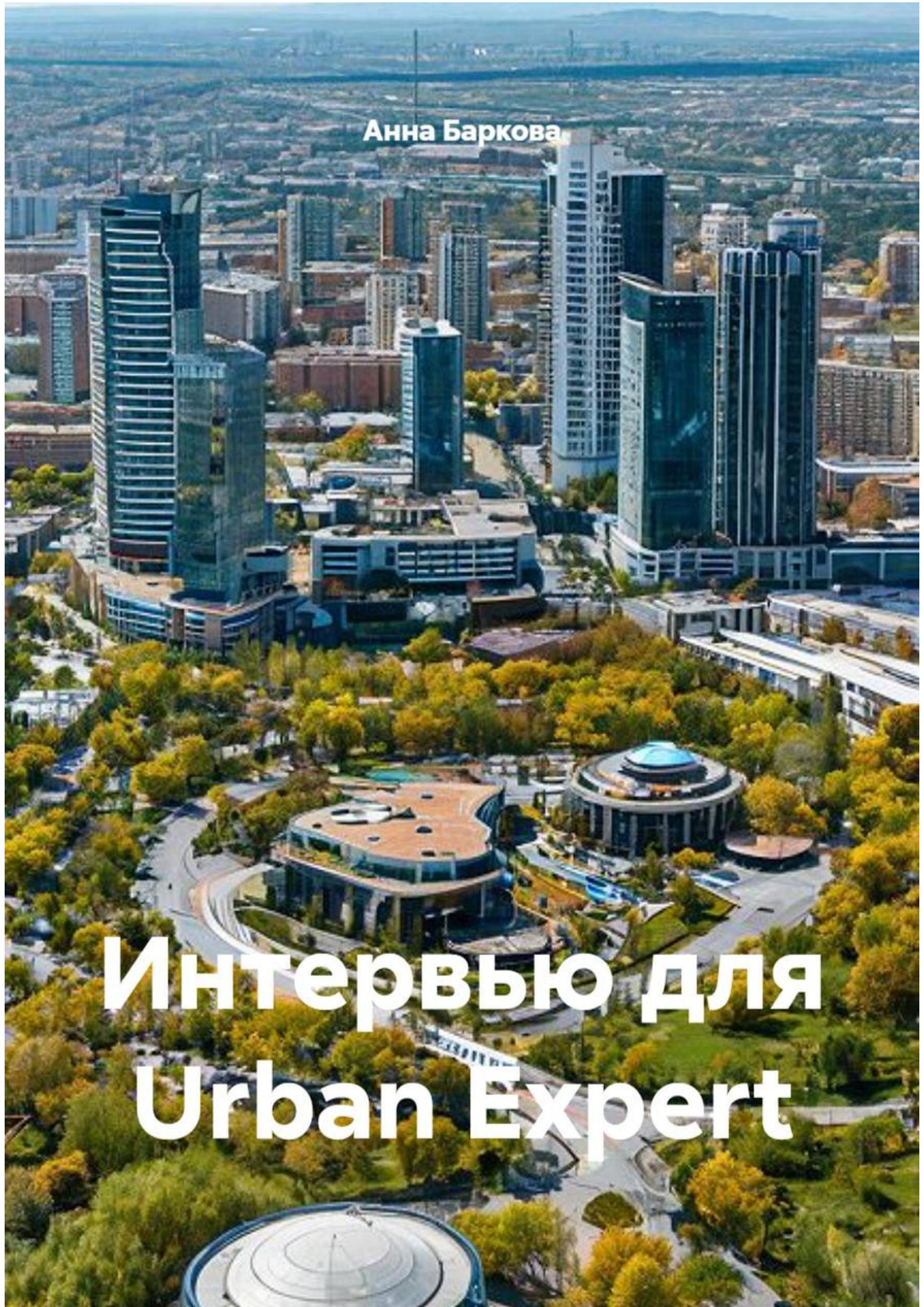


An aerial photograph of a city skyline. In the foreground, there is a large green park area with many trees. In the middle ground, there are several modern buildings, including a large circular building with a blue roof and a large rectangular building with a glass facade. In the background, there are more skyscrapers and a distant city skyline under a clear blue sky.

Анна Баркова

Интервью для Urban Expert

Анна Баркова

Интервью для Urban Expert

«Автор»

2026

Баркова А.

Интервью для Urban Expert / А. Баркова — «Автор», 2026

Я журналист отраслевого издания Казахстана - Urban Expert, пишу о городах, их развитии и людях, которые на него влияют. В этой книге я собрала интервью с урбанистами, архитекторами, экспертами и другими специалистами, с которыми мы говорили о транспорте, безопасности, инклюзии, архитектуре, благоустройстве и будущем казахстанских городов. Мне хотелось сохранить эти разговоры не только как публикации, которые однажды вышли в журнале, но и как свидетельство определённого этапа развития наших городов. Через голоса героев книги можно увидеть, каким Казахстан был сегодня, какие изменения уже произошли и о каком городе мы говорим, когда думаем о будущем.

© Баркова А., 2026

© Автор, 2026

Анна Баркова

Интервью для Urban Expert

Глава 1

Алматы ждут перемены — новый аким только вступил в должность, формирует команду и определяет ориентиры. Именно в такие моменты особенно важно собирать идеи, которые помогут двигаться вперёд. Мы поговорили с Ануаром Джусуповым — урбанистом, экспертом по развитию микромобильного транспорта и выяснили, какие решения помогут сделать транспортную систему более устойчивой.

Как вы оцениваете общее развитие города: удаётся ли находить баланс между машинами, общественным транспортом, пешеходами и велосипедистами?

История развития транспорта в Алматы довольно непростая. Она уже много лет представляет собой процесс с остановками, рывками вперёд и откатами назад. Где-то появляются изменения, потом что-то тормозится, потом снова сдвигается с места — и так, наверное, последние лет десять.

Сказать, в какой точке мы находимся сейчас — сложно, потому что многое зависело от смены руководства. Некоторые инициативы так и не были доведены до конца, потому что одного акима сменял другой, и вместо того чтобы продолжать начатое, новые команды заново выстраивали свою систему развития. Были и такие проекты, которые вообще не запускались, несмотря на уже вложенные усилия.

Из-за этого у нас есть вещи, которые сильно затянулись. Например, трамвайная сеть. Про неё говорили ещё при акиме, который работал два руководителя назад. Сейчас прошло уже немало времени, но пока ничего не реализовано. Это говорит о том, что проблема действительно системная и глубинная. Возможно, где-то были перегибы в ожиданиях, где-то — просто слабая реализация, но суть не в этом.

Если обобщить, я бы сказал, что у города есть вектор. И он задан давно: приоритет должен быть у пешехода, а не у автомобиля. Этот вектор, несмотря ни на что, продолжает двигаться — по инерции, может быть, с замедлениями, но движение не остановлено. Кто-то, возможно, пытался замедлить процесс, возможно, это происходило неосознанно, но, так или иначе, корабль плывёт.

Появилась хоть какая-то система BRT (Bus Rapid Transit) — пусть и не идеальная, но она работает и показывает положительный эффект. Велосипедная инфраструктура тоже перестала быть просто случайными полосами на тротуаре — начали формироваться связные участки. С общественным транспортом та же история: появились автобусные полосы, пусть и не повсеместно. Обновление автопарка происходит, пусть и медленно, и не в тех масштабах, которые ждут жители, но оно всё-таки идёт.

Если вспомнить, каким был город в начале 2000-х — например, посмотреть старый фильм вроде «Сказ о розовом зайце» — разница очевидна. Глядя на эти кадры, сложно не улыбнуться: Алматы действительно изменилась. Так что вектор есть. Он пока не сломан. Я бы сказал: город движется, хоть и не без трудностей.

