

QAZAQTECH

ТОО «QAZAQTECH»

СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЦИРКУЛЯР

Аналитический бюллетень №9

для внутреннего пользования

ТРЕНДЫ РАЗВИТИЯ ГОРОДСКОЙ СРЕДЫ АКТОБЕ ЧЕРЕЗ ПРИЗМУ МИРОВОГО И КАЗАХСТАНСКОГО ОПЫТА

Создание благоприятной городской среды – определяющий фактор повышения качества жизни людей. Как отмечено в принятом в 2015 г. **Генеральном плане развития города Актобе**, главная цель градостроительного развития города – это устойчивое развитие, обеспечивающее **создание комфортной и эстетически привлекательной среды обитания**, улучшение качества жизни населения. Основными задачами являются определение перспектив социально-экономического и градостроительного развития города, взаимоувязанного решения всех его подсистем архитектурно-планировочной структуры, развития жилой и производственной среды, культурно-бытового обслуживания, транспорта и инженерного обеспечения, благоустройства с резервированием территории для развития города за пределами расчетного срока.

В рамках данного представления о комфортной городской среде речь идет не только о достижении высоких стандартов качества жизни, но и об инфраструктурной привлекательности города, в том числе для инвесторов.

Современный горожанин достаточно требователен к качеству жизни и воспринимает всю территорию города как единое пространство, ожидая от него **комфорта, безопасности, функциональности и эстетики**. Рационально выстроенная городская среда позволяет снизить социальную напряженность, способствует развитию творческого потенциала, стимулирует жителей города вести здоровый образ жизни и заниматься спортом. В этой связи следует выделить ряд общемировых тенденций, связанных с формированием комфортной городской среды.

Развитие пешеходных зон и велосипедных дорог. В последние годы меняется концепция передвижения горожан. Исследования, проведенные недавно, свидетельствуют, что раньше большинство горожан выбирало автомобиль в качестве средства передвижения. Сейчас все чаще предпочтение отдается пешеходным маршрутам, использованию велосипедов или общественного транспорта. По данным проведенного исследования в 2016 году в США, можно говорить о преобладании пешеходных пространств по сравнению с транспортными районами впервые за 60 лет. Была проведена



QAZAQTECH

ТОО «QAZAQTECH»

СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЦИРКУЛЯР

Аналитический бюллетень №9

оценка 619 пешеходных зон, расположенных в 30 мегаполисах. Население этих 30 городов составляет 46% от всего населения США и при этом генерирует 54% национального ВВП.

Можно сделать вывод по результатам исследования, что развитие пешеходных городских зон способствует ревитализации делового центра города и более эффективной урбанизации пригородных зон¹. Следовательно, формирование комфортной среды на основе создания городского общественного пространства, позволит получить муниципальному бюджету дополнительную выгоду. Опыт преобразования автомобильных дорог в пешеходные зоны уже имеется в Казахстане. Так, в Алматы с целью улучшения архитектурного облика города было принято решение об открытии пешеходных зон вместо автомобильных дорог в каждом районе города.

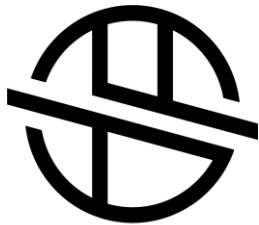
Подобные пешеходные зоны способны стать точками притяжения талантливых людей, растет востребованность недвижимости, за счет повышения спроса на бытовые услуги создаются новые рабочие места. Общественное пространство, помимо выполнения социальных функций, это еще и живой экономический капитал, который очень важен для города. Влияние на бюджет города общественных пространств можно охарактеризовать следующими эффектами:

- повышение стоимости земельных участков и недвижимости;
- рост арендных ставок на коммерческую недвижимость;
- увеличение количества предприятий в сфере торговли и услуг;
- повышение туристической привлекательности.

С помощью дополнительных пешеходных связей формируется рекреационная зона городской среды, которая состоит из скверов, парков, аллей, пешеходных улиц и т.д. В свою очередь, сами пешеходные улицы начинают преобразовываться в «пешеходные системы», состоящие из нескольких пешеходных улиц или их частей. Это характерно для исторических центров, которые имеют ограниченную ширину улицы.

Система пешеходных связей должна рассматриваться как единая сетка пешеходных непрерывных маршрутов. Она должна быть разветвлённой и комфортной. Пешеход должен иметь возможность дойти пешком из точки А в точку Б без препятствий, с возможностью отдохнуть и провести свободное время. Пешеходные маршруты должны быть сопряжены с системой общественного транспорта, системой общественных пространств и точек

¹http://e-notabene.ru/urb/article_25727.html



QAZAQTECH

ТОО «QAZAQTECH»

СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЦИРКУЛЯР

Аналитический бюллетень №9

притяжения людей. Выполнив эти, на первый взгляд, несложные условия, человек приобретает возможность выбора способа передвижения по городу без ущерба для личного комфорта.

