

АКАДЕМИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО УПРАВЛЕНИЯ
ПРИ ПРЕЗИДЕНТЕ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

Институт управления

на правах рукописи

Кайрулла Нуртай Жанибекович

**ОБЕСПЕЧЕНИЕ ШАГОВОЙ ДОСТУПНОСТИ
ОБЪЕКТОВ ДОСУГА В ГОРОДСКИХ УСЛОВИЯХ
(НА ПРИМЕРЕ ГОРОДА КАРАГАНДЫ)**

Образовательная программа «7М04122 – Региональное развитие»
по направлению подготовки «7М041 Бизнес и управление»

Магистерский проект на соискание степени
магистра бизнеса и управления по образовательной программе «7М04122 – Региональное
развитие»

Научный руководитель _____ кандидат экономических наук, доцент Мұқан Б.Г.

Проект допущен к защите: «_____» _____ 2023г.

Директор Института управления _____ доктор политических наук Гаипов З.С.

Астана, 2023

СОДЕРЖАНИЕ

<u>НОРМАТИВНЫЕ ССЫЛКИ.....</u>	<u>3</u>
<u>ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ.....</u>	<u>4</u>
<u>ВВЕДЕНИЕ.....</u>	<u>5</u>
<u>ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ.....</u>	<u>8</u>
<u>ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....</u>	<u>38</u>
<u>СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....</u>	<u>40</u>
<u>ПРИЛОЖЕНИЯ.....</u>	<u>41</u>

Нормативные ссылки

В настоящем магистерском проекте использованы ссылки на следующие нормативные документы:

Указ Президента Республики Казахстан от 26 февраля 2021 № 522 «Об утверждении Концепции развития государственного управления в Республике Казахстан до 2030 года».

Указ Президента Республики Казахстан от 15 февраля 2018 № 636 «Об утверждении Стратегического плана развития Республики Казахстан до 2025 года и признании утратившим силу некоторых указов Президента Республики Казахстан».

Закон Республики Казахстан от 16 июля 2001 года № 242 «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан».

Постановление Правительства Республики Казахстан от 27 декабря 2019 года № 990 «Об утверждении Государственной программы развития регионов на 2020-2025 годы».

Государственные нормативы в области архитектуры, градостроительства и строительства Свод правил Республики Казахстан 3.02-101-2012 «Здания жилые многоквартирные» утвержденные Комитетом по делам строительства и жилищно-коммунального хозяйства Министерства индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан 1 июля 2015 года.

Обозначения и сокращения

ГО	Государственные органы
ДГД	Департамент государственных доходов
ИП	Индивидуальный предприниматель
МСБ	Малый и средний бизнес
МФ	Министерство финансов
ООН	Организация объединенных наций
США	Соединенные Штаты Америки
ТОО	Товарищество с ограниченной ответственностью

Введение

Общая характеристика работы заключается в изучении проблем, стоящих перед государственным управлением в создании удобной и комфортной городской инфраструктуры, и на предложение стратегий повышения эффективности и действенности государственного управления в этой области. На основе обзора литературы и тематических исследований в ходе работы изучены передовые методы и даны рекомендации по совершенствованию государственного управления городской инфраструктурой.

Актуальность и проблема темы исследования. Эффективное государственное управление городской инфраструктурой имеет решающее значение для обеспечения того, чтобы эти услуги поддерживались и улучшались для удовлетворения меняющихся потребностей сообществ.

Вопросы образования, функционирования и развития городских поселений и их систем, управление городами и их системами в экономическом, социально-демографическом, экологическом, политико-административном, инженерно-техническом аспектах изучает наука урбанистика. Именно в таком широком смысле термин «урбанистика» применяется в ряде стран и соответствует английскому понятию «городское и региональное проектирование и планирование» – "Town Planning" и термину "градостроительство" – "градостроение". Урбанистика как наука сейчас мало включена в систему государственного управления при оценке и планировании градостроения с точки зрения его доступности и эффективности в экономическом плане. В тоже время градостроение формирует среду обитания, воздействуя на развитие всех сторон материальной и духовной жизнедеятельности общества. Одновременно оно подчиняется законам экономической эффективности и строительного производства. Поэтому очень важно при решении вопросов государственного управления процессом градостроительства использовать комплексную систему урбанистики как науки. С этой точки зрения тема диссертационного проекта является очень актуальной и востребованной.

Объект исследования является городская инфраструктура является важнейшим компонентом современного общества, поскольку она обеспечивает основные услуги и удобства, необходимые для повседневной жизни.

Гипотезой исследования является предположения о том, что совершенствование процесса управления инфраструктурой городской среды приведет к повышению деловой активности города.

Целью магистерского проекта является выработка механизмов и рекомендаций по совершенствованию процесса управления городской инфраструктурой на примере города Караганды.

Задачами исследования являются следующее:

- изучение теоретических подходов к управлению городскими территориями и размещения объектов досуга в городских условиях;
- исследование основ, принципов, методов и систем управления городскими территориями, формирование профессиональных знаний и

практических навыков в области управления на территории городского поселения.

- проведение анализа размещения объектов досуга на примере города Караганды;

- предложение рекомендаций по улучшению процесса управления доступностью объектов досуга в городских условиях

В современной градостроительной теории существует ряд моделей описания градостроительных систем. Среди них есть функционально-типологические и иерархические схемы. Вместе с тем в этой области еще не произведено единство позиций как по составу, так и по структуре градостроительных элементов, а также вопросы взаимосвязи социально-функциональной и планировочной составляющей этих систем.

Для принятия эффективных градостроительных решений требуется изучение особенностей функционирования и развития градостроительных систем разных типов, например, определение темпов роста города, структуры его жилищного фонда, расчета и принципов организации сетей обслуживания, которое напрямую связано с прогнозами социально-демографической структуры населения, что, в свою очередь, зависит от экономической базы развития города, его функциональной структуры.

Информационной базой исследования являются казахстанские нормативно правовые акты; периодические издания; официальные статистические данные; Информационные ресурсы глобальной сети Интернет.

Практическая значимость магистерского проекта заключается в разработке и предложении рекомендаций по совершенствованию государственного управления в сфере организации городской инфраструктуры и шаговой доступности. Рекомендации могут быть использованы (применены) в городах областного значения, на примере города Караганды.

Основная часть

Обзор литературы

Управление территориями городов: теоретические аспекты и международный опыт применения

Современные условия развития экономики любой национальной системы зависят от качества человеческого капитала, особенно это актуально для стран постпереходного периода, таких как Республика Казахстан и это особенно важно в условиях изменения структуры рынка труда, занятости, технологического прогресса, структурной перестройкой мирового рынка и экономики РК. В данных условиях качество человеческого капитала играет огромное влияние на конкурентоспособность экономической системы в глобальном характере. Однако человеческий капитал зависит не только от качества образования и здравоохранения, но и от условий качественной среды проживания, социальной инфраструктуры. Последнее позволяет создать благоприятную среду проживания, концентрации критической массы качественного человеческого капитала, приток и закрепление населения в точках концентрации (городах).

В современной экономике город является центром развития экономических систем, поскольку в них происходит концентрация инвестиций, технологических решений, науки, образования, инновационных мыслей. При этом подобной концентрации населения возможно добиться только в условиях благоприятной и комфортной городской среды: удобной для работы, проживания и проведения досуга.

По данным ООН структура населения, проживающего в городской и сельской местности за последние 70 лет поменялась кардинально (рисунок 1).

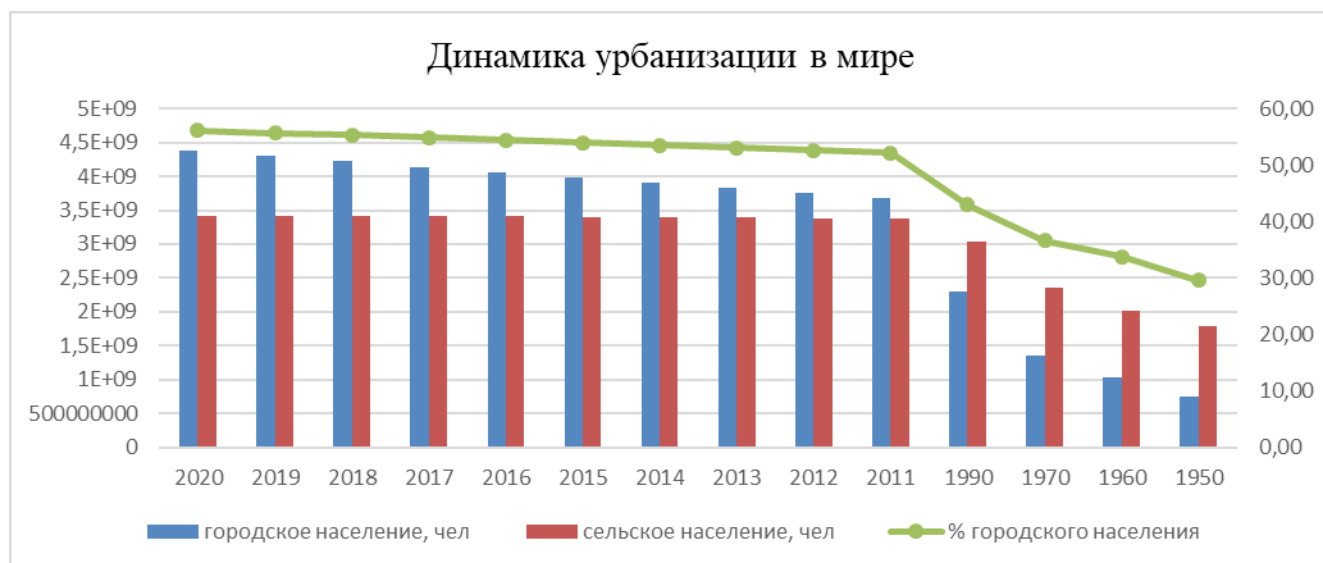


Рисунок 1 - Динамика урбанизации в мире

Примечание – составлено автором на основе данных ООН

При этом опять же по опросам населения, которое проводится различными экспертами, люди определяя место проживания, в – первую очередь, выбирают удобство и качество места проживания. Одним из важных элементов помимо комфорта проживания, удобства важным фактором привлекательности городской инфраструктуры и последующей концентрации качественных человеческих ресурсов является организация объектов досуга в шаговой доступности от места проживания. Это одно из главных условий привлекательности, что помимо важного последствия имеет притяжение качественных человеческих ресурсов, а также благодаря мультипликативному эффекту увеличению налогооблагаемой базы.

Традиционно урбанизация не являлась приоритетной и центральной точкой при разработке генеральных планов развития городов в советские прошлые развития городов. Общей проблемой для постсоветских городских инфраструктур являлось

- большая загруженность транспортных развязок и систем города, пробки и сложность в достижении необходимых пунктов;
- несоответствие санитарным требованиям по шуму и загрязненности воздуха ввиду загруженности транспортерных систем;
- дефицит зеленых насаждений и последующие экологические и медицинские проблемы;
- сложность и высокая себестоимость обслуживания городской инфраструктуры ввиду ее низкого качества;
- высокий уровень возникновения чрезвычайных ситуаций

Исходя из понимания важности досуга как фактора формирования качественных трудовых ресурсов, человеческого капитала досуг является важным пунктом в исследованиях социологии. Досуг как теория социологии зародилась в XX веке. Зарубежные ученые и ранее обращались к исследованиям досуга. Подробное изучение досуга как науки и социологии досуга началось по окончании 2-й мировой войны, в рассвет научно-технической революции.

В США в период 1950-1970 годов произошел экономический прорыв, который был сопровождается сокращением рабочего времени, появлением платных отпусков и улучшением условий жизни. Это привело к появлению концепции "общества досуга" в научном и социологическом сообществах, которая имела как сторонников, так и противников. Эта концепция основана на идее, что общество может быть ориентировано на досуг, а не на работу, что может привести к изменению приоритетов в жизни людей [3. 447].