С какой скоростью и качеством в Алматы развиваются велодорожки? Где, на ваш взгляд, это работает хорошо, а где пока слабо?

Если смотреть в ретроспективе, то велоинфраструктура в Алматы развивается уже как минимум лет десять. Начало было положено ещё при Ахметжане Смагуловиче Есимове, и это важно отметить: тогда стало ясно, что велосипед — это не просто атрибут активистов, а полноценный вид транспорта, который должен быть встроен в общую транспортную систему города.

Речь шла именно о повседневном, бытовом использовании велосипеда. С тех пор в каждом новом периоде развития — при разных акимах — к теме возвращались с разной степенью

вовлечённости и понимания её значимости. Где-то дела шли успешно, где-то — спорно, но как итог — у нас сегодня есть более-менее оформленная сеть велодорожек в центре города.

Если говорить в оценках, то это что-то вроде 3,5 из 5. Где-то можно поставить «пятерку» — например, за безопасные и отделенные от всех потоков велодорожки, где-то — «тройку» за формальный подход. В целом — смешанная картина, что, впрочем, типично для большинства развивающихся городов. Конечно, хотелось бы увидеть системность и качество повсеместно, но пока мы на этапе фрагментарных решений.

В какой-то момент развитие замедлилось — проекты снова ушли на уровень планирования. Как это часто бывает, с приходом новых команд меняются приоритеты, старые планы откладываются или переписываются. Мы словно встали на паузу: обсуждаем, как двигаться дальше, но реального движения почти нет. За последние несколько лет из действительно заметных изменений — лишь велодорожка по улице Манаса длиной менее два километра. Это всё.

Что касается перспектив — я надеюсь, что тренд не исчезнет. Очень важно прекратить демонизацию микромобильного транспорта, которая почему-то появилась в последние годы. Речь идёт о риторике вроде «самокаты мешают», «велосипеды не нужны городу» и тому подобном. Это взгляд в прошлое. Сегодня велосипеды и самокаты — полноценные участники движения, и их значение в городской мобильности трудно переоценить.

Микромобильный транспорт в Алматы уже выполняет ключевую функцию: он серьёзно разгружает и общественный транспорт, и уличную сеть. По объёму поездок это уже сопоставимо с маршрутами общественного транспорта. Так что вопрос уже не в том, нужно ли это — вопрос в том, как именно реализовывать, с какими темпами и в каком объёме.

Важно, чтобы у новых команд было не просто понимание важности, но и видение, как двигаться. Очень бы не хотелось снова потратить несколько лет на обсуждения без реальных шагов. Было бы полезно вернуть практику обсуждений с участием независимых экспертов, проводить воркшопы, собирать мнения не в формате формальных встреч, а в более содержательных рабочих группах. Такая культура уже была в истории Алматы, особенно в периоды, когда активно развивалась тема урбанистики — и дала заметные плоды.

Хорошо бы также вернуть должность внештатного советника по вопросам микромобильного транспорта. Раньше такая роль существовала, например, при Бакытжане Абдировиче Сагинтаеве. Это символическая, но важная позиция, особенно если Алматы хочет быть флагманом в развитии велоинфраструктуры. В Европе есть должность «велосипедного мэра» — у нас это может быть замакима по вопросам микромобильности или аналогичная фигура с внятным статусом и полномочиями.

Если будет такая возможность — я, со своей стороны, вполне готов занять такую должность. Есть и другие специалисты, которые готовы подключиться. Главное, чтобы у города была структура, через которую можно выстраивать внятную стратегию развития. Без этого не получится двигаться вперёд в нужном темпе.

Насколько сейчас акимат готов слушать и слышать мнение городских активистов, урбанистов, обычных жителей? Стало ли взаимодействие с властью проще и понятнее?

Однозначного ответа здесь не получится. Если судить по открытым источникам, публикациям в СМИ, комментариям в социальных сетях — складывается ощущение, что всё поразному. В некоторых вопросах появляется диалог, в других — инициатива уходит в одностороннюю подачу: когда уже после принятия решений людям просто презентуют результат.

В транспортной тематике, отдельных специалистов или экспертов действительно привлекают — но общественность, в том числе экспертная, в широком смысле не участвует. Получается, что участие общественности носит скорее формальный, запоздалый характер, а не полноценное соавторство в развитии города.

Хотя по-хорошему общественный диалог должен начинаться задолго до запуска проекта: на этапе формирования идеи, во время разработки, в процессе планирования, утверждения и, конечно, до выхода на реализацию. Каждый из этих шагов должен проходить проверку — в том числе с участием независимых экспертов, активистов, жителей, тех, кто пользуется городом каждый день.

В контексте микромобильного транспорта — есть целое сообщество активных людей, профессионалов и энтузиастов, которые готовы и хотят участвовать. Речь и о независимых экспертах, и об организациях, которые занимаются вопросами транспортной безопасности, устойчивой городской среды. Проблема не в отсутствии ресурсов — проблема в отсутствии системной, прозрачной модели участия.

Раньше в Алматы такой опыт уже был. Были общественные советы, воркшопы, профессиональные дискуссии с участием заинтересованных сторон. Сейчас многое из этого утрачено, но ничто не мешает вернуть это обратно — с учётом сегодняшнего уровня вовлечённости и профессионального интереса. Очень надеюсь, что этот формат будет возрождён. Не как символ, а как полноценный инструмент взаимодействия.

Есть ли у вас примеры удачного сотрудничества с городскими службами или администрацией? Что получилось реализовать вместе?

Скажу об этом чуть шире, не только про отдельных активистов, а в целом — про всё сообщество, связанное с микромобильным транспортом. Это и урбанисты, и транспортные эксперты, и просто неравнодушные жители. Всё, что сейчас есть в центре города — я имею в виду связанную сеть велодорожек, а не просто отдельные полосы на тротуарах — во многом стало возможным благодаря именно их усилиям.

Удалось донести важность микромобильного транспорта как полноценной части городской структуры. Не как временного решения или каприза активистов, а как реального транспортного запроса. Более того, удалось показать, что с этим надо не просто считаться, а работать на опережение. Потому что сегодня задача уже не в том, чтобы объяснить, зачем это нужно — а в том, чтобы успевать за спросом.

Пример с улицами Байтурсынова и Кунаева — показательный. После смены руководства города в какой-то момент прозвучала инициатива отказаться от велодорожек на этих улицах вовсе. Тогда, благодаря совместным усилиям, удалось убедить городское руководство, что такое решение, возможно, и выглядит правильным по форме, но вызывает много вопросов по сути. В результате пришли к компромиссному сценарию: на этих улицах была организована велополоса с одной стороны дороги в обоих направлениях, а на другой стороне оставили парковочные места. Такой подход стал примером конструктивного решения, достигнутого совместно с городскими структурами — управлением городской мобильности и другими участниками процесса.

Что важно — изменилась сама культура управления городской мобильностью. Руководство, в частности Телибаев Сагындык Токтасынович, действительно демонстрирует понимание, что развитие этой сферы — необходимость. Уже не стоит задача кого-то убеждать или с кем-то бороться. И это, безусловно, заслуга многих людей, которые последовательно занимались этими вопросами. Не год-два, а, возможно, последние 30 лет. С разной интенсивностью, в разное время, но направление не терялось. И этот долгий путь принёс реальные плоды, в отличном от ничего.

И конечно, хотелось бы, чтобы эта история имела продолжение. Как я уже говорил раньше, важно не просто сохранить направление, а усилить его — за счёт большей открытости, системной инициативы и понимания на всех уровнях. Это касается и руководства города — акимата, заместителей, профильных управлений — и тех, кто работает над проектами на

техническом уровне: подрядчиков, проектных институтов, специалистов по городскому планированию.