Также огромное внимание на сегодняшний день необходимо уделить развитию велосипедных дорог. Сегодня в мире наблюдается устойчивый тренд в пользу перехода на экологически чистые виды транспорта, которые, помимо этого, более экономичны и не требуют значительных навыков для эксплуатации.

22-23 сентября 2016 г. в Алматы при поддержке Глобального экологического фонда и Программы развития Организации Объединенных Наций была проведена конференция «На велосипеде и пешком. Мой путь - будущее моего города». В ходе конференции обсудили вопросы развития немоторизированных видов транспорта и продвижения общественных и государственных инициатив в области городской мобильности. Было отмечено, что **в Алматы и других городах Центральной Азии довольно широкие дороги по сравнению с европейскими городами.** Это создает большие возможности для использования существующего пространства для строительства полноценных велосипедных дорожек путем замены или сокращения дорожных или парковочных полос.

При этом особое внимание экспертами уделялось тому, что развитие велодорог должно осуществляться именно за счет сокращения автомобильных дорог, не нанося ущерб пешеходным пространствам. Между тем, уже есть положительный опыт в этом направлении. Пилотный проект велосипедной дорожки в Алматы на ул. Тимирязева, созданный при поддержке проекта ПРООН-ГЭФ «Устойчивый транспорт г. Алматы», стал хорошим примером сотрудничества городских властей с экспертами при создании вело-пешеходной инфраструктуры.

Наряду с этим следует всячески поддерживать инициативы в сфере малого предпринимательства, способные стимулировать переход горожан с использования автомобилей на езду на велосипеде или других экологически чистых видах транспорта. К примеру, одним из наиболее громких стартапов в этой сфере является компания Bird, специализирующаяся на аренде электросамокатов в США. Стартап, основанный в 2017 г. смог привлечь необходимые инвестиции и к 2019 г. оценивался почти в 3 млрд. долларов. В 2017 году мировой рынок электросамокатов оценили в \$630 млн. — он составил 8% от всего рынка двухколёсного электротранспорта без учета



QAZAQTECH

ТОО «QAZAQTECH»

СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЦИРКУЛЯР

Аналитический бюллетень №9

электробайков. Но согласно прогнозам, доля электросамокатов к 2024 году вырастет до 14,5%².

Особенно этот тренд получает развитие в Европе в посткарантинный период. За время самоизоляции отсутствие автомобилей положительно сказалось на экологической ситуации, в связи с чем власти европейских государств решили принять ряд мер с целью избегания возврата к прежнему уровню загрязненности воздуха. Так, в крупнейших городах Европы объявляют о строительстве новых дорог для велосипедистов и поощрительных мерах для тех, кто готов пользоваться этим видом транспорта. К примеру, в Париже каждому жителю власти готовы выделить 50 евро на ремонт старого велосипеда³. Также в столице Франции уже проложили около 30 километров временных велосипедных дорожек, которые могут оставить и по окончании пандемии. В Будапеште ввели в эксплуатацию 19 км новых велосипедных дорожек, причем некоторые из них — на самых оживленных дорогах города, а в Дублине некоторые автомобильные дороги и вовсе полностью отдали в пользование пешеходами и велосипедистами. В мэрии столицы Ирландии объяснили, что таким образом уже после выхода из режима самоизоляции у людей будет больше возможности соблюдать дистанцию.

Наличие СГУ. Наряду с описанными ранее элементами благоприятной городской среды, немаловажную роль играет наличие сети санитарно-гигиенических узлов, их состояние и доступность. Общественные туалеты особенно важны для определенных категорий населения – беременных женщин, детей, пожилых людей, лиц с ограниченными возможностями. Также этот вопрос часто играет если не определяющую, то очень важную роль для туристов, планирующих свой маршрут. От наличия общественных туалетов, их качества и доступности, складываются первые впечатления в целом о стране, и в частности об уровне культурного развития.

В городах с развитой сетью СГУ, люди посещают общественные туалеты по самым разным причинам. Так, в ходе исследования, проведенного в США организацией Bradley Corporation, выяснилось, что в среднем 60% американцев посещают общественные туалеты от 1 до 5 раз в неделю. Среди целей посещения отмечают – желание взглянуть на свой внешний вид (47%

²<https://vc.ru/transport/42234-prokatimsya-na-trende-uspehi-elektrosamokatov-v-rossii#:~:text=%D0%92%202017%20%D0%B3%D0%BE%D0%B4%D1%83%20%D0%BC%D0%B8%D1%80%D0%BE%D0%B2%D0%BE%D0%B9%20%D1%80%D1%8B%D0%BD%D0%BE%D0%BA,%D0%B2%D1%8B%D1%80%D0%B0%D1%81%D1%82%D0%B5%D1%82%20%D0%B4%D0%BE%2014%2C5%25.>

³<https://www.gazeta.ru/social/2020/05/18/13087363.shtml>



QAZAQTECH

ТОО «QAZAQTECH»

СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЦИРКУЛЯР

Аналитический бюллетень №9

опрошенных), переодеться (14%), просто отдохнуть и побыть в одиночестве (27%) и т.д. «Также огромным спросом СГУ пользуются у родителей, которые посещают общественные туалеты, чтобы поменять детям подгузники, умывают детей и успокаивают их», - отмечают представители BradleyCorp. Все это свидетельствует об огромной значимости наличия СГУ в городской инфраструктуре.