Ж. Дюмазедье разработал концепцию "цивилизации досуга", которая подчеркивает важность досуга как самостоятельной сферы жизни. Исследования показывают, что многие люди предпочитают иметь больше свободного времени, чем высокую зарплату. Рост значимости досуга оказывает значительное влияние на экономическую сферу общества, стимулируя развитие досуговой инфраструктуры. Согласно Ж. Дюмазедье, "цивилизация досуга" характеризуется разрывом зависимости между досугом и трудом, где досуг используется не только для восстановления физических и духовных сил, но и для самовыражения,

самоутверждения и социальной идентификации [4, с. 87].

Представители Франкфуртской школы критической теории (М. Хоркхаймер, Т. Адорно, Г. Маркузе, Л. Ловенталь, Э. Фромм) уделяли особое внимание изучению влияния современной массовой культуры на индивидов и общество в целом. По мнению сторонников школы, в основе досуга лежат средства массовой культуры и массовой коммуникации, которые являются важными агентами социализации и проводниками политических идей, используемыми в целях воспроизводства существующего общественного порядка. Более того, индивиды во время проведения своего досуга вынуждены выбирать из того, что предлагается производителями массовой культуры. Как результат – досуг служит интересам капитала через создание потребительского спроса, а увеличение объема свободного времени ведет к росту потребления, расширяя влияние массовой культуры и возможности осуществления контроля над рабочими [3. с.451].

Все же ученые схожи во мнениях, что досуг предмет отдыха и социализации. Соответственно подразумевающая под собой наличие необходимых условий, а именно создание объектов досуга или же их возможное сближение.

В самых крупных мегаполисах реализуются разные программы по созданию смешанных зон, которые в свою очередь позволяют проживать горожанам в условиях пешеходной доступности. Путем строительства публичных пространств, таких как парки, скверы, набережные, объекты культуры и т.п.

Ярким примером можно назвать, High Line Park в Нью-Йорке построенный на заброшенной линии надземного поезда на высоте 10 м.

Нью-Йорк тем самым доказывает, что такими на первый взгляд не рациональными методами можно добиться повышенной доходности бюджета и сформировать более благоприятную среду для проживания в одном из самых крупных городов мира.

Активную зону Копенгагена - сетевую торговлю направляют на небольшие торговые точки, где отдельные сетевые магазинчики, находящиеся на 2-х этажах, а 1-ые этажи отдаются под более маленькие магазины либо кафе, ориентированные не внутрь комплекса, а на улицу, формируя пешеходную проходимость.

В западных странах идут по обратному движению. Не функционирующие транспортные объекты не сносятся, а переоборудуются в общественные пространства, как скверы, велодорожки, променады, детские игровые зоны и т.д.

Не стоит забывать, как пешая доступность может положительно повлиять на подвижный образ жизни горожан. Ведь согласно многочисленным исследованиям, средний житель США ведет довольно малоподвижный образ жизни, и эти цифры по большей части совпадают с показателями ожирения. Малоподвижный образ жизни может нанести вред здоровью и привести к ожирению, сердечным заболеваниям, высокому кровяному давлению, высокому уровню холестерина, инсульту, метаболическому синдрому, диабету 2 типа, некоторым видам рака, остеопорозу, повышенному риску падения, усилению

чувства депрессии и тревоги и даже повышенный риск преждевременной смерти.

Согласно исследованию, опубликованному в журнале «Медицина и наука в спорте и упражнениях», Америка намного отстает от других стран, когда речь идет о ходьбе. В этом исследовании изучались результаты двухдневного шагомера взрослых, которые обнаружили, что американцы делают около 5 117 шагов в день, в то время как средний человек в Западной Австралии делает около 9 700 шагов, средний житель Швейцарии делает около 9 650 шагов, а среднее количество шагов в день в Японии было 7168 человек.

Зоны развлечений в США являются маяками притяжения, индивидуальности, неформальности и гибкости во все более рационализированном, контролируемом и субсидируемом ландшафте городских развлечений в городах США. Поскольку развлечения становятся доминирующей ареной, на которой города имеют конкурентное преимущество перед своими растущими перифериями, качеством развлекательных зон следует подражать, а не отвергать. Если физические качества и переживания, которые придают зонам развлечений их уникальную природу, продолжают игнорироваться, подавляться или уничтожаться при обычном развитии американский город будущего станет менее интересным, продуктивным и приносящим удовлетворение местом для жизни и работы.

В исследованиях некоторые физические характеристики развлекательных зон и их преимущества для городов, социальные и экономические характеристики не остались неисследованными. Хотя более тщательное обследование разных исследователей полагают, что социальные и экономические выгоды отдаленных районов, вероятно, существенны. В отличие от Европейских городов, многие американские даунтауны лишены значительной активности после 5 часов вечера. Поэтому трудно утверждать, что эти районы не выигрывают от притока сотен, если не тысяч, любителей удовольствий после наступления темноты. Таким образом, вероятные экономические и социальные выгоды являются финансовыми и перцептивными, поскольку образ центра города превращается из опасного места в оживленное, а в остальном неактивные объекты испытывают дополнительную экономическую активность.

Нынешняя практика застройки американских центральных районов по-прежнему отдает предпочтение крупноформатным дизайн, сетевые магазины и гаражи, но исследование заключается убеждением в том, что городские дизайнеры и планировщики по-прежнему обладают способностью поддерживать, воспроизводить и поощрять спонтанную, неформальную и энергичную атмосферу, будь то для развлекательных целей или для других целей. Хотя есть сомнения в том, чтобы предлагать простые рецепты, авторы считают, что развлекательная зона обеспечивает важную модель для информирования о будущих практиках развития в городах.

Примечательно, что одной из самых обсуждаемых проблем для респондентов стала транспортная ситуация. Основные сложности в этой области связаны с растущим числом машин в городах.

Низкое качество дорог и трудности с парковкой актуальны для 62% респондентов, 37% недовольны пробками на дорогах своего населенного пункта.

Вместе с тем, стоит отметить высокий уровень удовлетворенности работой общественного транспорта: 80% опрошенных довольны числом маршрутов, регулярностью движения и т.д.

Вместе с тем несколько ниже удовлетворенность возможностями провести досуг. Каждый четвертый респондент считает, что такие возможности в месте проживания ограничены (23%) [2, с.146].

Можно выделить три группы объектов городской среды по их близости расположения к дому. К наиболее доступным объектам городской среды мы относим места в пешей доступности 76–100% (продовольственные магазины, общеобразовательные школы, детские сады).

Объектами городской среды средней доступности мы считаем места в пешей доступности 50–75% населения: парки, кафе, бары, рестораны или ночные клубы, школы искусств, спортивные или игровые площадки.

Наконец, объектами низкой доступности мы считаем объекты городской инфраструктуры, которые находятся вне пределов шаговой доступности половины жителей (ниже 49%). В эту группу вошли торгово-развлекательные центры и кинотеатры [2, с. 149].

В целом, градостроители рассматривают близость к повседневной деятельности горожан как важнейшее условие благополучия жителей и повышения устойчивости городов. Основное различие проводилось между временной близостью (обеспечиваемой быстрым транспортом) и географической близостью (обеспечиваемой близким расположением и смешанным использованием земель). Временная близость (или близость по времени), традиционно ассоциируемая с планированием автомобилей, считается важной для того, чтобы повседневная жизнь могла протекать гладко и без усилий.

С другой стороны, обеспечение географической близости (или близости в пространстве) воспринимается как решающее значение к достижению устойчивой городской жизни и мобильности, например, путем поддержки мер, способствующих уплотнению городов, смешанному использованию земель, а также ходьбе пешком и на велосипеде. Это также традиционно рассматривается как важная стратегия обеспечения доступности для уязвимых групп, главным образом людей, испытывающих трудности при передвижении на большие расстояния, преимущественно маленьких детей, пожилых людей и инвалидов. Таким образом, близость рассматривается как составляющая как экологически, так и социально устойчивого городского планирования.

В 2001 году был принят основной документ, регулирующий архитектурную, градостроительную и строительную деятельность в стране, – Закон РК «Об архитектурной, градостроительной и строительной деятельности в Республике Казахстан». В соответствии с данным законом принят ряд нормативных правовых документов, направленных на совершенствование городского законодательства, регламентирующего развитие урбанистической среды.

Ежегодно в городах Республики увеличивается количество автотранспорта примерно на 9%, что считается относительно высоким показателем. Вместе с тем, этот показатель сказывается на увеличении заторов на дорогах страны и

особенно в гг. Астана и Алматы. В связи с этим возрастает значение программ национального и местного уровня, направленных на развитие системы общественного и альтернативного транспорта.

Исходя из вышеизложенного есть необходимость в развитии объектов городской инфраструктуры первой необходимости, которые в повседневной жизни горожан востребованы прежде всего. В близком круге находятся главные базовые объекты досуговой и культурной сферы, которые являются наиболее предпочтительными для посещения и находятся в наибольшей шаговой доступности. Тогда как, на окраинах расположены крупные объекты развлекательной инфраструктуры (торгово-развлекательные центры, банные комплексы, боулинг центры и т.п.). То есть шаговая доступность объектов инфраструктуры является одним из основных аргументов, рассматриваемых в пользу комфортности места проживания. Доступность можно разделить на 2 стороны наличие объектов городской инфраструктуры и их место расположение.

Основное распределяется ландшафтом города - площадью территории и пространственным управлением (каковы расстояния предполагают передвижение по городу, сколько времени это займет). Однако доступность инфраструктуры напрямую зависит от градостроительной политики. Градоначальство оставляет за собой право, как, где и сколько объектов индустрии развлечений должно быть.

Теоретико-методические основы исследования

Характеристика методов и способов достижения шаговой доступности

Градостроение и формирование благоприятной городской среды, в том числе шаговой доступности объектов досуга являются наиболее проблемным вопросом в государственном управлении регионами и городами. Немаловажное значение в этом имеет достаточно устаревшие правила, регламенты, которые и закрепляют неэффективные методы и способы управления городской инфраструктурой, шаговой и пешеходной доступности объектов досуга. Низкая эффективность процесса использования возможностей городской инфраструктуры, недостатки в системном подходе в градостроительстве и развитии городской инфраструктуры, отсутствие показателей, по которым осуществляется оценка эффективности работы государственного аппарата по развитию городской инфраструктуры приводит к структурному дисбалансу и негативно влияет на качество жизни населения. Это приводит к необходимости изучения методов и способов управления шаговой доступностью и инфраструктурой города.

В 2020 году во время рабочей поездки в Алматы Касым-Жомарт Токаев также отметил, что мероприятия по повышению качества жизни горожан должна ориентироваться на международные стандарты. «Главное – гражданам должно быть комфортно и уютно жить в городе», – подчеркнул Президент.

Шаговая доступность подразумевает, что объекты должны располагаться на расстоянии, которое человек может пройти примерно за 10 минут. Объекты – это магазины, салоны, сервисные службы, офисы, школы, детские сады, аптеки, спортивные комплексы.

Между тем нужно рассмотреть общепринятые методы оценки качества городской среды. Одна из принятых методик – определение индекса устойчивого развития городов «Urban Sustainability Index» института McKinsey Global Institute. Данный индекс включает характеристику градостроительной среды: плотность населения, интенсивность использования общественного транспорта и площадь озеленения общественного пространства (рисунок 1). Отличительной особенностью является оценка обеспеченности городского населения экономическими, экологическими, социальными факторами. По данному индексу достаточно сложно оценить качество городской инфраструктуры и шаговой доступности объектов досуга. Поэтому данный индекс является основной системой показателей для оценки качества города в целом, но как показатель привлекательности и оценки эффективности государственного управления может быть использован базово.