Открытость — это не эфемерное понятие. Это конкретные инструменты: круглые столы, воркшопы, обсуждения, на которые людей приглашают заранее, ещё до того, как проект утверждён. Когда у общественности есть возможность ознакомиться с материалами, подготовить позицию и прийти на обсуждение не в режиме «послушать», а в формате полноценного участия. Когда мнения собираются, анализируются, обсуждаются. Когда аргументы действительно имеют вес.

Понятно, что не каждый запрос можно реализовать. Но этот процесс — обсуждение, поиск компромисса — он сам по себе уже ценен. Потому что если его избегать, если решения принимаются без этой обратной связи, то в итоге получаем проекты, которые либо не работают, либо не приживаются, либо просто не находят отклика у горожан.

Система сдержек и противовесов, где у горожан, экспертов, активистов есть возможность повлиять, в том числе и на уже утверждённые решения, — это не угроза управляемости. Это, наоборот, путь к устойчивым и востребованным изменениям. И вот такой подход, мне кажется, городу сейчас нужен особенно сильно.

Какие советы вы дали бы новому акиму Алматы Сатыбалды Дархану Амангельдиевичу? С чего, по-вашему, ему стоило бы начать?

Если говорить коротко, мой главный совет Дархану Амангельдиевичу — обеспечить преемственность. Это, наверное, самая большая боль для Алматы на протяжении многих лет. Каждый новый приход команды — это не просто свежий взгляд, это часто откат назад. Особенно в транспортной сфере, где от идеи до реализации может пройти не год и не два. А у нас, к сожалению, не редко проекты начинают с нуля, как будто прежних наработок не было вовсе.

Очень понравилось, что в первых заявлениях нового акима прозвучали важные вещи — устойчивое развитие, безопасность, общественный транспорт. Всё это абсолютно верные акценты. Но при этом ни слова не прозвучало про микромобильность — а ведь на сегодня её вклад в городскую систему перемещений не просто весомый, а системообразующий. Это не какая-то нишевая история, это полноценная часть городской жизни. И хорошо бы, чтобы в дальнейшей работе это было учтено наравне с общественным транспортом.

Понятно, что менять подходы тяжело. Но всё же есть надежда, что в этот раз получится не просто запустить новую волну стратегий, а на их основе довести до ума то, что уже начато. Потому что планы у нас появляются регулярно, а вот с реализацией часто не складывается — и отчасти именно из-за постоянной смены курса. Поэтому преемственность — это не про политику, это про реальный эффект в жизни горожан.

А второе — это открытость. Про это я много говорю, но это действительно ключ. Диалог с активистами, с экспертами, с горожанами — не ради галочки, не после факта, а до. На этапе идеи, планирования, обсуждения. Тогда и проектам будет доверие, и решения будут точнее, и времени в итоге сэкономим больше.

И если эти два принципа — преемственность и открытость — станут основой нового этапа, то можно будет говорить, что у Алматы появился шанс выйти на следующий уровень городского развития.

Какое будущее вы видите у Алматы через несколько лет?

Я бы очень хотел увидеть Алматы таким, каким его описал один из бывших акимов: богатый город — это не тот, где даже бедные ездят на машинах, а тот, где даже богатые выбирают автобус. Мне бы хотелось дожить до того момента, когда эта идея станет не лозунгом, а реальностью повседневной жизни.

И это вполне достижимо. Сейчас, когда тема экологии перестала быть чем-то абстрактным и всё больше людей задумываются о воздухе, которым дышат их дети, именно сейчас возникает возможность повлиять на то, как формируется отношение к транспорту в целом. Такие разговоры уже не кажутся странными или невозможными, как это было лет пятнадцать назад.

Вижу город с развитой системой общественного транспорта — с полноценными линиями BRT, с автобусными полосами с приоритетом в движении, чтобы они действительно были быстрее и удобнее, чем личный автомобиль.

Не менее важна велоинфраструктура. Причём не разрозненные участки, а связанная сеть, которая соединяет районы между собой и даёт возможность свободно передвигаться в пределах одного микрорайона — от дома до школы, поликлиники или магазина. В так называемых "спальных" районах Алматы сейчас этого остро не хватает. Между тем, именно такие короткие поездки на самокатах, велосипедах или других средствах микромобильности могут многое изменить в городской жизни.

Большую надежду я связываю и с дорожной безопасностью. Очень важно, чтобы Алматы смогла полноценно реализовать концепцию Vision Zero, и чтобы подход к обустройству улиц, тротуаров и пешеходных переходов стал системным. Нужно, чтобы город проектировали так, чтобы риск аварий минимизировался изначально.

Отдельно хочу сказать о восприятии таких изменений. Очень важно, чтобы люди понимали, что речь идёт не о том, чтобы запретить кому-то ездить на машине, а о создании условий, при которых дети смогут расти в городе с чистым воздухом. Чтобы каждый чувствовал: его личное решение, например, поехать на автобусе или велосипеде, — это вклад в общее дело. И этот вклад заметен, он влияет на развитие города.

Сегодня запрос на экологию и устойчивость звучит всё громче. Но одно дело — лозунг, другое — реальные шаги. Надо, чтобы люди приняли новую модель городской жизни не просто на уровне слов, а как естественный порядок вещей.

Что ещё хочется отметить — тема транспорта всегда была одной из самых сложных в городском управлении. Решения, связанные с развитием общественного и микромобильного транспорта, чаще всего воспринимались как рискованные и "минусовые" с точки зрения политических очков. Были опасения, что поддержка автобусов или велосипедов вызовет негатив.

Но сейчас, я уверен, ситуация изменилась. Принимать решения в пользу устойчивой городской среды — это уже не про потерю, а про усиление политического капитала. Всё, что нужно — это правильный диалог с жителями, потому что людей, которые принципиально против, стало меньше. А большинство — это как раз те, кто сомневается, кто ещё не определился, но готов слушать. Это хороший момент, чтобы действовать.

Поэтому я искренне надеюсь, что новое руководство города воспользуется этим карт-бланшем. Сегодня есть все основания, чтобы двигаться вперёд — развивать общественный транспорт, внедрять платную парковку, строить связанную велоинфраструктуру. Система управления у нас устроена так, что сначала принимается политическое решение, и уже потом это реализуется профильными управлениями. Поэтому ключ к развитию — в политической воле. И в этом процессе я, готов помогать — насколько это возможно.

Алматы на перепутье: развивать инфраструктуру для автомобилей или строить город, удобный для тех, кто передвигается на велосипеде и самокате. Ануар — один из тех, кто меняет привычный маршрут. В местах, где раньше все подчинялось машинам, он предлагает вернуть приоритет человеку.

Что влияет на облик города: Адиль Нурмаков о механизмах, людях и системности

Активное участие горожан — основа города, в котором комфортно жить и хочется оставаться. Когда жители не остаются в стороне, а делятся мнением, выдвигают инициативы, вовлекаются в процессы, любые изменения становятся более точными, устойчивыми и жизнеспособными.

Об этих принципах и практике их внедрения мы говорим с Адилем Нурмаковым — политологом, медиаменеджером, соучредителем и руководителем Urban Forum Kazakhstan. Адиль инициирует прикладные исследования, развивает образовательные программы для подростков и продвигает институциональные изменения, в том числе совместно с Форумом добился создания Градостроительного совета в Алматы.

Urban Forum одна из немногих организаций, системно занимающаяся проблематикой городов. На чём сегодня сосредоточен основной фокус вашей работы?

Действительно, в портфолио нашей команды множество проектов, посвященных обмену знаниями и диалогу между представителями власти, экспертами-практиками и жителями по разным темам — от обеспечения дорожной безопасности и развития городской мобильности, до создания комфортной среды, защиты архитектурного наследия, исследования идентичности городов и их креативного потенциала. Мы проводим масштабные исследования, которые помогают формировать политики, например, в вопросах реновации жилого фонда и социального жилья.

