли, ▪ низкое качество инфраструктуры, ▪ дефицит инфраструктуры для лиц с ограниченными возможностями 	<ul style="list-style-type: none"> ▪дефицит площадей, пригодных для размещения объектов ▪несформированный спрос на услуги , ▪несформированные стандарты качества 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ доминирование массовой торговли, ▪ дефицит площадей, пригодных для размещения объектов, ▪ формирование основных торговых зон на окраинах городов, ▪ отсутствие частных лавок и магазинчиков, ▪ недоформированные торговые улицы и площади 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ дефицит плотности мероприятий, ▪ дефицит инфраструктуры для отдыха и развлечений, ▪ дефицит современных и востребованных форматов для населения разных возрастов