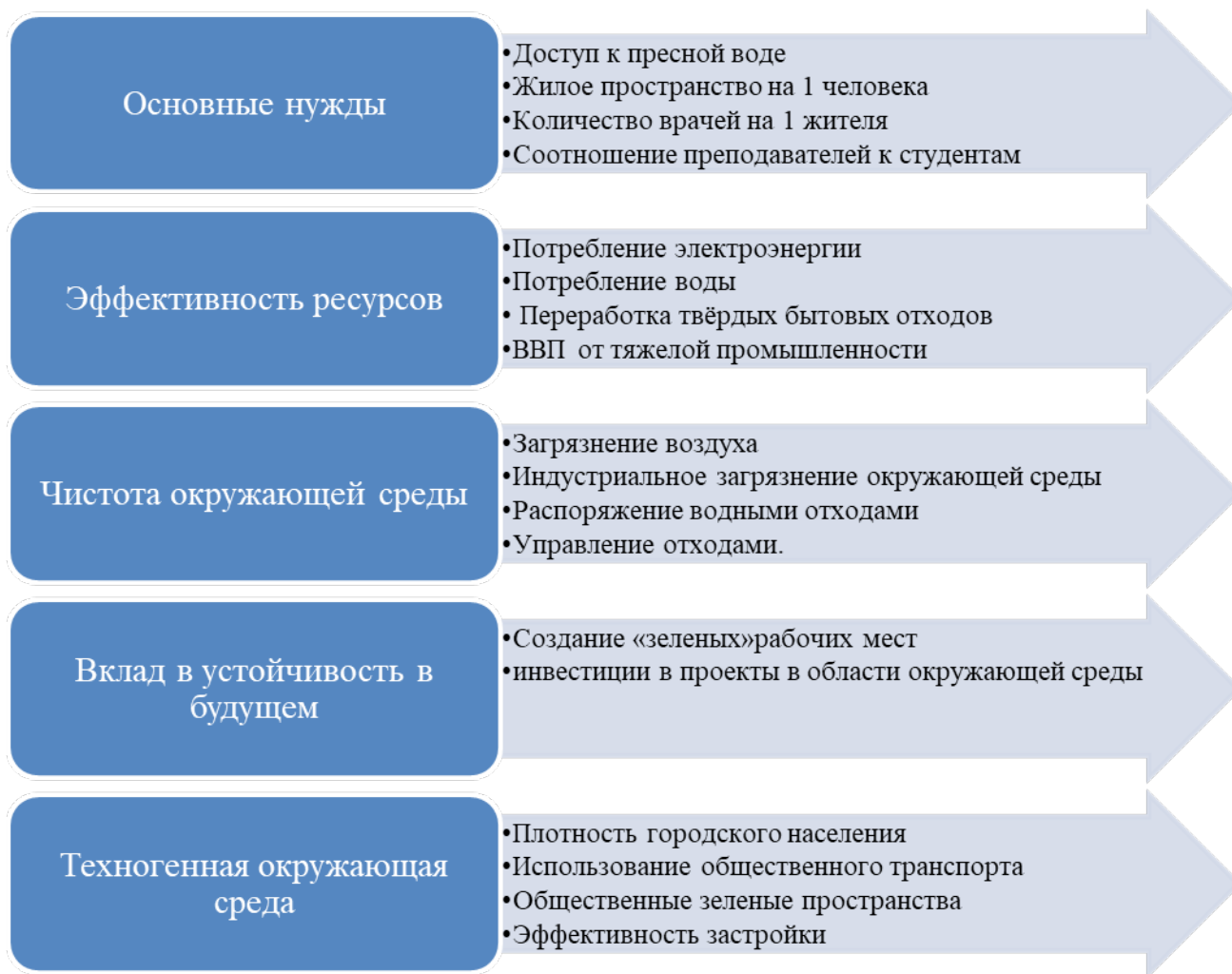


Рисунок 1 – Индекс устойчивости городской среды McKinsey Global Institute

Следующим методом может быть предложен показатель когерентности. Когерентность территории города – это принцип согласованности развития инфраструктуры, удовлетворяющей потребности населения. Именно когерентность по данной методике является показателем качества городской среды. Сюда включаются следующие показатели (рисунок 2).

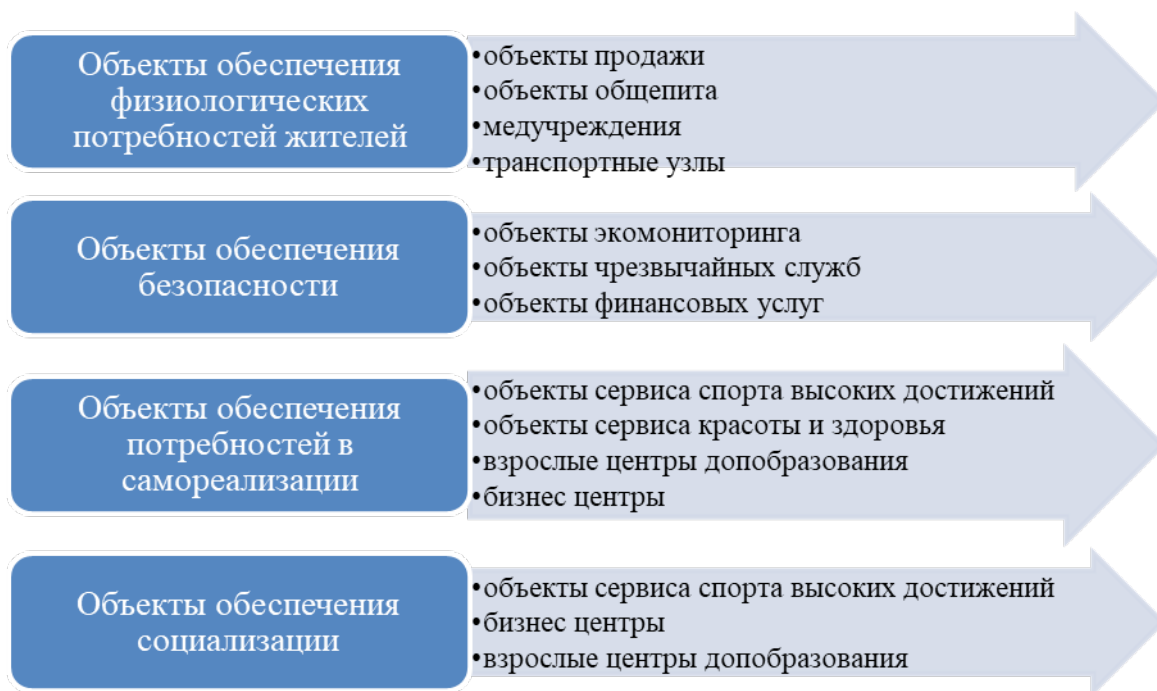


Рисунок 2 – Типы обеспечивающей инфраструктуры

В соответствии с типами обеспечивающей инфраструктуры предлагаются показатели, которые позволяют оценить достижимость данных показателей (рисунок 3).

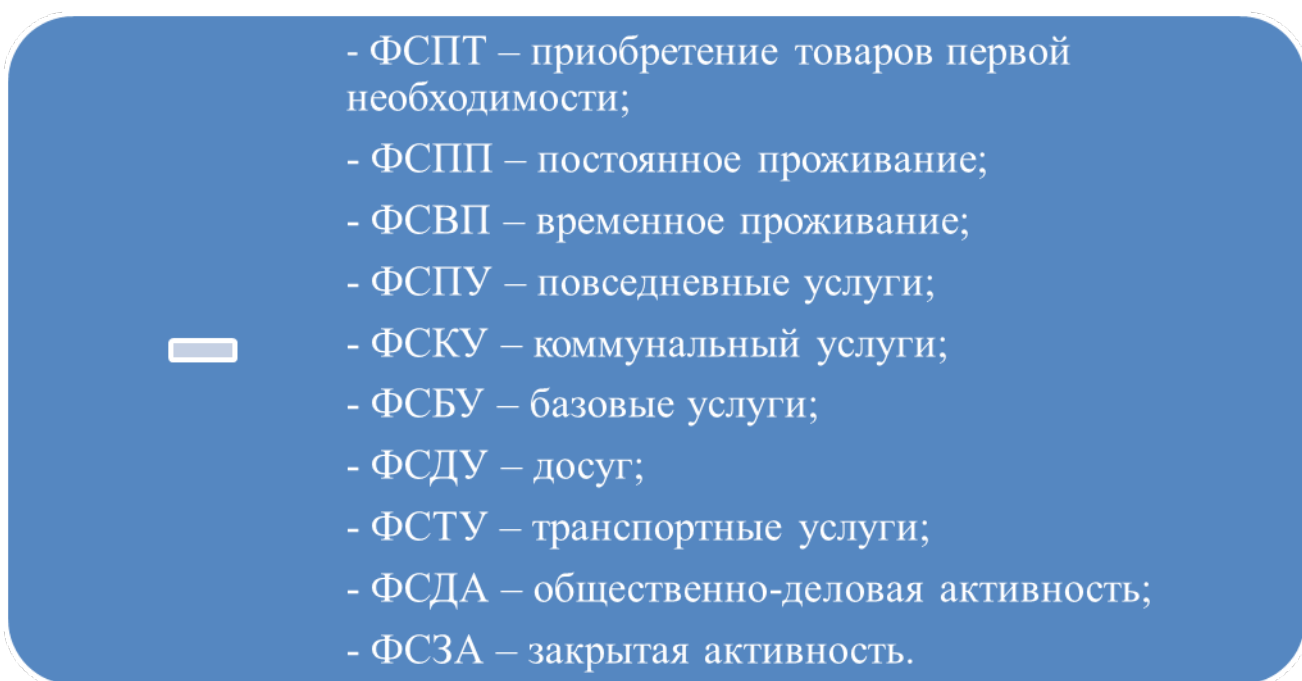


Рисунок 3 – Показатели достижимости

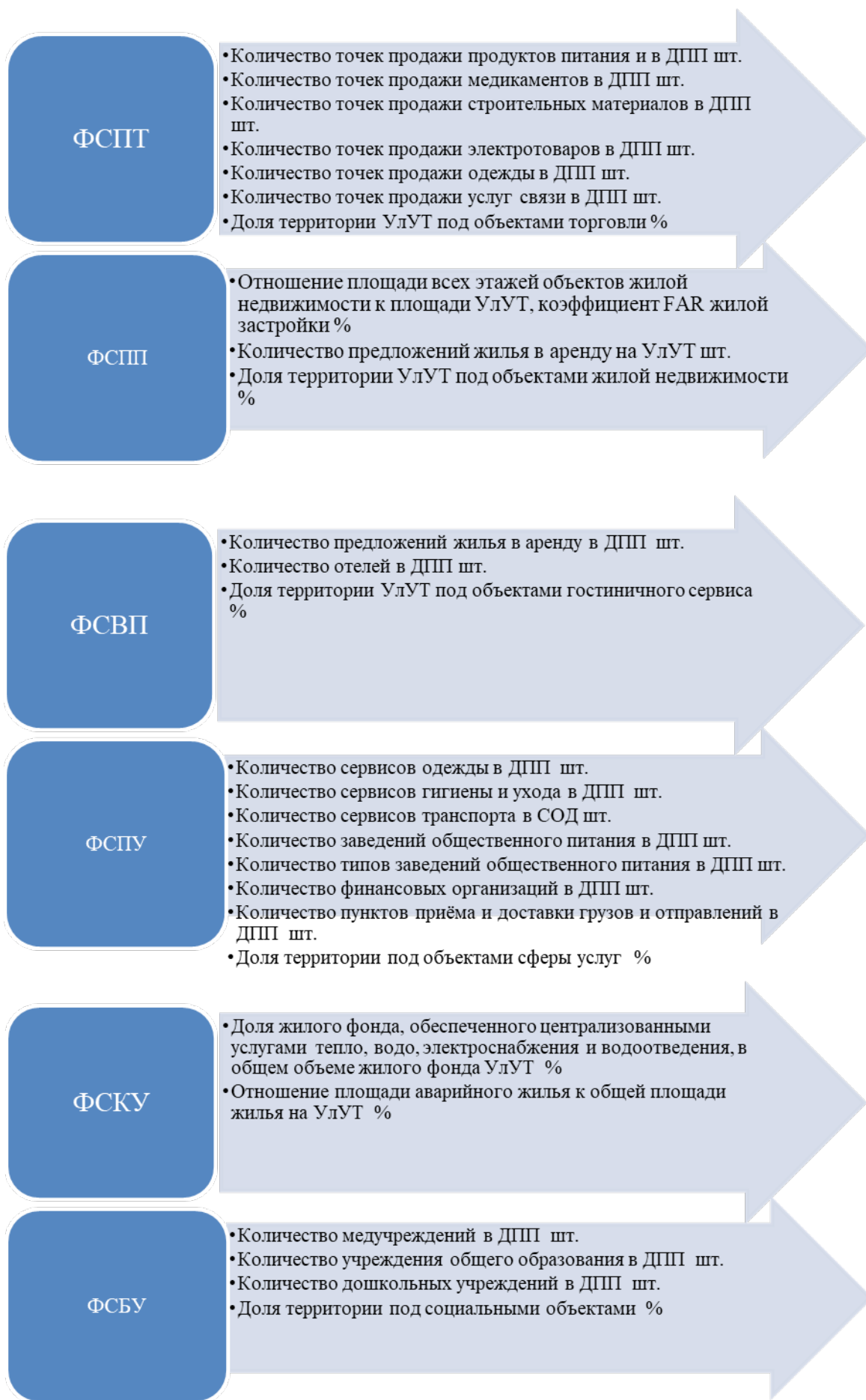


Рисунок 4 – Показатели развития инфраструктуры

Основным документом, регулирующим вопрос управления городской инфраструктурой, и являющимся прогнозным инструментарием в реализации политики в регионе и определяющий долгосрочную стратегию развития страны в части расселения населения, размещения инфраструктуры, иных аспектов эффективного использования территорий, является «Государственная программа развития регионов на 2020 - 2025 годы» (далее-Программа). Нужно отметить, что оценка подобных элементов комплекса в данной программе отсутствует.