Кроме того, Urban Forum Kazakhstan еще и старейшая урбанистическая платформа страны, непрерывно работающая с 2015 года.

Особенностью является то, что наши идеи постоянно находятся в фокусе нашего внимания, они для нас всегда актуальны, и мы всегда готовы работать над ними, включаться в релевантные обсуждения и проекты. После завершения работы над той или иной темой, мы не отправляем их в шкаф, а всегда держим в уме, что позволяет создавать новые кросс-дисциплинарные проекты на пересечении разных тематик.

Например, тема дружелюбности городской среды к детям и подросткам (первое на постсоветском комплексное исследование этой проблемы было проведено нами в партнерстве с Детским фондом ООН) через призму нашей многолетней работы в сфере дорожной безопасности и продвижение соучаствующего проектирования дало уникальную оптику для разработки одного из самых значимых наших проектов «Безопасный путь в школу». В рамках него мы совместно с учениками школ изучаем их маршруты, оцениваем их риски, разрабатываем решения и продвигаем реальные изменения через работу с соответствующими госорганами.

Таких примеров можно привести много. Что касается того, какой фокус у нас сейчас, то я бы назвал в целом две большие темы, по которым у нас реализуется различные проекты — это устойчивое развитие в свете климатических изменений и социальная справедливость.

Насколько эффективно удаётся вовлекать в этот процесс местные власти? Что работает, а что по-прежнему вызывает сопротивление?

В 2017 году мы провели большое диалоговое мероприятие на эту тему с участием представителей акимата, общественников и низовых урбанистических инициатив, которым мы на тот момент оказывали поддержку. Как показало то обсуждение — и динамика этих взаимоотношений в последующие годы — не всегда одинаково эффективно получается вовлекать город-

ские власти. Чаще всего это возможно в случаях тактических, а не системных изменений; на локальном, а не городском масштабе.

Совпадение интересов и перспектива достижения «быстрых побед» является благоприятным условием. Привлечение международных экспертов также может способствовать большей открытости госорганов.

В целом, сохраняющаяся в Казахстане жесткая вертикаль исполнительной власти и бюджетной политики вкупе с отсутствием выборности акимов городов приводит к тому, что госорганы вынуждены быть несамостоятельными, боятся проявлять инициативу и не имеют достаточной управленческой автономности для того, чтобы ее проявлять. Они не могут брать на себя ответственность, оглядываются наверх и менее заинтересованы в обратной связи от горожан, чем от вышестоящего руководства. Это осложняет взаимодействие между властью, бизнесом и гражданами на местах.

Многие госслужащие искренне желают приносить пользу, служить обществу, равняться на мировой опыт и имеют правильное, прогрессивное видение, но не обладают политическими инструментами для того, чтобы претворять все это в жизнь. В целом, в последние годы мы видим значительный поколенческий сдвиг в госслужбе, приходит все больше и больше молодых людей, с которыми можно говорить на одном языке, обсуждая урбанизм, устойчивое развитие, эффективную мобильность и другие вещи.

За последние годы урбанистика в Казахстане заметно продвинулась — по крайней мере, стала видимой. Есть ли примеры, когда идеи граждан, экспертных групп или урбан-активистов реально повлияли на городскую политику?

Десять лет назад дискуссия о городах, инклюзивности, климатической повестке, удобстве и безопасности городской среды едва упоминались в публичной политике и находились на периферии общественного внимания. Темы городского развития оставались прерогативой власти и бизнеса, а многие важные решения в данной сфере принимались за закрытыми дверями, без вовлечения независимых экспертов и без учета мнения горожан, что часто становилось причиной возникновения конфликтов.

За это десятилетие Urban Forum Kazakhstan и другие инициативы, которые были активны в разных городах, в разные периоды времени, сумели перевести разговор о городах из нишевого в мейнстрим, от первых публичных разговоров до полноценного урбанистического дискурса, который сегодня уверенно звучит на самых высоких уровнях, влияет на реальные решения. Вовлечение гражданского общества в их принятие сегодня уже рассматривается всеми как необходимость, не требующая дополнительных обоснований.

Думаю, именно независимые инициативы, активисты и эксперты, объединявшиеся в общественно значимые проекты вокруг тем городского развития, вывели этот разговор из круга энтузиастов в сферу системных решений, в процессы планирования, проектирования и управления. Сегодня это — приоритеты национальной и местной повестки.

Важным нашим достижением является создание Градостроительного совета в Алматы, на продвижение которого у Urban Forum Kazakhstan ушло три года исследований, адвокации, переговоров с заинтересованными сторонами. Предстоит еще немало работы для того, чтобы усовершенствовать его работу и сделать ее максимально профессиональной и прозрачной, однако уже сейчас благодаря этой институции в крупнейшем городе страны принимаются более качественные градостроительные решения. Наши рекомендации были использованы при принятии различных решений – от отдельных проектов благоустройства или организации дорожного движения до разработки городских программ.

В Алматы наблюдаются попытки переосмысления общественных пространств, роста зелёных зон, изменения подходов к транспорту. Как бы вы оценили текущие усилия?

Алматы – наиболее развитый город Центральной Азии в плане применения новых подходов к организации среды, выстраиванию городской мобильности и т.д. Этот тренд сохраняется уже почти 10 лет, и он, безусловно, положительный. Тем не менее, предстоит еще немало работы для того, чтобы эти процессы были максимально упорядочены, что позволит повысить и их эффективность.

Один из важных вопросов – это системность. Необходимо сделать так, чтобы действия не были фрагментарными – условно говоря, чтобы велодорожки не вели в никуда, а составляли развитую сеть, чтобы дороги не прерывались бутылочными горлышками и так далее.

Второй вопрос – качество планирования, проектирования и самих работ. Это проблема компетенций, контроля качества и ответственности, но также следует сказать, что большую часть этих недостатков может решить большая открытость госорганов – к общественному контролю и к мнению независимых экспертов.

Предыдущая администрация провела важную работу по разработке фундамента городского планирования, приняв такие документы как программа развития, генплан, транспортный каркас и другое. Важно, чтобы реализация и корректировка этих планов осуществлялась прозрачно, в диалоге с горожанами и экспертным сообществом.

Вы проводите образовательные программы, исследовательские школы, практические воркшопы. Какие из этих форматов оказались наиболее действенными?

На основе опыта Urban Forum Kazakhstan можно сказать, что разные форматы решают разные задачи. Например, практические семинары и воркшопы позволяют участникам разбирать проблему на конкретных кейсах, пробовать те или иные подходы и инструменты, работать в командах. Такой подход хорошо работает с новыми темами – будь то город-губка, инклюзивная архитектура или соучаствующее проектирование – и с профессиональным сообществом, то есть архитекторами, дизайнерами, активистами и госслужащими, то есть с теми, кто потом применяет полученные знания в своей работе.

Также мы проводим закрытые экспертные встречи с госорганами, представители которых – особенно руководящий состав – не всегда готов уделить целый день или два на воркшоп. На этих платформах происходит передача знаний и инструментов людям, принимающим решения. Это формат с меньшей видимостью, но часто с более высокой эффективностью.

Публичные лекции играют большую роль в мотивации, транслировании нового знания, формировании ценностей и расширении горизонтов, особенно для студентов, молодых профессионалов и широкой аудитории. Лекции хранятся в видеоархиве, большая часть которого находится в открытом доступе онлайн.