Таким образом, сегодня общественные туалеты рассматриваются не просто как необходимый элемент городской инфраструктуры, который служит для удовлетворения самых разных потребностей людей, но также, как и своего рода достопримечательности, отражающие уровень культурного развития того или иного города или страны.

Доступная среда для инвалидов. Переход к концепции устойчивого развития и ориентация на качество жизни человека при организации городской среды невозможно сегодня рассматривать в отрыве от создания условий для лиц с ограниченными возможностями, к числу которых относятся: транспорт, стоянки для инвалидов, звуковые маячки на дорожных переходах, в автобусах, пандусы в подъездах и в магазинах, социальная защита, здравоохранение.

Создание доступной среды предполагает не только обеспечение потребностей инвалидов различных категорий, но и других маломобильных групп населения (престарелых, родителей с детскими колясками, детей). Сам термин «без барьерная (или доступная) среда» в соответствии с Международной классификацией функционирования, ограничений жизнедеятельности и здоровья означает среду, дооборудованную с учётом особых потребностей, возникающих у индивида или группы людей. Создание такой комфортной среды обеспечивает преодоление социальной разобщённости, включение инвалидов в активную трудовую и общественную деятельность.

Создание без барьерной среды затрагивает не только правовой, но и экономический аспект общественных отношений. В частности, доступная среда создаёт предпосылки для включения инвалидов в активную трудовую деятельность, расширения их социальных взаимодействий. Тем самым снижаются иждивенческая нагрузка на занятое население, социальная напряжённость, растут возможности для улучшения материального положения инвалидов.



QAZAQTECH

ТОО «QAZAQTECH»

СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЦИРКУЛЯР

Аналитический бюллетень №9

Оценка городской среды. Для объективной оценки эффективности проводимых мероприятий по развитию города следует на постоянной основе проводить оценку городской среды, обращаясь к ряду методологических подходов, получивших наибольшее распространение. К примеру, один из подходов основан на использовании выбираемого из системы обобщенных показателей какого-либо одного в качестве ориентирообразующего оценочного критерия. Так, например, обобщающим показателем может стать внешняя привлекательность и уникальность города, включающая в себя ряд показателей: количество осветительных мероприятий; наличие стандартизированной политики вывесок; количество значимых достопримечательностей города; достопримечательности ЮНЕСКО; положительная/отрицательная семантика постов в СМИ; популярность основных достопримечательностей в интернет-ресурсах. Эти показатели оцениваются при помощи **социологических опросов населения и позволяют оценить городскую среду не с позиций ее объективных характеристик, а с точки зрения влияния, которое она оказывает на жителей города.**

Другой подход основан на детальной оценке большого набора количественных показателей. Данная методика как способствует измерению параметров комфортности городской среды, так и позволяет выявить ее влияние на удовлетворенность качеством жизни жителей. Так, например, к параметрам комфортности городской среды можно отнести количественные показатели имеющейся в городе инфраструктуры (общая площадь парков, длина прогулочных зон и т. д.). Оценка уровня влияния на жителей измеряется исходя из оценки спроса на эту инфраструктуру. Полученная оценка позволяет определить — насколько эффективно инвестиционные ресурсы в благоустройство мегаполиса конвертируются в положительное восприятие и изменения в поведении горожан. Коэффициент эффективности такой конвертации отражает востребованность и качество городской инфраструктуры. Такой подход к оценке применим как для обобщенного, так и для более детального сравнения комфортности городской среды различных городов, в том числе на уровне отдельно взятых показателей.

Таким образом, оценка текущего уровня комфортности городской среды позволит целостно сформировать представление о траектории движения города и скорректировать приоритеты будущих изменений и улучшений.



QAZAQTECH

ТОО «QAZAQTECH»

СИСТЕМА МЕНЕДЖМЕНТА КАЧЕСТВА

ИНФОРМАЦИОННЫЙ ЦИРКУЛЯР

Аналитический бюллетень №9

Комментарии и рекомендации:

1. Нынешнее население города на начала 2020 года 500 757 человек, при этом ожидаемый прирост до 2040 года 1,3 млн. человек. Связи с чем необходимо не только следовать генеральному плану развитию города, но также четко понимать, как развивать город в качестве мегаполиса удобного для людей.
2. Для решения данной цели необходимо провести независимое комплексное консалтинговое урбанистическое исследование, чтобы сформировать траектории и пути развития города.
3. Необходимо создать «Центр урбанистики», который будет выполнять интеграционные, консультативные функции в решении вопросов развития города.