Исследования Всемирного банка, Программы развития ООН, Организации экономического сотрудничества и развития свидетельствуют, что в настоящее время долгосрочными драйверами экономического роста государств являются не отдельные отрасли или регионы (области) как таковые, а концентрация рабочей силы (талантливой молодежи и специалистов) в крупных городах с привлекательными условиями жизни [1 Пост. 8 с.].

Анализ регионального развития экономически развитых стран свидетельствует, что рост городов является важным институциональным условием социально-экономического подъема и для Казахстана [1 Пост. 8 с.].

В регионах сохраняются устаревшие подходы к городскому развитию, слабо применяются современные стандарты качества и принципы развития городской среды. В городах остаются специализированные территории - центр-окраины, спальные и промышленные районы, торговые районы и зоны отдыха, недоступные населению без использования транспорта. Жилищная застройка на периферии городов осуществляется с увеличением городских территорий в ущерб землям сельскохозяйственного назначения и зон рекреации [1 Пост. 11 с.].

К примеру, в программе установлен акцент на формирование агломерации крупных городов с созданием города-ядра у Алматы под названием «Gate City», как деловой центр с жилой застройкой и индустриальной зоной для размещения предприятий агропромышленного кластера.

Однако нас заинтересовал пример «города 2-го уровня» - Караганда.

В городах не принимался комплекс мер по "шаговой доступности" объектов (социальных, досуговых, предоставления государственных услуг и другие) для населения из-за несоблюдения принципа высокой плотности застройки. Для получения многих услуг горожанам приходится садиться за автомобиль, что также ухудшает экологию [1 Пост. 30 с.]. В таблице 1 мы попытались провести анализ слабых и сильных сторон «Государственная программ в развития регионов на 2020 - 2025 годы»

В программе внедрена задача по пересмотру планов детальных планировок городов предусматривающие включение системы "20-минутной шаговой доступности" объектов, услуг и благ. Тогда как, в Караганде по настоящее время активно действует практика так называемой точечной застройки. Увы, не учитывающая вышеназванной системы. Преобладает тут больше коммерческий характер. Новостные ленты региональных СМИ города пестрят заголовками «Остановить точечную застройку требуют жители

Караганды», активность начинается с начала 2022 года и по настоящее время.

Таблица 1. - SWOT-анализ развития регионов в рамках Государственной программы

Сильные стороны	Слабые стороны
<p>Экологичность и экономичность. Люди, живущие вблизи своих мест работы, школ и магазинов, не нуждаются в использовании автомобилей, что уменьшает количество выбросов и экономит деньги на транспортных расходах.</p> <p>Повышение физической активности, что благоприятно сказывается на здоровье людей. Пешая ходьба является одним из самых доступных способов поддержания здорового образа жизни, и она может значительно улучшить качество жизни людей.</p> <p>Сокращение времени на перемещения, особенно в условиях городского трафика. Пешие маршруты могут оказаться более быстрыми и удобными, чем автомобильные или общественный транспорт.</p> <p>Способствует социальной интеграции и созданию благоприятной городской среды. Прогулки пешком могут оказаться возможностью для взаимодействия между людьми, знакомства с экзотическими магазинами, кафе и галереями, которые могут оказаться недоступными при использовании автомобиля.</p>	<p>Ограниченность области покрытия. Шаговая доступность применима только для ограниченной площади вокруг конкретного места, что ограничивает ее применимость в больших городах.</p> <p>Ограниченность времени. Шаговая доступность не подходит для ситуаций, когда необходимо быстро перемещаться на большие расстояния, так как шаговые пути могут быть слишком долгими.</p> <p>Неравномерность и непредсказуемость трафика. В городских условиях часто бывает непредсказуемо время, необходимое для перемещения по шаговому пути, из-за трафика, задержек на светофорах, трамвайных путей и других препятствий на пути.</p> <p>Неудобство для мобильных людей. Шаговая доступность может быть невозможна для людей с ограниченными физическими возможностями или для людей, нуждающихся в транспорте для перемещения на дальние расстояния.</p> <p>Ограниченные возможности в экстренных ситуациях. В случае чрезвычайной ситуации шаговая доступность может оказаться недостаточной и непрактичной, если на пути есть препятствия, требующие обхода или перемещения на большие расстояния.</p>
Возможности	Угрозы
<p>Быстрый и эффективный доступ к многим городским объектам, таким как магазины, рестораны, парки, музеи и т.д.</p> <p>Сокращение времени, затрачиваемого на поездки на транспорте, и избавление от проблем, связанных с поиском парковочного места.</p> <p>Улучшение здоровья и физической формы, так как ходьба является одним из лучших способов тренировки.</p> <p>Снижение нагрузки на городскую инфраструктуру, так как меньше людей используют транспортные средства.</p> <p>Улучшение экологии в городах, так как сокращается выброс вредных веществ в атмосферу.</p> <p>Улучшение условий для МСБ по созданию, развитию и расширению предпринимательской деятельности</p> <p>Создание рабочих мест</p>	<p>Транспорт: наличие интенсивного транспортного движения, нехватка пешеходных зон и переходов, несоблюдение правил дорожного движения могут быть опасными для пешеходов и уменьшать шаговую доступность.</p> <p>Инфраструктура: отсутствие тротуаров, плохое освещение, отходы на дорогах, разрушенные дома и здания могут быть опасными для пешеходов и ограничивать их шаговую доступность.</p> <p>Криминальная обстановка: высокий риск нападения в определенных районах города может сильно ограничить шаговую доступность людей в этих районах.</p> <p>Климат: погода, включая дождь, снег, жару или холод, может усложнить шаговую доступность пешеходов в городе.</p> <p>Недоступность для людей с ограниченными возможностями: отсутствие специальных удобств для людей с ограниченными возможностями,</p>

	таких как пандусы или инвалидные коляски, может усложнить шаговую доступность для этих людей.
--	---

Для понимания, стоит отметить, что при проверке надзорными органами земельные участки под строительство МЖД предоставлены в более ранние года. Из этого, следует уяснить, следующее: учитывая имеющийся бэкграунд необходимо улучшать существующую систему управления. Соответственно создать возможность объединить и организовать досуг жителей города Караганды без ущерба для проживающих, собственников прилегающих территорий, и конечно же транспортного движения.

Идентичность и аутентичность города тоже является своеобразным культурным кодом, узнаваемостью и привлекательностью для проживания логично связывается и с устойчивым развитием города. Последнее означает в том числе возможность заказывать какие-либо продукты и услуги не в других городах (Астане, Алматы и т.д.), а у предприятий своего города.

Предполагаемая имеющаяся методология, которая позволяет улучшить процесс управления также предполагает изменения не только в управлении, но и самом процессе реорганизации города.

Предлагается создание единого кольца Караганды, которое будет формировать «золотой квадрат» из главных улиц, знакомые каждому жителю и несущие в себе исторический характер. Предлагается в последующем называть их проектами.

Первый проект несет миссию зеленого бульвара с многочисленными насаждениями, где будут предусмотрены все условия для инклюзивных групп, освещение для вечернего отдыха. Проспект Н.Назарбаева идеально подходит для данного проекта.

Следующая улица Гоголя будет местом деловой среды. С многочисленными бизнес-центрами можно создать некую экономическую зону внутри города. Ведь работа идет быстрее когда «все под рукой». Расположение вблизи акимата города Караганды усилит формат проекта.

Далее формируется гастрономический мир. Сегодня мы можем наблюдать как быстро развивается проспект Нуркена Абдирова в сфере уличной еды, нам остается только поддержать их и задать определенный дизайн-код дабы картинка была более целостной.

И, наконец – проспект Бухар-Жырау. У данного проекта особая задача – показать дух, патриотизм и статус города. Звание шахтерской столицы защищает памятник шахтерам напротив ДК «Горняков». Главная елка перед акиматом области также красуется на данном проспекте, крупные торговые дома являются местом скопления народа. Казалось бы, многие потребности закрыты, однако времена меняются и город становится ярче благодаря юному поколению и это стоит отразить, не теряя «серьезность» Караганды.

Проекты «золотого квадрата» упростят задачу предпринимателям, ведь обретя свою нишу они обретут максимально подходящую для себя инфраструктуру. Яркая выраженная миссия каждой улицы будет изюминкой города и на ее примере перенесутся в другие районы, такие как Юго-Восток,

Майкудук, Сортировка, Пришахтинск и так далее.

Для эффективности проекта предполагается привлечение дизайнеров, предпринимателей, представителей инклюзивных групп, родителей детей дошкольного возраста. Каждая группа озвучит свои потребности и способы решения, будет вовлечена в работу, что благоприятно повлияет на бюджет.

Анализ и результаты создания механизма шаговой доступности на региональном уровне

Анализ влияния механизмов шаговой доступности объектов досуга на качество жизни населения

Анализ влияния механизмов шаговой доступности объектов досуга на качество жизни населения является комплексным и многомерным исследованием. Учитывая, что досуговые объекты могут быть различными (парки, культурные центры, спортивные площадки и т.п.), а население может иметь разные потребности и интересы, анализ должен быть основан на проведении комплексных обследований и опросов.

Одним из основных механизмов, влияющих на шаговую доступность, является транспортная инфраструктура, включая общественный транспорт, пешеходные зоны, велосипедные дорожки, а также размещение объектов досуга в населенных пунктах. Характеристики транспортной инфраструктуры (например, качество дорог, загруженность общественного транспорта, наличие велодорожек и т.п.) могут существенно влиять на доступность объектов досуга.

Качество жизни населения, в свою очередь, зависит от многих факторов, таких как здоровье, уровень доходов, социальная интеграция, общественная безопасность и т.д. Ряд исследований показывает, что наличие доступности к объектам досуга может иметь положительный эффект на различные аспекты качества жизни, например, повышение физической активности, улучшение психического здоровья, улучшение социальных связей и повышение уровня удовлетворенности жизнью.

С другой стороны, некоторые исследования также показывают, что даже при наличии шаговой доступности к объектам досуга, некоторые группы населения могут быть исключены из возможностей использовать эти объекты, если они имеют низкий уровень доходов или имеют ограничения в подвижности.

Итак, анализ влияния механизмов шаговой доступности объектов досуга на качество жизни населения должен включать не только изучение возможностей доступности, но и оценку социально-экономической среды, транспортной инфраструктуры, а также потребностей и интересов населения.

Улучшение пешеходной среды является важной задачей для обеспечения безопасности и удобства для пешеходов в городах. Вот некоторые механизмы, которые могут помочь улучшить создание необходимой пешеходной среды:

1. Обзор пешеходных зон: при разработке любой новой местности или изменении уже существующей, необходимо учитывать потоки пешеходов и их потребности. Именно поэтому осмотр пешеходных зон – отнимающий не так много времени и усилий, но весьма информативный процесс – может помочь определить, какие явления/объекты создают неприятности для

пешеходов, изъяны в транспортной инфраструктуре или нехватку объектов, необходимых пешеходам.