Летние школы, интенсивы и клубы урбанистики для подростков погружают наших участников в урбанистику, позволяя глубоко проработать тему, провести совместное исследование, поработать в группах и, таким образом, сформировать сообщество будущих профессионалов, которые будут менять облик наших городов. Мы поменяли мировоззрение и даже судьбы сотен, если не тысяч, подростков в Алматы и Астане, которые выбирают профессию, поступают в престижные вузы в Казахстане и за рубежом, иницируют собственные проекты и создают свои онлайн-медиа на темы урбанистики. Это долгосрочная социальная инвестиция в новое поколение критически мыслящих, прогрессивных и ответственных горожан.

Одним словом, для нас нет одного «лучшего» формата. Все зависит от цели: где-то важен широкий охват, где-то – погружение в тему, где-то – влияние на конкретных стейкхолдеров. Часто мы комбинируем их – например, при визите иностранного эксперта, закладываются сразу воркшоп, встреча с госорганами и публичная лекция.

Интервью с Адилем Нурмаковым — это приглашение к более осознанному участию в жизни своих городов, к формированию среды, в которой важно мнение каждого. Сегодня, когда обсуждение урбанистики выходит за рамки профессиональных сообществ, когда города становятся пространством новых смыслов, вызовов и решений, особенно важно, чтобы такие инициативы, как Urban Forum Kazakhstan, становились новой нормой.

Города будущего: как AlmaU готовит новое поколение урбанистов и сити-менеджеров

Центр Урбанистики AlmaU готовит специалистов, которые смогут преобразовывать города, ориентируясь на реальные вызовы и потребности общества. Мы поговорили с Зариной Даулеткан — директором Центра, старшим преподавателем и экспертом по GR в области урбанистики и сити-менеджмента. В интервью она рассказала о ключевых аспектах образовательной программы, о том, какие навыки получают студенты, и о значении урбанистики для развития Казахстана.

Как сегодня строится обучение в Центре урбанистики? Какие дисциплины лежат в основе программы и чему уделяется наибольшее внимание?

У нас вы можете всего за четыре года получить как бакалаврскую, так и магистерскую степень: программа бакалавриата "Урбанистика и сити-менеджмент" (3 года) логично дополняется годичной магистратурой по городскому планированию - таким образом, уже через 4 года вы становитесь магистром в сфере городской среды.

Обучение строится на междисциплинарном и практикоориентированном подходе и состоит из нескольких модулей, среди которых ключевым является профилирующий модуль. В **профилирующем модуле** студенты изучают дисциплины, формирующие фундамент в урбанистике и городском управлении, в числе которых следующие направления: городская морфология и пространственный анализ, градостроительное регулирование, цифровые инструменты и аналитика, принципы проектирования городских пространств, городская мобильность и многое другое.

Особое внимание уделяется связке теории с практикой - через исследования городской среды, работу с данными и прикладные проекты. Программа направлена на формирование компетенций для решения реальных городских задач.

Насколько тесно ваша программа связана с практикой? Есть ли у студентов возможность участвовать в реальных проектах, исследованиях, стажировках?

Наша программа с самого начала строится вокруг практики: 90% преподавателей - действующие специалисты из НПО, бизнеса и государственного сектора, которые приносят в аудиторию живой опыт и реальные городские вызовы. Студенты активно включены в проекты центра - от социологических исследований (как, например, межрегиональное исследование сельских территорий «Дома лучше») до аналитики районов и разработки решений в партнёрстве с акиматом.

Особое место занимает практикоориентированный семестр: в течение которого студенты проходят стажировку в организациях-партнёрах центра и под руководством куратора работают над реальными городскими кейсами - от транспорта и озеленения до цифровизации городской среды. Это настоящий профессиональный опыт, встроенный в образовательный процесс.

Какие темы особенно интересуют самих студентов — больше ли интерес к вопросам транспорта, благоустройства, зелёной архитектуры или, например, цифровизации городской среды?

Интересы наших студентов охватывают широкий спектр тем, от цифровизации городской среды и устойчивой мобильности до озеленения, редизайна общественных пространств или тактического урбанизма. Особый интерес вызывают направления транспортного планирования, а также те аспекты городской жизни, которые напрямую влияют на повседневный комфорт людей: безопасность, идентичность среды, доступность инфраструктуры.

Ведёте ли вы диалог с акиматами, девелоперами, городскими инициативами? Насколько выпускники вовлечены в конкретные проекты в Алматы или других городах?

Центр урбанистики AlmaU выстраивает устойчивое партнёрство с ключевыми городскими институтами. Мы активно сотрудничаем с акиматом Алматы - в частности, с Управлением городского планирования и урбанистики, ТОО «НИИ Алматыгенплан», АО «Центр развития города Алматы», Управлением городской мобильности и другими структурами. Кроме того, мы ведём диалог с девелоперскими компаниями и городскими инициативными группами.

Студенты и выпускники Центра принимают участие в стратегических сессиях, форумах, реконструкции улиц и исследованиях городской среды, как в рамках учебного процесса, так и в профессиональной деятельности.

Особое внимание мы уделяем открытой защите дипломных проектов. Она проходит вне стен университета и ежегодно собирает до 50 внешних экспертов. Уже второй год подряд аттестационную комиссию возглавляет руководитель Управления городского планирования и урбанистики Алматы. В числе членов комиссии заседали - директор ТОО «Алматыгенплан», заместитель председателя АО «Центр развития Алматы», депутат городского маслихата и руководитель Лаборатории городских проектов КазГАСА. В этом году местом проведения защиты стал Дом архитектора Сакена Нарынова. [Фильм об открытой защите дипломных проектов](#)

Насколько остро Казахстан сейчас нуждается в специалистах-урбанистах? Можно ли сказать, что рынок уже готов принять этих выпускников?

Рынок специалистов в области городского планирования и устойчивого развития в Казахстане находится на стадии активного формирования. Несмотря на относительную новизну направления, спрос на квалифицированные кадры стремительно растёт - особенно в условиях цифровизации, экологических вызовов и растущего общественного запроса на качественные городские трансформации.

Особо остро ощущается потребность в местных специалистах, хорошо понимающих культурный, социальный и пространственный контекст наших городов. Сегодня программа Центра Урбанистики AlmaU остаётся единственной комплексной образовательной траекторией в сфере урбанистики и сити-менеджмента в стране. Мы искренне надеемся, что в ближайшие годы подобные программы появятся и в других университетах, ведь в казахстанских городах всё ещё ощущается нехватка экспертности в системных, междисциплинарных подходах к современному планированию и реновациям.

В каких сферах ваши выпускники находят себя после окончания университета — государственное управление, консалтинг, частные бюро, НПО?

Наши выпускники, а в этом году состоится уже третий выпуск по программы «Урбанистика и сити-менеджмент», успешно находят себя в профессиональной среде, и во многом формируют новую профессию, под их компетенции формируются новые аналитические позиции в сфере городского планирования. Они трудятся в общественном секторе, консалтинговых компаниях, архитектурных бюро, а также в городских институтах. География трудоустройства обширна: ТОО «НИИ Алматыгенплан», VI Group, акимат г. Алматы и регионов, частные компании.

Это свидетельствует не только о высокой востребованности специалистов, но и о структурной трансформации самого рынка труда, с ориентацией на системное, комплексное развитие городов.

Все больше молодых специалистов, выходящих из AlmaU, включаются в работу с городом — и это радует. Центр Урбанистики формирует среду, где студенты, эксперты, представители бизнеса и городских структур действуют вместе, создавая профессиональное сообщество, способное влиять на развитие городской среды. Мы уверены: именно от молодежи можно ждать нестандартных и полезных решений. Мы с интересом будем следить за их инициативами и надеемся, делится новостями об их достижениях на портале.

Город без ДТП: Роман Барабанов о том, как снизить аварийность в городах Казахстана

Дорожная безопасность — неотъемлемая часть качества жизни в городах. Согласно официальной статистике, только за 2024 год в Казахстане зарегистрировано свыше 31 тысячи дорожно-транспортных происшествий. Последствия тревожны: более 2,5 тысяч погибших и свыше 40 тысяч пострадавших [по данным КПСиСУ ГП РК](#). Примечательно, что [более 80% аварий происходит](#) в черте населённых пунктов — там, где инфраструктура, казалось бы, должна защищать людей.

На фоне этих цифр особенно важным становится профессиональный взгляд на причины и возможные пути решений. Мы поговорили с Романом Барабановым — экспертом по вопросам общественного транспорта. По его мнению, такие показатели указывают на необходимость уделять больше внимания этому вопросу и разрабатывать новые решения. В своих оценках он опирается не только на казахстанский контекст, но и на практики стран, которые доказали: серьёзное снижение аварийности возможно. Норвегия, Швеция и Нидерланды стали примерами того, как грамотные решения на уровне городской среды спасают жизни.

Роман, с чего, на ваш взгляд, стоит начинать, если ставить цель — снизить аварийность и повысить безопасность на улицах города?

Глобально нужно стремиться снижать потребность в передвижении на частном автомобиле. То есть, предоставлять качественные альтернативы частному автотранспорту, чтобы снизить в целом риск тяжёлых ДТП, которые в том числе и увеличивают интенсивность транспортных заторов. Для снижения аварийности и повышения безопасности движения в городах необходимо развитие и поддержка общественного транспорта, пешеходной инфраструктуры, развитие сети велополос и велодорожек, снижение ограничения скорости движения в городе в пределах 50-30 км/ч в зависимости от категории улицы, участки возле пешеходных переходов нужно оборудовать островками безопасности и тротуарными мысами.

Есть ли у Алматы потенциал стать городом без пробок?

Потенциал, конечно, есть в долгосрочной перспективе, правда, думаю, что в ближайшие 5-10 лет мы вряд ли избавимся от явления транспортного затора как такового, особенно с участием личного автотранспорта.

Пока что самым удачным способом избежать заторов является передвижение по Алматы на наземном общественном транспорте по коридору БРТ и по выделенным полосам для общественного транспорта, если нужно проехать на дальние расстояния, то можно использовать метро или метро+пересадка на наземный общественный транспорт, на расстоянии до 5 км удобно использовать велосипед или электросамокат.

Для того, чтобы снижение заторов произошло в условном городе N необходима слаженная работа, похожая на симфонический оркестр при этом с долгосрочными планами, то есть, например если через 2 года вводится зона с низкими выбросами в определенном районе города, то за год до этого должны появиться новые маршруты общественного транспорта или усилены существующие маршруты более вместительными автобусами, созданы при необходимости новые выделенные полосы и велодорожки, большие велопаркинги, созданы удобные условия для пересадки между разными видами устойчивого транспорта (например между метро и автобусами, между автобусами и велосипедами и пр.). Все эти процессы должны конечно сопровождаться длительной информационной кампанией, так как изменения затрагивают обычно большое количество людей.

При этом не стоит забывать про людей, которые работают в транспортном комплексе города, если они взаимодействуют ежедневно с большим количеством людей и перевозят тысячи человек, то их статус должен быть выше и условия труда лучше: в том числе через специальные жилищные программы, чтобы водители, механики и др., жили в том же городе, в котором они работают. На мой взгляд, так можно будет снизить дефицит кадров в этой сфере

Что необходимо сделать, помимо выделенных полос, в ближайшей перспективе, чтобы общественный транспорт меньше стоял в пробках?

Во-первых, это введение приоритетных сигналов для общественного транспорта на светофорах. Такая система позволяет автобусам и троллейбусам проходить перекрёстки без задержек, снижает количество конфликтных ситуаций с личным транспортом и делает маршруты более стабильными по времени. Чем меньше хаоса на дороге — тем выше безопасность.

Второе решение — установка светофорных шлюзов. Они необходимы для того, чтобы общественный транспорт мог безопасно и оперативно перестраиваться через несколько полос движения. Например, если остановка находится в правом ряду, а на ближайшем перекрестке автобусу нужно повернуть налево. Такие шлюзы позволяют заранее "выпустить" автобус вперёд перед общим потоком, включив красный сигнал для всего потока, и потом зеленый сигнал для автобуса, выезжающего с остановки, снизить таким образом риск аварий и сделав манёвры предсказуемыми.

И, наконец, развитие транспортно-пересадочных узлов (ТПУ) и создание современных отстойно-разворотных площадок (ОРП). Они должны быть полноценной инфраструктурой с помещениями для отдыха и пересменки водителей. Это влияет на комфорт персонала и на безопасность пассажиров: отдохнувший водитель, работающий в предсказуемом ритме, — это уже шаг к снижению аварийности. Также такие объекты позволяют сократить протяженность маршрутов за счет создания крупных конечных остановок внутри ТПУ и ОРП.

Как обстоят дела с безопасностью на остановках общественного транспорта?

Думаю, можно сказать, что на стандартных остановках в Алматы ситуация в целом улучшается, так как с 2019 года появилось много антикарманов на остановках, что предотвращает парковку частного транспорта в пространстве посадочной площадки, при этом антикарманы обеспечивают безбарьерную посадку и высадку из общественного транспорта (за исключением случаев, когда из-за местных особенностей пол автобуса или троллейбуса находится несколько выше уровня посадочной площадки остановки).

Кроме этого, на большом количестве остановок, особенно тех, что расположены на улицах с выделенными полосами для общественного транспорта, были закрыты карманы, что также создало условия для безбарьерных посадки и высадки пассажиров, а также позволило существенно увеличить площадь самих остановок, в некоторых случаях это было крайне актуально, например, на остановке на пр. Абая восточнее ул. Алтынсарина, где очень большой пассажиропоток и ранее люди просто не помещались на остановке.

При этом остановки с антикарманами, закрытыми карманами или изначально без них позволяют снижать временные затраты общественного транспорта, так как посадка и высадка пассажиров происходит быстрее, а водителю не нужно тратить время на заезд и выезд из кармана. Такое особенно актуально для остановок с большим количеством проходящих маршрутов.

Отдельно отмечу, что исходя из моего опыта остановки желательно размещать вместе с пешеходными переходами, чтобы расстояние от края остановочной площадки до края пешеходного перехода было не более 20 м. Это снижает риски того, что пассажиры будут вынуждены переходить проезжую часть в неположенном месте, пытаясь попасть на остановку или перейти на другую сторону.

При этом, на мой взгляд, необходимо учитывать расположение остановок не только относительно проезжей части, но и относительно велодорожек и велополос, чтобы минимизировать конфликтные ситуации и обеспечить максимальную предсказуемость движения всех участников дорожного движения.

Насколько у нас велоинфраструктура соответствует стандартам безопасности?

Если говорить конкретно про велоинфраструктуру, то в Казахстане, в частности, в Алматы есть отрезки улиц с хорошими решениями, которые заслуживают внимания и которые можно рассмотреть, как улучшение безопасности движения, например, отрезок улицы Тимирязева между Ботаническим садом и КазНУ на мой взгляд является примером организации улицы для устойчивых видов транспорта и передвижения пешком.

На данном отрезке проезжая часть с приоритетом для движения общественного транспорта (БРТ), отделена зеленой буферной зоной от велодорожки, а велодорожка также отделена зелеными насаждениями от широкого тротуара.

То есть у всех участников движения есть свое пространство, что снижает количество конфликтных ситуаций, при этом деревья создают дополнительную тень, что улучшает комфорт при передвижении пешком или на велосипеде.