2. Создание возможности для безопасного перехода дорог. Во многих городах по всему миру введена система светофоров, которые позволяют пешеходам переходить дорогу в безопасности и контролируемом режиме. Также существуют различные другие механизмы, такие как пешеходные переходы, мосты или подземные пешеходные переходы, которые могут упростить переход для пешеходов.

3. Разделение дорожных проезжих дорожек на велосипедистов и автомобилистов, что позволяет уменьшить количество возможных столкновений с пешеходами в зависимости от ширины дороги.

4. Создание зеленых насаждений. Зеленые насаждения – это не только украшение городов, но и способ создания комфорта для пешеходов, так как они оказывают благотворное воздействие на погодные условия вокруг, создают положительный эффект, а также поглощают пыль и шум.

5. Обеспечение доступности услуг для пешеходов. К оказанию услуг для пешеходов относятся установка банкоматов, турбюро и других объектов в разных частях города, удостоверившись тем самым, что люди из любого места могут провести благотворно время с семьей и друзьями.

Разработка технических решений для улучшения пешеходной среды позволяет создавать более безопасные и комфортабельные условия для пешеходов в городах, что приводит к повышению их экономической эффективности, приверженности к здоровому образу жизни и улучшению качества жизни в целом.

Опрос представителей профессионального сообщества урбанистов, застройщиков показал, что все они считают современный уровень пешеходной инфраструктуры, доступности недостаточной и некомфортной для пешеходов, особенно для людей с ограниченными возможностями.

Имеем 4 постулата:

1. Комфортность действующей системы пешеходной инфраструктуры в настоящее время. Она неэффективна и некомфортна для пешеходов, особенно для людей с ограниченными возможностями. Необходимо изменить не только систему пешеходных дорожек с точки зрения обеспечения безопасности, но также и изменить стандарты и метрики, используемые по образцам градостроителей советского периода

2. Ухудшение качества жизни. В первую очередь из-за погрешностей в планировании объектов и отсутствия пешей доступности появляется скученность населения, что вызывает целый ряд проблем ухудшающих качество жизни населения

3. Низкая пешеходная активность. Недостаточная развитость пешеходных дорожек, концентрация пешеходных дорожек и зеленых насаждений в нескольких местах с применением комплексного подхода в управлении городом относительно его благоустройства

4. Необходимость изменения в НПА. Внесение изменений в Генеральный план развития города с применением принципа соучаствующего

управления и научно-обоснованных методов проектирования.

Результаты социологического опроса среди населения города Караганды показывают, что мнение экспертов о существующих неудобствах в доступности разделяют жители города Караганды. Жители города также отметили те же проблемы, которые были выделены специалистами: недостаточно развитая инфраструктура, неудобство для пешеходов и водителей, недостаточное количество общественного транспорта, а также проблемы с загрязнением окружающей среды.

Поэтому можно сделать вывод, что необходимо продолжать работу по совершенствованию городской инфраструктуры и развитию общественного транспорта. Кроме того, необходимо уделить внимание вопросам экологии, чтобы улучшить качество жизни людей и сохранить окружающую среду для будущих поколений.

Однако, несмотря на то, что результаты опроса указывают на некоторые недостатки в городской инфраструктуре, они также показывают, что большинство жителей Караганды оценивают качество жизни в городе как хорошее. Именно поэтому необходимо продолжать работу в этом направлении, чтобы улучшить условия для жизни и удовлетворить потребности горожан.

Опрошены 242 респондента из которых 89 государственных служащих, 75 наемных работников, 40 самозанятых, 30 предпринимателей и 8 обучающихся. Опрос проведен для изучения мнения и предпочтений различных категорий людей в отношении изучаемой проблематики темы и проблематики. Это все различные категории людей, каждая из которых имеет свои особенности и потребности.

Знание того, сколько человек приняло участие в опросе, а также разбиение их на категории, помогает лучше понимать результаты опроса и выявлять различия в мнениях и отношениях между группами.

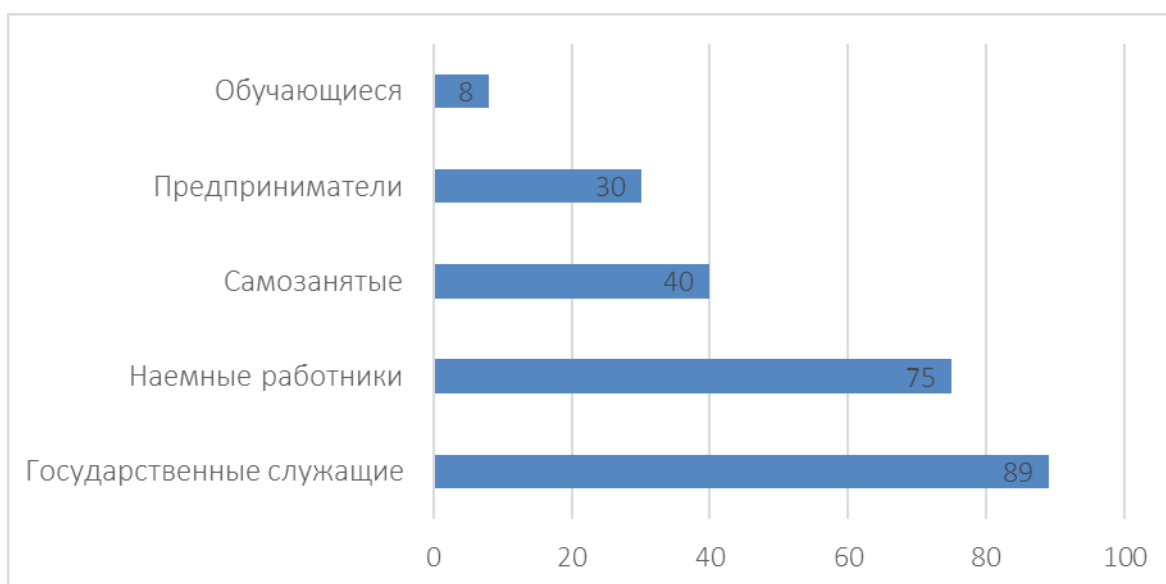


Рисунок 5 – Структура интервьюированного населения, чел

Итак, было проведено исследование, в котором приняли участие 242 респондента. Из них 7 человек (2,89%) относятся к возрастной группе от 15 до 20 лет, 102 человека (42,15%) - к возрастной группе от 21 до 35 лет, 79 человек (32,64%) - к возрастной группе от 36 до 50 лет, а 54 человека (22,31%) - старше 50 лет.

Эти данные характерны для анализа предпочтений различных возрастных групп в общей сфере.

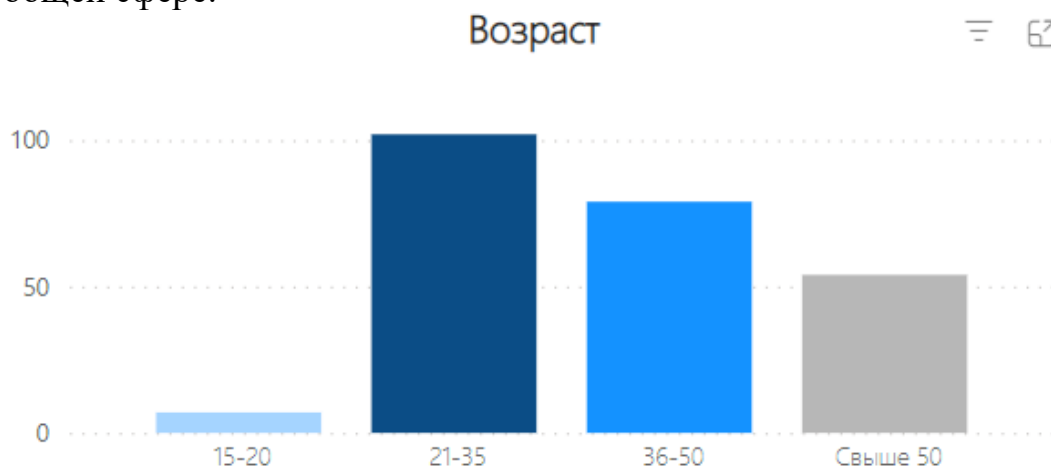


Рисунок 6 – Возрастная структура интервьюируемых

Среди опрошенных потребность в прогулке только у 112 опрошенных, 67 опрошенных пользуются сферой общепита во время прогулок, 45 опрошенных пользуются сферой развлечений и 18 опрошенных услугами сервисной сферы.

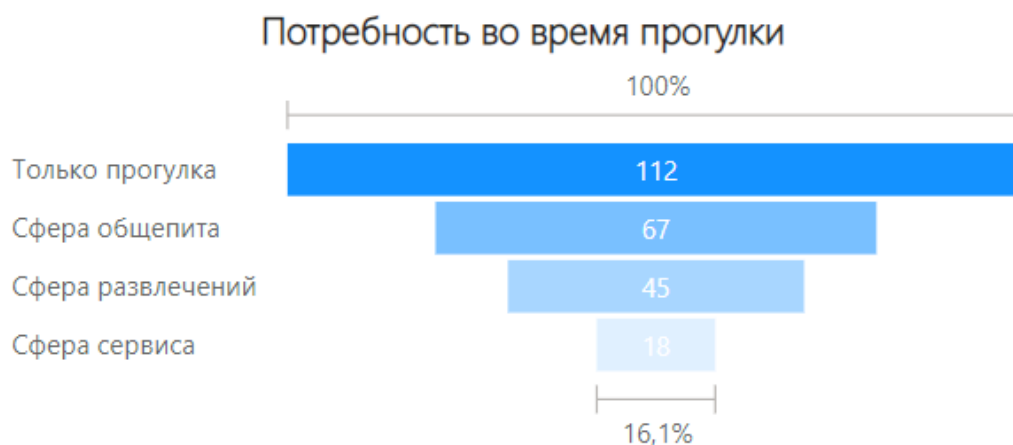


Рисунок 7 – Спрос на услуги в ходе прогулки

Результаты опросного исследования, проведенного в сфере частоты прогулок, показывают, что большинство опрошенных, а именно 135 человек (55,79%), ходят на прогулки 2-4 раза в неделю. Это связано с высокой потребностью населения в активном образе жизни и заботой о своем здоровье.

Кроме того, 56 респондентов (23,14%) предпочитают прогулки 1 раз в неделю, а 51 человек (21,07%) ходят на прогулки 1-2 раза в месяц.



Рисунок 8 – Частота пеших прогулок

Из предоставленных данных следует, что большинство респондентов (100 из 242) предпочитают личный транспорт, в то время как менее половины опрошенных (80 человек) пользуются общественным транспортом, и только 62 респондента предпочитают ходить пешком. Это может указывать на то, что большинство людей в предпочтительном районе предпочитают иметь собственный транспорт для более удобной и быстрой перевозки. Тем не менее, использование общественного транспорта и ходьба по-прежнему являются важными и экологически безопасными.



Рисунок 9 – Способ передвижения

В результате опроса можно сделать вывод, что действующая пешеходная доступность имеет отрицательное влияние на настроение жизни населения. Несмотря на то, что 129 человек ответили положительно, большинство (113 человек) выразили свое недовольство. Это может быть связано с неудобствами в передвижении, отсутствием безопасности и удобных мест отдыха. Поэтому необходимо уделять больше внимания и инвестировать в пешеходные зоны, чтобы создать комфортные и безопасные условия для жизни и передвижения людей.

Фактор влияния на население



Рисунок 10 – Удовлетворенность населения качеством городской инфраструктуры

Исходя из результатов опроса, можно сделать вывод о том, что большинство жителей города считает необходимым улучшить инфраструктуру с точки зрения пешеходной доступности объектов досуга. Это говорит о том, что для горожан важно иметь возможность безопасно и комфортно перемещаться по городу и наслаждаться досугом. Поэтому, усовершенствование инфраструктуры города в этом направлении может привести к улучшению качества жизни жителей и более приятным впечатлениям для гостей города.