Есть также пример велополосы на ул. Богенбай батыра, где парковка находится перед велополосой и таким образом создает буферную зону и выступает дополнительной физической защитой велосипедистов.

В целом в Казахстане на мой взгляд не хватает отдельного стандарта по проектированию велоинфраструктуры с наглядными иллюстрациями, где будут учтены и ее (велоинфраструктуры) взаимодействие с другими объектами на улицах и другими участниками дорожного движения.

Отдельно отмечу, что нужен раздел по проектированию велошоссе (междугородних широких велодорожек) для перемещения между населенными пунктами, велошоссе могли бы поспособствовать не только более быстрому перемещению граждан, но и улучшить местную экономику через локальный туризм.

Считаю, что можно перенять опыт проектирования велоинфраструктуры у Нидерландов и отдельных прогрессивных американских городов, опыт которых представлен в публикациях ассоциации NACTO.

Как общественные пространства влияют на транспортное поведение горожан?

Я думаю, что при наличии достаточного количества общественных пространств, в особенности, связанных с велодорожками, остановками общественного транспорта и наземными переходами (регулируемыми или нерегулируемыми) со временем можно добиться снижения травматизма в ДТП, так как люди будут предпочитать передвижение пешком, на велосипеде или общественном транспорте в том числе еще и потому, что на их пути всегда есть общественное пространство через которое приятно пройти, если же сама городская среда непригодна, то человек будет больше выбирать передвижение на частном автотранспорте со своим микроклиматом внутри для того, чтобы меньше взаимодействовать с барьерной и некомфортной городской средой.

Разговор с Романом Барабановым подтверждает то, что решение проблемы невозможно без переосмысления самой логики городской мобильности. Подход, при котором общественный транспорт получает приоритет, пешеход — удобную среду, а велосипедист — защищенную инфраструктуру, уже доказал свою эффективность в странах с минимальным уровнем аварийности. Мы надеемся, что мнение экспертов, таких как Роман Барабанов, станет опорной точкой для будущих изменений.

«Мне важно создавать среду, в которой хочется жить»: интервью с архитектором Романом Шнайдерманом

Роман Шнайдерман — ландшафтный архитектор, предприниматель, основатель проектно-строительной компании Enviscon-A и тепличного комплекса Green Eco. Он стоял у истоков благоустройства ключевых общественных пространств Казахстана — от улицы Панфилова в Алматы до ботанического сада в Астане и центра Туркестана. Сегодня его работа охватывает не только архитектуру, но и агропромышленность: тепличный комплекс Green Eco производит более 60 тонн свежей зелени в месяц. Мы поговорили с Романом о том, что важно при благоустройстве, как климат влияет на ландшафтный дизайн и зачем архитектору нужен агробизнес.

Вы работали над проектами, которые формируют лицо казахстанских городов. Что отличает успешное общественное пространство от застроенной площади?

Хорошо спроектированное общественное пространство должно соответствовать ряду принципов. В первую очередь, оно должно быть эстетичным — приятным, выразительным, привлекательным визуально. Этого невозможно достичь без профессионального подхода со стороны архитектора. Немаловажно и то, что оно должно быть многофункциональным.

Общественное пространство обязано учитывать интересы разных групп: детей, семей, студентов, молодёжи, пожилых людей. Каждый проживает свою часть жизни с определёнными потребностями, у каждого — своё восприятие среды. И пространство должно уметь откликаться на это, создавать ощущение уюта и внутреннего комфорта для всех.

При этом важно, чтобы оно органично вписывалось в городскую ткань: использованные материалы не должны спорить с окружающей архитектурой и ландшафтом. Все элементы должны быть размещены так, чтобы способствовать отдыху, общению, ощущению присутствия в живом и обустроенном месте.

Мы стремимся к тому, чтобы каждый проект соответствовал этим требованиям. Где-то удаётся реализовать всё задуманное, где-то только часть, но всегда заложен именно этот подход. Поэтому в таких пространствах комфортно находиться, это чувствуется.

Какие ещё принципы вы учитываете при работе над городскими ландшафтами? Насколько важны культурные коды и климатический контекст?

Климатический контекст имеет большое значение, особенно при выборе растений. Нужно понимать, какие виды хорошо приживаются, какие комфортно чувствуют себя в тени, а какие — только на солнце, какие быстро разрастаются, могут подавлять другие или, наоборот, гармонично сочетаются в одной среде.

Важно продумывать состав растений, создавать грамотную систему полива, подбирать подходящие грунты. Всё это должно работать на долгосрочное озеленение и здоровье посадок.

Пространство должно вписываться в архитектурный и культурный контекст города. Мы всегда смотрим на окружение — что за район, какая архитектура, есть ли исторические особенности, которые можно подчеркнуть. Например, когда мы работали над улицей Панфилова в Алматы, при снятии асфальта обнаружили фрагмент каменной мостовой XIX века. Мы сохранили его как элемент истории, встроив в новую концепцию.

В Павлодаре, где мы сейчас проектируем улицу Астаны, рядом находятся здания XIX века — бывшие подворья промышленников, музеи. Это архитектурное наследие напрямую влияет на то, каким должно быть новое общественное пространство. Здесь уместно работать с культурным кодом, раскрывать его и превращать в уникальную деталь проекта.

Умелый архитектор всегда чувствует эту связь, может интерпретировать её современными средствами. Это создаёт ощущение аутентичности, делает пространство живым и узнаваемым.

Учитываем и менталитет. Например, в Европе часто можно увидеть скамейки на одного человека — их называют «скамейками интроверта». У нас культура совершенно иная: общество открытое, ориентированное на семью. Люди привыкли собираться вместе, общаться, отдыхать в компаниях. Поэтому скамейки у нас должны быть большими, рассчитанными на несколько человек.

Климат тоже влияет: если летом жарко, то сидеть без тени невозможно. Поэтому скамейка обязательно должна стоять в тени, иначе она теряет свою функцию.

Ещё один важный принцип — инклюзивность. Люди с ограниченными возможностями должны чувствовать себя на равных.

При проектировании детских зон желательно предусматривать как минимум две площадки: одна — для малышей от нуля до трёх лет, другая — для детей от трёх до семи. Их желательно разделить хотя бы визуально, чтобы избежать столкновений между совсем маленькими и более активными детьми. Это элементарный, но очень важный нюанс.

На самом деле таких деталей огромное количество. Профессиональный подход заключается именно в том, чтобы учесть максимум из них.

Как изменилось восприятие городской среды, есть ли положительный тенденции?

На мой взгляд, за последние десять лет в Казахстане произошли очень обнадеживающие изменения. В первую очередь, акиматы стали гораздо серьёзнее относиться к вопросам благоустройства. С большим вниманием подходят к проектам, стали чаще приглашать профессиональных архитекторов, глубже вникать в суть планируемых преобразований и понимать, насколько важно качественно организованное общественное пространство.

В стране появились предприятия, способные производить нужные материалы и элементы городской среды. Чтобы создавать достойные пространства, необходимо иметь под рукой качественные ресурсы. Сегодня в Казахстане уже работают заводы, выпускающие современные и эстетически продуманные элементы: от уличной мебели до покрытий для площадок. Стали появляться предприятия, которые производят скамейки, фонари, малые архитектурные формы, а также питомники, где выращивают достойные по качеству растения, пригодные для городского озеленения. Немаловажно и то, что сформировался пул подрядчиков, которые умеют воплощать проекты с высокой степенью точности и вниманием к деталям.

Если говорить о тенденциях, то я вижу движение в сторону более качественной, более красивой городской среды. Появляются проекты, которые действительно радуют глаз и дают ощущение продуманной, живой среды.

Растёт и практика соучаствующего проектирования. Граждане всё активнее высказывают свои идеи, обсуждают, участвуют — и это, на мой взгляд, важнейшее условие формирования по-настоящему жизнеспособных городских пространств.