Необходимость к улучшению

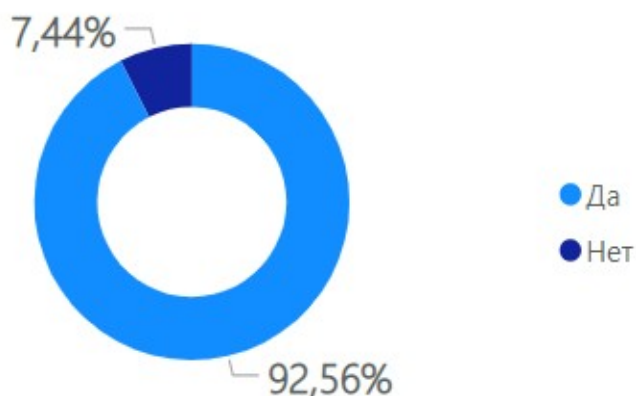


Рисунок 10 – Необходимость улучшения

В результате проведенного опроса среди респондентов, которые регулярно используют личный транспорт для передвижения, было выявлено, что большинство из них уделяют время прогулкам 2-4 раза в неделю. Однако, несмотря на это, практически все респонденты выразили свою озабоченность относительно текущего состояния пешеходной инфраструктуры в Караганде и выразили необходимость ее улучшения.

Данные результаты указывают на то, что многие жители города используют личный транспорт, чтобы передвигаться по городу несмотря на то, что это может быть неэффективным и неудобным для них. При этом, отсутствие хорошей

пешеходной инфраструктуры в городе только осложняет ситуацию для пешеходов и делает их более уязвимыми перед опасностями дорожного движения.

На основании данных опроса можно сделать вывод, что улучшение пешеходной инфраструктуры является важным шагом в совершенствовании городской среды Караганды и повышении комфорта жизни его жителей. Власти города должны уделить большее внимание рассмотрению данного вопроса и принимать меры для решения проблемы.

Данные социологического опроса, проведенного нами, подтверждается результатами социологического опроса, проведенного Казахстанской ассоциацией урбанистов. Эти результаты указывают на проблемы с городской средой и транспортной доступностью в городах, а также недостаточное качество озеленения. Только 23% опрошенных считают, что качество озеленения городов является достаточным.

Опрос также выявил проблемы с доступностью объектов торговли, услуг и досуга в жилых районах, что было отмечено 80% респондентов. Еще одной проблемой, выявленной опросом, является удаленность деловых и производственных функций от жилых зон. Только 1% опрошенных отметили, что офисы и малые производства размещаются в уже сложившейся жилой застройке.

Наконец, опрос выявил неравномерное распределение средств на развитие и содержание транспортной и инженерной инфраструктуры, что было отмечено 70% респондентов. Они отметили, что застройка новых объектов часто требует создания новых дорог и сетей, что может быть положительным моментом, однако ненадлежащее распределение средств может привести к дополнительным проблемам.

В целом, данные опроса свидетельствуют о необходимости улучшения общей инфраструктуры городов Казахстана. Результаты должны послужить основой для разработки более эффективных решений, направленных на улучшение качества жизни граждан.

Опрошенные жители Казахстана отметили низкое качество городской среды, что включает в себя пешеходную инфраструктуру, состояние дорог и парков, а также сохранение исторических и культурных достопримечательностей, например - требования к улучшению пешеходных зон 76%

Большинство опрошенных жителей (76%) выразили требования к улучшению пешеходных зон, увеличению пешеходных зон в городах, установке дополнительных светофоров и знаков для пешеходов, а также улучшению подземных переходов.

Опасность на улицах также стала проблемой для 54% опрошенных, главным образом из-за отсутствия безопасных широких тротуаров и переходов для пешеходов.

45% опрошенных отмечают недостаточное количество пешеходных зон в городах Казахстана, что ведет к созданию проблем для пешеходов и проблемам в организации городского движения.

Таким образом, результаты социологического опроса позволяют заключить о необходимости улучшения пешеходной инфраструктуры в городах Казахстана для обеспечения безопасности и комфорта граждан.

2 из опрошенных жителей городов Казахстана отметили, что у них есть проблемы с транспортной доступностью. Это связано с тем, что недостаточно развита общественная транспортная сеть, не хватает маршрутов и частотности движения транспорта, а также с высоким уровнем автомобилизации и недостатком парковочных мест. В результате, люди вынуждены дольше идти пешком до нужных мест и часто испытывают неудобства.

Большую обеспокоенность у населения вызывает процесс озеленения. Под словом "озеленение" в данном случае понимается наличие зеленых насаждений в городской среде: деревьев, кустарников, цветов и т.д. Низкое качество озеленения может быть обусловлено нехваткой зеленых зон в городах, а также их плохим состоянием в связи с недостатком ухода за ними.

Качество озеленения городов имеет важное значение для создания комфортной и здоровой городской среды для жителей. Зеленые насаждения не только создают приятную атмосферу и эстетическое удовольствие, но и очищают воздух от вредных примесей, улучшают микроклимат и в целом положительно влияют на физическое и психологическое здоровье людей.

Следовательно, обращение внимания на проблему низкого качества озеленения городов является важным этапом в улучшении городской среды в Казахстане. Это может включать в себя анализ и планирование зон озеленения в городах, разработку программ по уходу за зелеными зонами, а также обучение и воспитание жителей культуре уважения и бережного отношения к окружающей среде.

Из данных социологического опроса Казахстанской ассоциации урбанистов было выявлено, что в жилых районах Казахстана наблюдается дефицит объектов торговли, услуг и досуга. Конкретнее, согласно статистике, этот дефицит составляет 80%.

Это означает, что большинство жителей жилых районов Казахстана испытывают трудности при поиске необходимых товаров и услуг, таких как продукты питания, бытовая техника, медицинские услуги и т.д. Недостаток мест для отдыха и развлечений также является проблемой для жителей этих районов.

Из-за отсутствия необходимых объектов многие люди вынуждены ездить в другие районы, чтобы получить нужную им информацию и услуги. Это приводит к дополнительным затратам на время и деньги, а также повышает уровень загрязнения и транспортный трафик.

Данные статистики свидетельствуют о том, что необходимы меры по улучшению инфраструктуры жилых районов Казахстана. Развитие объектов торговли, услуг и досуга в этих районах может не только удовлетворить потребности жителей, но и способствовать развитию экономики региона в целом.

Данные об удаленности деловых объектов от жилых кварталов, свидетельствуют о необходимости улучшения пешеходной инфраструктуры в

городах страны. Одним из основных факторов, влияющих на эту потребность, является удаленность деловых и производственных объектов от жилой застройки.

По результатам исследования, лишь 1% офисов и малых производств расположены в жилых кварталах, что означает, что большинство работающих граждан вынуждены ежедневно добираться до своих мест работы на автомобиле или общественном транспорте. В свою очередь, это приводит к перегруженности дорог, пробкам и загрязнению окружающей среды.

Изучив статистику социологического опроса, Казахстанская ассоциация урбанистов пришла к выводу, что необходимо развивать пешеходную инфраструктуру, чтобы максимально уменьшить зависимость граждан от автомобилей и общественного транспорта. Это может включать в себя установку дополнительных пешеходных дорожек, создание комфортных пешеходных зон, установку светофоров и других элементов безопасности для пешеходов.

Такой подход поможет уменьшить загруженность дорог, увеличит комфортность жизни граждан и снизит негативное влияние транспорта на окружающую среду.

В процессе исследовательской работы был использован структурированный опросный лист, который содержал вопросы о действующей пешеходной доступности, о необходимости изменения, влияние на жизнь граждан, и о том, какие меры именно требуется внедрить, по их мнению, для обеспечения шаговой доступности. Каждый эксперт был также опрошен предоставить примеры лучших практик в своем регионе или мире, которые могут быть использованы в качестве примера для улучшения доступности объектов досуга в городах.

В результате опроса экспертов были выявлены ключевые проблемы и рекомендации по обеспечению шаговой доступности объектов досуга в городах для людей с ограниченными физическими возможностями. Полученные результаты могут быть использованы при разработке планов градостроительства и улучшения городской среды с учетом потребностей людей с ограниченными физическими возможностями. Кроме того, рекомендации экспертов могут использоваться при создании новых объектов досуга, а также при обновлении уже существующих объектов, чтобы обеспечить их доступность для всех категорий населения.

В ходе исследования, нами был проведен опрос экспертов. Генеральный директор URBAN LIVING Байгабулова Г.М. отметила, что пешеходная инфраструктура в городах не эффективна и нуждается в доработке. Однако, есть определенное количество положительных примеров, показывающих, что правильное развитие урбанизма может принести благосостояние жителям городов. Для улучшения пешеходной инфраструктуры есть необходимость закрыть пропуск для автомобилей на улицах и создать комфортные и безопасные переходы для людей. Также нужно развивать инфраструктуру таким образом, чтобы она привлекала людей к прогулкам и здоровому образу жизни. Кроме того, требуется совершенствовать урбанистические стандарты и

внедрять их на практике. Необходимо разработать Генеральный план развития города с учетом эффективных пешеходных развязок, установки лавочек, МАФов и озеленения открытых пространств для оздоровления населения. Для этого необходимо провести комплексные изменения в урбанистике, улучшить инфраструктуру, а также изменить или дополнить нормативно-правовую базу города.

Из представленных ответов эксперта директора компании ARTEL 2022, участник команды Q88 Ассоциации урбанистов Казахстана Казиева Санжара Бакытбековича можно сделать вывод, что существующая пешеходная доступность в городах Казахстана не является эффективной и требует изменений. Она не учитывает потребности населения и не обеспечивает комфортные условия для пешеходов. Улучшение пешеходной доступности может повысить уровень качества жизни населения, но для этого необходимо провести изменения в урбанистике и нормативно-правовых актах. Важно также проводить исследования и использовать новые подходы и методы для разработки более эффективных решений.

Для улучшения урбанистической обстановки в городах Казахстана необходимо учитывать как макро, так и микроаспекты градостроительства. Макроаспекты включают в себя общую стратегию развития города, планирование масштабных инфраструктурных проектов и учет долгосрочных тенденций развития города. Микроаспекты включают в себя детали градостроительства, такие как дизайн улиц, пешеходных зон, общественных пространств и зданий.

Для успешного изменения урбанистической обстановки в городах Казахстана также необходимо учитывать мнение и потребности населения. Важно проводить общественные консультации и обсуждения проектов, чтобы учитывать мнение жителей и получить обратную связь. Это может помочь сформировать более эффективные решения и повысить уровень удовлетворенности жителей городов.

Кроме того, следует учитывать технологический прогресс и новые тенденции в градостроительстве, такие как умный градостроительный дизайн, использование инновационных материалов и решений, связанных с экологией и устойчивым развитием. Важно также учитывать опыт других стран и использовать передовые практики в области урбанистики.

В целом, для улучшения урбанистической обстановки в городах Казахстана необходимо внести изменения в градостроительную политику, проводить научно-исследовательские работы, учитывать мнение жителей и использовать передовые технологии и практики. В результате, это может привести к созданию более удобной, приятной и безопасной городской среды для жителей и посетителей городов.

Для решения проблемы пешеходной доступности в городах Казахстана, помимо создания соответствующей инфраструктуры и учета потребностей населения, также необходимо проводить обучение и информирование жителей городов о важности пешеходной инфраструктуры и здорового образа жизни.

Обучение может проводиться не только для населения, но и для

специалистов, работающих в области градостроительства и урбанистики. Необходимо повышать уровень осведомленности этих специалистов о новых технологиях и подходах в области урбанистики, чтобы они могли применять их на практике.

Эксперты также отметили, что основным препятствием для доступности данных объектов являются архитектурные барьеры, такие как лестницы, отсутствие пандусов и недостаточная освещенность.

Также важно учитывать потребности различных групп населения, включая людей с ограниченными возможностями, пожилых людей и детей. Для этого необходимо проводить консультации и обсуждения проектов с представителями этих групп, а также обеспечивать соответствующую инфраструктуру.

Для улучшения пешеходной доступности в городах Казахстана необходимо также учитывать технологический прогресс и новые тенденции в градостроительстве, такие как умный градостроительный дизайн, использование инновационных материалов и решений, связанных с экологией и устойчивым развитием.

В целом, для решения проблемы пешеходной доступности в городах Казахстана необходимо использовать комплексный подход, который включает в себя создание соответствующей инфраструктуры, проведение обучения и информирования населения, учет потребностей различных групп населения и использование передовых технологий и практик. При этом необходимо проводить научно-исследовательские работы и изменять нормативно-правовые акты, чтобы обеспечить эффективное развитие урбанизма в Казахстане.

Результаты формирования универсального механизма эффективного управления доступности объектов досуга в городских условиях

Для создания универсального механизма эффективного процесса управления доступности объектов городов и городских агломераций, необходимо выполнение следующих шагов:

Анализ доступности объектов. Проведение анализа доступности объектов (общественный транспорт, медицинские учреждения, культурные и спортивные центры и т.д.) в городе или городской агломерации. Для этого необходимо определить наиболее важные объекты и оценить уровень их доступности для населения.

Оценка потребностей. Оценка потребностей населения в доступности объектов. Для этого необходимо учесть социально-экономические особенности населения, а также отдельных групп населения (например, молодых родителей с детьми, людей с ограниченными возможностями, пенсионеров и т.д.).

Планирование мероприятий. Планирование мероприятий по улучшению доступности объектов. Для этого необходимо определить конкретные мероприятия (например, улучшение транспортных маршрутов, строительство новых объектов, развитие инфраструктуры и т.д.), а также оценить их эффективность и бюджет.

Реализация мероприятий. Реализация мероприятий по улучшению доступности объектов. Для этого необходимо определить ответственных за реализацию мероприятий, сформировать необходимые группы и подрядчиков, а также организовать мониторинг и контроль за выполнением мероприятий.

Оценка результатов. Оценка результатов улучшения доступности объектов. Для этого необходимо провести анализ изменения доступности объектов для населения, а также оценить экономический и социальный эффект от реализации мероприятий.

Корректирование мероприятий. Корректирование мероприятий по улучшению доступности объектов. Для этого необходимо проводить периодический мониторинг доступности объектов, а также оценивать эффективность реализованных мероприятий и вносить корректировки в их планирование.

В целом, процесс управления доступности объектов городов и городских агломераций должен быть регулярным и системным, включающим различные этапы анализа, планирования, реализации, оценки и корректировки мероприятий. Важно учитывать потребности всех групп населения, а также стремиться к повышению качества жизни и совершенствованию городской инфраструктуры в целом.

Каждая из следующих проблем может привести к серьезным последствиям для развития городской среды связанная с развитием городской среды в Казахстане, и может быть довольно сложной и многоаспектной. Вот

более подробное описание каждой из проблем:

1. Отсутствие единой комплексной концепции развития городской среды: Отсутствие единой стратегии и плана развития может привести к тому, что различные проекты и инициативы не будут соответствовать общей концепции развития города. Это может привести к неэффективному использованию ресурсов и несоответствию различных проектов друг другу.

2. Отсутствие долгосрочного планирования: Краткосрочный подход к планированию может привести к тому, что решения, принятые для достижения быстрых побед, могут не соответствовать долгосрочной стратегии развития города. Это может привести к неэффективному использованию ресурсов и трате времени и денег на проекты, которые не будут соответствовать долгосрочной стратегии развития города.

3. Отсутствие требуемых знаний об управлении городским пространством, градостроительством, транспортной инфраструктурой и связанных областях: Недостаточное количество квалифицированных специалистов в данных областях может привести к тому, что проекты и инициативы будут разрабатываться без учета лучших практик и передовых технологий. Это может привести к неэффективному использованию ресурсов и несоответствию проектов потребностям городской среды и населения.

4. Процессы, связанные с получением разрешений на развитие новых благоустройств, создание инфраструктуры могут быть длительными и сложными из-за бюрократических зависаний: Наличие сложных процедур и длительных сроков получения разрешений может замедлить развитие городской среды и увеличить затраты на проекты. Это может привести к тому, что различные проекты будут задерживаться или не будут реализовываться вовремя.

5. Отсутствие метрики оценки развития городских условий: Отсутствие четких метрик и индикаторов, которые могут использоваться для измерения и оценки эффективности проектов, может привести к тому, что эффективность проектов не будет оцениваться или будет оцениваться недостаточно точно. Это может привести к тому, что проекты не будут соответствовать потребностям городской среды и не будут способствовать достижению целей развития города.

Изучение материалов и исследований показало, что внедрение Индекса городской среды для оценки местных исполнительных органов по достижению целей и показателей программы развития территории может быть эффективным решением для улучшения городской среды в Казахстане.

Индекс городской среды может включать в себя 9 критериев, которые могут быть использованы для оценки различных аспектов городской среды, включая досуговую и социальную инфраструктуру, пешеходные сети, доступность для маломобильных групп, общественно-деловую инфраструктуру и внешнее оформление городского пространства.

Внедрение Индекса городской среды может помочь местным исполнительным органам лучше понимать, какие аспекты городской среды нуждаются в улучшении и какие проекты и инициативы могут быть наиболее эффективными для достижения целей развития города.

Рекомендуется проводить оценку по индексу городской среды на регулярной основе, чтобы измерить прогресс в достижении целей развития города и определить, какие изменения могут быть необходимы для улучшения городской среды.

Также рекомендуется проводить общественные консультации и обсуждения с жителями городов для получения обратной связи от населения и учета мнения жителей при разработке и реализации проектов по улучшению городской среды.

В целом, внедрение Индекса городской среды для оценки местных исполнительных органов может быть важным шагом в улучшении городской среды в Казахстане и способствовать достижению целей развития городов в более эффективный и продуктивный способ.

Справочно:

9 критериев

1. **Пешеходная сеть** - Доля освещенных частей пешеходных сетей (%)
2. *Индекс пешеходной доступности (безразмерный коэффициент)*
3. *Уровень доступности городской среды для инвалидов и иных маломобильных групп населения (%)*
4. **Общественно-деловая инфраструктура и прилегающие пространства** Доля освещенных частей улиц, проездов, набережных на конец года в общей протяженности улиц, проездов, набережные
5. *Разнообразие услуг в общественно-деловых районах города (%)*
6. *Уровень внешнего оформления городского пространства (%)*
7. **Социально-досуговая инфраструктура и прилегающие пространства** Безопасность передвижения вблизи учреждений здравоохранения, образования, культуры и спорта (ед./кв. км)
8. *Разнообразие культурно-досуговой и спортивной инфраструктуры (безразмерный коэффициент)*
9. *Количество социально-досуговых центров притяжения для населения (ед.)*

Изученный опыт в период практики в городе Алматы показал актуальность развития урбанистики, а именно особое внимание на обеспечение шаговой доступности при помощи активного размещения объектов МСБ на 1-х этажах жилых домов.

До реконструкции улиц Панфилова и Жибек жолы средний ежемесячный доход бизнеса составлял около 25 млн тенге. Однако после модернизации этот показатель увеличился до 37 млн тенге, а посещаемость заведений выросла на 40%. Количество объектов торговли и общественного питания на улице Панфилова увеличилось с 18 до 30, а на Арбате - практически вдвое. Таким образом, за год количество объектов бизнеса на двух улицах увеличилось с 26 до 43. По мировому опыту, увеличение трафика в пешеходных зонах приводит к увеличению оборота магазинов на 17%. Средний же прирост трафика составляет 30%.

Изучение материалов и исследований показало, что внесение изменений в пункт 4.4.2.15 СП РК 3.02-101-2012 может быть эффективным решением для улучшения городской среды в Казахстане.

Предложение о предусмотрении первых этажей многоэтажных жилых

зданий под общественные помещения для проведения жильцами дома досуга (помещения для игр детей, кружковые, спортивные залы и т.д.) или для размещения объектов торговли, культурно-бытового обслуживания, общественного питания, аптек и отделений связи и другое может привести к следующим преимуществам:

1. Увеличение доступности общественных услуг и удобства для жителей. Предоставление удобств и услуг на первых этажах жилых домов может значительно улучшить качество жизни жителей городов, особенно для тех, кто имеет ограниченную мобильность или нет возможности посещать общественные места в других частях города.

2. Улучшение безопасности и социальной защищенности. Наличие общественных мест на первых этажах жилых домов может улучшить безопасность и социальную защищенность жителей, поскольку это может увеличить видимость и общественный контроль вокруг жилых домов.

3. Экономия времени и уменьшение потребности в транспорте. Предоставление услуг и удобств на первых этажах жилых домов может уменьшить необходимость жителей использовать транспорт для посещения магазинов, аптек, культурных и развлекательных мероприятий.

Рекомендуется внести изменения в пункт 4.4.2.15 СП РК 3.02-101-2012, чтобы предусмотреть возможность использования первых этажей многоэтажных жилых зданий под общественные помещения для проведения жильцами дома досуга или для размещения объектов торговли, культурно-бытового обслуживания, общественного питания, аптек и отделений связи и другое.

В целом, внесение изменений в пункт 4.4.2.15 СП РК 3.02-101-2012 может быть важным шагом в улучшении городской среды в Казахстане и способствовать достижению целей развития городов в более эффективный и продуктивный способ.

Изложить в следующей редакции:

«Внесение изменений в п. 4.4.2.15 СП РК 3.02-101-2012* (нормативы в области архитектуры, градостроительства и строительства) предусматривающий **Первые этажи многоэтажных жилых зданий под общественные помещения для проведения жильцами дома досуга (помещения для игр детей, кружковые, спортивные залы и т.д.) либо предусматривать нежилые помещения для размещения объектов торговли, культурно-бытового обслуживания, общественного питания, аптек и отделений связи и другое.»**

Данная рекомендация подтверждается тенденциями, которые наблюдаются в г. Караганды в результате ввода нежилых помещений с активными объектами занятыми в МСБ за последние 5 лет.

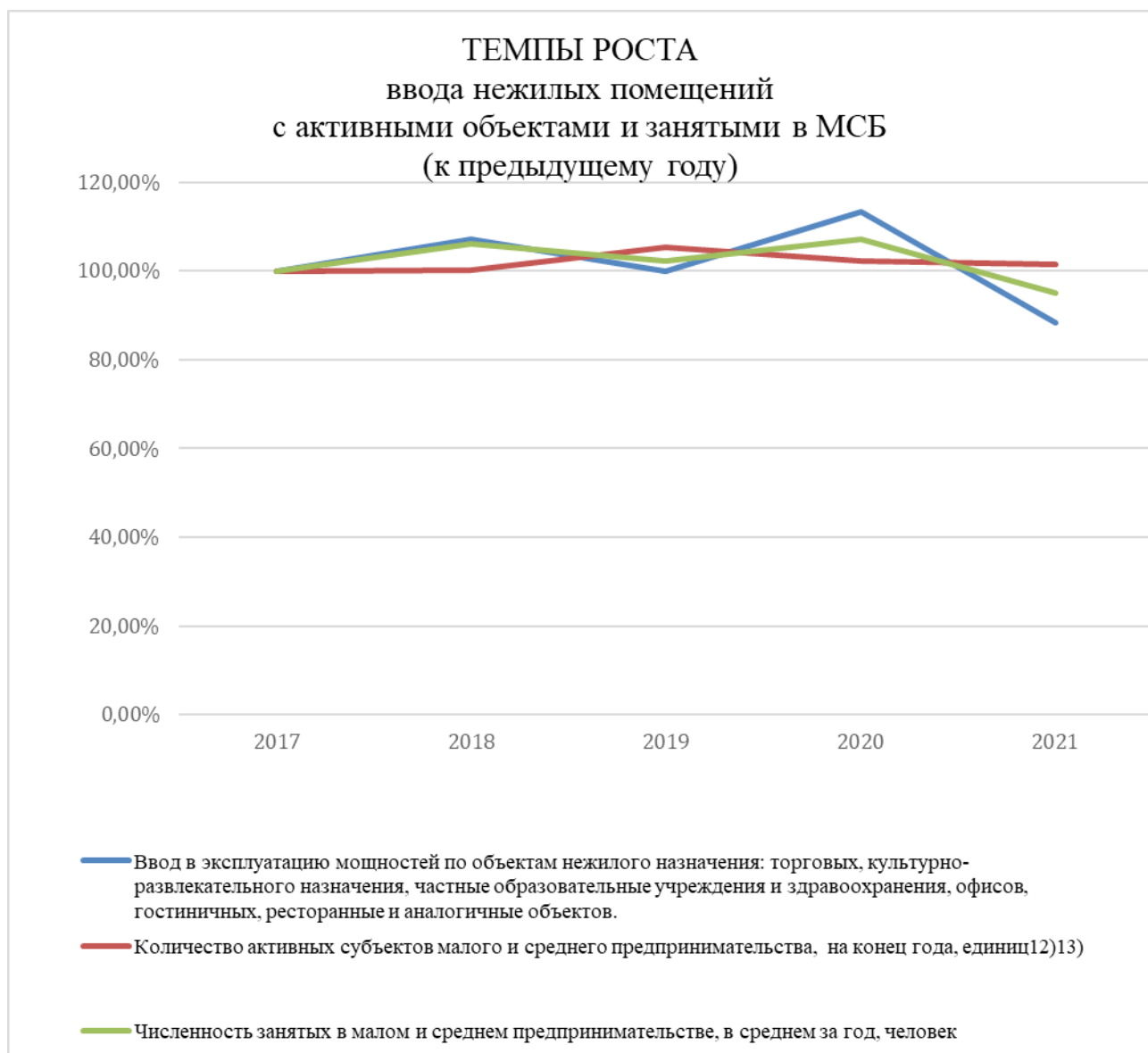


Рисунок 11 – Темпы роста ввода нежилых помещений с активными объектами и занятыми в МСБ (к предыдущему году)

Дополнительно можно сказать, что взаимосвязь между вводом нежилых помещений и ростом МСБ может иметь несколько причин. Во-первых, создание новых нежилых помещений может увеличить предложение на рынке недвижимости, что может привести к снижению арендных ставок и уменьшению затрат на аренду для МСБ. Это может стимулировать рост МСБ, которые могут использовать свои сбережения на расширение бизнеса.

Во-вторых, создание новых нежилых помещений может привлечь новых инвесторов и предпринимателей, которые будут заинтересованы в использовании этих помещений для своего бизнеса. Это может привести к появлению новых видов бизнеса и увеличению конкуренции на рынке, что в конечном итоге может привести к улучшению качества услуг и товаров, предоставляемых МСБ.

Также следует отметить, что взаимосвязь между вводом нежилых

помещений и ростом МСБ может быть взаимоподкрепляющей. То есть, рост МСБ может стимулировать спрос на нежилые помещения, что, в свою очередь, может привести к созданию новых рабочих мест и созданию дополнительных услуг для резидентов города.

Дополнительно можно сказать, что изменения в нормативах, которые позволяют использовать первые этажи многоэтажных жилых зданий под нежилые помещения, могут иметь несколько последствий. Во-первых, это может повысить удобство жильцов, предоставив им доступ к различным услугам и магазинам прямо в их жилом доме. Во-вторых, это может способствовать развитию малого и среднего бизнеса в городе, предоставляя им дополнительное пространство для размещения своих объектов.

Кроме того, вышеуказанная диаграмма, указывающая на корреляцию между вводом нежилых помещений с активными объектами МСБ и численностью занятых в МСБ может иметь важные изменения для экономики. Т.к. спрос на нежилые помещения со стороны МСБ сохраняется и увеличивается, это может означать, что малый и средний бизнес по-прежнему является важным движущим силой экономики, создающим рабочие места и стимулирующим рост.

Заключение

Исходя из данных и результатов исследования, можно сделать вывод о том, что шаговая доступность имеет важное значение для улучшения качества жизни населения городов. Несмотря на отсутствие необходимых показателей для оценки эффективности обеспечения шаговой доступности и имеющихся застройки постсоветского времени, проведенные социальные опросы среди жителей города Караганды показали высокую потребность в улучшении пешеходной инфраструктуры.

В работе был рассмотрен мировой опыт в области урбанистики и пешеходной инфраструктуры, а также разработаны рекомендации и предложения по совершенствованию действующих градостроительных инструментов и систем по улучшению уровня качества жизни населения в городах областного значения и в дальнейшем по стране.

Разработаны рекомендации и предложения по совершенствованию действующих градостроительных инструментов и систем по улучшению уровня качества жизни населения в городах областного значения и в дальнейшем по стране.

На основе вышеописанных задач, в работе была достигнута основная цель данного магистерского проекта. Была проанализирована и выявлена степень влияния шаговой доступности на уровень качества жизни населения, проведено экспертное интервью по проблемам действующей шаговой инфраструктуры в отношении города областного значения, в частности Караганды, были разработаны теоретические рекомендации по улучшению шаговой доступности в Казахстане в рамках улучшения качества жизни людей с возможностью их практического применения.

Одной из проблем, выявленной в ходе комплексного анализа и интервью, это отсутствие Концепции, стандартов и критериев оценки шаговой доступности. В работе акцентируется отсутствие пешеходной инфраструктуры, что существенно влияет на качество жизни граждан и тем самым на развитие градостроительства в целом. Предлагается в рамках развития новых планировочных микрорайонов/районов ввести изменения в СП РК 3.02-101-2012* (нормативы в области архитектуры, градостроительства и строительства) предусматривающий в обязательной форме при вводе в эксплуатацию многоэтажного жилого дома обеспечение пешеходной инфраструктуры от МЖД к прилегающим улицам., а также предусматривающий Первые этажи жилых зданий от 6 этажей и выше, расположенных вдоль улиц городского и районного значения, предусматривать нежилые помещения для размещения объектов торговли, культурно-бытового обслуживания, общественного питания, аптек и отделений связи и др.

Вместе с тем, в части действующей застройки Внедрение показателя для оценки местных исполнительных органов по критерию «Достижение целей и показателей программы развития территории» Приложения 10 к Методики операционной оценки по блоку достижения целей в целях реализации Системы ежегодной оценки эффективности деятельности центральных государственных

и местных исполнительных органов областей, городов республиканского значения и столицы, утвержденной Указом Президента Республики Казахстан от 19 марта 2010 года № 954 Индекса городской среды.

Предложенные в работе рекомендации и предложения по улучшению шаговой доступности в Казахстане могут иметь значительный положительный эффект на качество жизни населения городов. Улучшение шаговой доступности способствует увеличению комфорта и безопасности для пешеходов, а также стимулирует использование пешеходных маршрутов вместо автомобильных, что может привести к уменьшению загрязнения окружающей среды и улучшению общей экологической ситуации в городах.

Кроме того, улучшение шаговой доступности может способствовать развитию местной экономики, например, за счет создания новых рабочих мест в области строительства и обслуживания пешеходной инфраструктуры, а также за счет роста спроса на товары и услуги, предоставляемые на нежилых первых этажах жилых зданий.

В целом, улучшение шаговой доступности в Казахстане является важным шагом по созданию более комфортной и удобной среды для жизни и развития населения городов. Предложенные рекомендации и предложения могут стать отправной точкой для создания более эффективных и инновационных подходов к развитию пешеходной инфраструктуры, что в конечном итоге способствует улучшению качества жизни населения и повышению конкурентоспособности городов Казахстана.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1 Бабинцев В., Гармашев А., Ушамирская Г. Стратегия устойчивого развития региона и улучшение качества жизни населения //Стандарты и качество. – 2003. – №. 2. – С. 42-45.
- 2 Чурсина Ю. «Уехать от» vs «Уехать для». Качество городской среды как фактор миграционных установок населения //Социология власти. – 2014, С. 146 – 149.
- 3 Фаблинова О.Н. «Досуг как объект изучения в западной социологической мысли». //Институт социологии НАН Беларуси, г. Минск – 2012.
- 4 Дюмазедье, Ж. На пути к цивилизации досуга / Ж. Дюмазедье // Вестн. МГУ. Сер. 12, Социально-политические исследования. – 1993. – № 1. – С. 83–88
- 5 Alexander, C., Ishikawa, S. & Silverstein, M. A Pattern Language: Towns Buildings, Construction //New York: Oxford University Press - 1977.
- 6 Altshuler, A. & Luberoff, D. Mega-projects: The Changing Politics of Urban Public Investment //Washington DC: Brookings Institution Press - 2003.
- 7 Banham, R. (1971) Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies (New York: Pelican Books). Beyard, M. D., Braun, R. and McLaughlin, H. (2001) Developing Retail Entertainment Destinations, 2nd edn. (Washington DC: Urban Land Institute).
- 8 Birch, E. L. (2002) Having a longer view on downtown living, Journal of the American Planning Association, 68(1), Winter, pp. 5–21.
- 9 Banister, D.; Anable, J. Transport policies and climate change. In Planning for Climate Change: Strategies for Mitigation and Adaptation for Spatial Planners; Davoudi, S., Crawford, J., Eds.; Earthscan: London, UK, 2009; pp. 55–69.
- 10 Davoudi, S.; Hall, S.P.; Power, A. Key issues for planning futures and the way forward. Twenty-First Century Soc. 2008, 3, 229–247. [CrossRef]
- 11 David, Q.; Janiak, A.; Wasmer, E. Local social capital and geographical mobility. J. Urban Econ. 2010, 68, 191–204. [CrossRef]
- 12 Kintrea, K. Social mix: International policy approaches. In Neighbourhood Effects or Neighbourhood Based Problems?: A Policy Context; Manley, D., Van Ham, M., Bailey, N., Simpson, L., Maclennan, D., Eds.; Springer: Dordrecht, The Netherlands, 2013; pp. 133–155

Приложение 1

Список вопросов проведенного экспертного интервью

1. Находите ли Вы действующую пешеходную доступность эффективной?
Объяснить причину
2. Считаете ли Вы, что действующую пешеходную доступность нужно изменить? Объяснить причину
3. Как вы считаете, какое влияние пешеходной доступности оказывает на уровень качества жизни населения?
4. Какие именно изменения в урбанистике необходимо ввести для повышения уровня качества жизни населения?
5. Как вы считаете, повысится ли уровень качества жизни населения РК при переходе на улучшенную и удобную пешеходную доступность?
6. Как вы считаете, каковы основные причины низкой активности пешеходов среди населения?
7. Какие изменения необходимо провести в нормативно-правовых актах или руководству города с целью улучшения урбанистики для населения?

Приложение 2

Список вопросов проведенного опроса среди населения

1. Ваш возраст?
 - А. 15-20
 - Б. 21-35
 - В. 36-50
 - Г. Свыше 50

2. Где Вы проживаете? В каком районе города Караганды
 - А. им.Казыбек би
 - Б. А.Бокейхан

3. Каким видом деятельности Вы занимаетесь?
 - А. Наемный работник
 - Б. Государственный служащий
 - В. Предприниматель
 - Г. Самозанятый
 - Д. Обучающийся

4. Ходите ли на прогулки (пешком)?
 - А. Да
 - Б. Нет

5. Как часто ходите на прогулки (пешком)?
 - А. 1 раз в неделю
 - Б. 2-4 раза в неделю
 - В. 1-2 раза в месяц

6. Занимаетесь ли спортом в парках, скверах дворах?
 - А. Да
 - Б. Нет

7. Как часто занимаетесь ли спортом?
 - А. 1 раз в неделю
 - Б. 2-4 раза в неделю
 - В. 1-2 раза в месяц

8. Как Вы добираетесь до объектов досуга?
 - А. Общественный транспорт
 - Б. Личный автотранспорт
 - В. Пешком

9. Какими сферами услуг и предложений Вы пользуетесь во время прогулки?

- А. Сфера общепита
- Б. Сфера развлечений
- В. Сфера сервиса
- Г. Только прогулка

10. Считаете ли Вы, что действующая пешеходная доступность отрицательно влияет на нынешнее настроение жизни населения?

- А. Да
- Б. Нет

11. Считаете ли Вы, необходимо ли руководству региона создать необходимые условия для пешеходной доступности?

- А. Да
- Б. Нет
- В. Незначительно

12. Считаете ли Вы, что необходимо изменить действующую пешеходную инфраструктуру?

- А. Да
- Б. Нет

13. Считаете ли Вы, нужно ли усовершенствовать инфраструктуру города с точки зрения повышения пешеходной доступности объектов досуга?

- А. Да
- Б. Нет
- В. Другой вариант ответа