Поэтому я с уверенностью смотрю в будущее — в ближайшие десять лет города Казахстана станут заметно более благоустроенными, человечными и продуманными.

Что вы можете сказать о мировых и местных трендах в современной урбанистике?

Долгое время наши города строились по принципу приоритета личного автотранспорта. Широкие магистрали, обширные перекрёстки, инфраструктура была ориентирована именно на автомобили.

Сегодня, как в мире, так и у нас, всё больше осознаётся необходимость смены фокуса. Городская среда должна быть человекоцентричной — ориентированной на пешеходов. Комфортное перемещение по городу пешком или с использованием микромобильности — самокатов, велосипедов, других лёгких средств передвижения — становится приоритетом. При этом важно развивать и общественный транспорт — это всё звенья одной системы.

Во многих казахстанских городах стартовали проекты «От фасада до фасада» по реконструкции улиц. Появляются удобные тротуары, пешеходные зоны, линейные парки вдоль улиц, улучшается освещение, озеленение, благоустройство становится более комплексным. Люди чаще выходят на улицы, больше времени проводят в городской среде. Активизируются бизнесы на первых этажах зданий — кафе, магазины, сервисы становятся ближе, и у них появляется шанс на устойчивое развитие. Города перестают быть только транзитными пространствами, они превращаются в места жизни, общения, взаимодействия.

Постепенно снижается зависимость от огромных торгово-развлекательных центров на окраинах, куда раньше приходилось ехать исключительно на автомобиле. Жители начинают искать услуги и товары в шаговой доступности. Это формирует устойчивую городскую экономику, стимулирует развитие локального бизнеса.

Я уверен, такие изменения приведут к снижению маятниковой миграции и транспортных перегрузок. Станет меньше пробок, у людей появится больше времени, улучшится самочувствие, повысится общее качество жизни. Всё это — признаки зрелой, осмысленно спроектированной городской среды.

Ваш путь начался с архитектуры, а сегодня вы работаете в аграрной сфере. Что вдохновляет вас двигаться из одной области в другую?

Если взглянуть шире и отбросить формальные границы между профессиями, становится понятно, что суть работы в обеих областях сводится к одной задаче: создавать условия, в которых людям жить комфортно, приятно и осмысленно.

В архитектуре это выражается через создание продуманной городской среды. Мы делаем улицы, парки, пространства, где хочется находиться, проводить время, взаимодействовать с другими. Всё это напрямую влияет на качество жизни.

Сельское хозяйство, особенно современное, высокотехнологичное, работает на ту же цель — обеспечивать людей свежими, натуральными и здоровыми продуктами. И это тоже вопрос качества жизни, но уже с другой стороны — через питание, здоровье, устойчивость.

Поэтому для меня эти направления не находятся в противоречии. Напротив, они близки по внутренней сути. И в той, и в другой сфере есть возможность делать значимые вещи, которые влияют на людей, на общество, на окружающую среду.

А ещё — мне интересны новые задачи, новые контексты, новые вызовы. Мне нравится разбираться, погружаться, находить решения. Именно это и стало причиной, по которой я выбрал для себя такой путь: идти от архитектуры к аграрной сфере.

С какими вызовами вы столкнулись при запуске агропроекта в Казахстане? Что стало для вас новым?

Я могу говорить только со своей позиции, не обобщая опыт всей отрасли — у каждого, безусловно, свои сложности. В моем случае — это специфический продукт: мы выращиваем салаты в горшочках в теплице, промышленный агрокомплекс в Алматинской области. Это свежая зелень, так называемый ультрафреш — продукция с очень коротким сроком хранения.

Первым вызовом для меня, конечно, стало освоение агрономии. Всё-таки я не агроном по образованию, а архитектор. Пришлось быстро разбираться в том, как растёт продукт, какие условия ему нужны, как управлять тепличным циклом. На это ушло около полугода. Но, как оказалось, это было не самым трудным.

Для меня стало открытием, что продавать продукт значительно сложнее, чем его вырастить. У нас ультрасвежая зелень с крайне коротким сроком хранения — всего 3–5 дней. И объёмы у нас промышленные: ежедневно вырастает от 12 до 15 тысяч единиц продукции. Это конвейер, где всё завязано на точность и скорость. Если в день вы не реализовали, допустим, 5 тысяч единиц, на следующий день к ним прибавляются ещё 15 тысяч, и ещё через сутки — ещё 15. Через двое суток склады переполняются, и продукцию приходится утилизировать. Это прямые потери, которых можно избежать только при идеально выстроенной системе сбыта и логистики.

Сегодня мы обслуживаем свыше 500 супермаркетов и более 100 ресторанов. Это значит — постоянные поставки, обратная связь, аналитика: что продаётся лучше, что медленнее, в каком объёме выращивать тот или иной сорт. Мы работаем с ассортиментом, а не с одним видом салата — и это требует точной настройки всей системы.

Кроме того, агробизнес — это история, которую нужно по-настоящему любить. Вы работаете с живыми организмами, с растениями, которые требуют внимания, стабильных условий, постоянной заботы.

В чем вы видите свою долгосрочную миссию в Казахстане?

Сейчас мне уже почти пятьдесят, и в этом возрасте я всё больше ощущаю интерес к передаче опыта. Для меня важно делиться тем, что я накопил за годы работы. В моей команде работает немало молодых сотрудников, и я стараюсь обучать, развивать, вовлекать их в суть задач.

Я читаю лекции, провожу встречи, делюсь своими знаниями в области архитектуры, проектирования городской среды, а также в сфере озеленения и выращивания декоративных растений. Всё, чему научился сам, стараюсь передавать дальше. Мне хочется, чтобы в Казахстане появлялось всё больше профессиональных ландшафтных архитекторов, которые способны мыслить широко, проектировать качественно и глубоко понимать, как работает городская экосистема.

Что касается аграрной сферы, здесь для меня тоже важна образовательная и просветительская часть. Мы берём студентов, даём им возможность учиться на практике, вовлекаем в производственный процесс. На нашем предприятии мы почти каждый день проводим экскурсии — рассказываем, как выращивается продукция, как устроена теплица, какие технологии используем. Люди с интересом откликаются, задают вопросы, начинают по-другому смотреть на то, что едят.

Через агропроекты я хочу влиять на изменение пищевых привычек. Привычка питаться свежими и полезными продуктами — это не просто вопрос вкуса. Это напрямую связано со здоровьем, с качеством жизни, с долголетием. Если хотя бы часть людей начнёт включать в рацион больше зелени, начнёт внимательнее относиться к тому, что ест — это уже будет результат. И если я могу как-то способствовать этому — значит, всё делается не зря.

Поэтому моя миссия сейчас — это, с одной стороны, развитие профессионального сообщества, передача знаний и опыта, а с другой — влияние на образ жизни, на культуру питания, на отношение к среде, в которой мы живём. Всё это — одна логика, одна линия: создавать условия для более осознанной, здоровой, гармоничной жизни.

Богдан Джепка: «Алматы может стать первым по-настоящему инклюзивным городом Казахстана»

Интервью с членом Общественного Совета города Алматы, общественным деятелем и экспертом по доступной среде [Богданом Джепка](#) — это взгляд изнутри на системные барьеры, с которыми ежедневно сталкиваются тысячи горожан. На базе собственного опыта и двадцатилетней работы в сфере инклюзии он вошёл в команду разработчиков первого городского документа — «Инклюзивный Алматы до 2030 года». Мы поговорили о том, какие проблемы по-прежнему тормозят развитие доступной среды и что уже удалось изменить благодаря настойчивости и диалогу.

Сейчас вы участвуете в разработке концепции «Инклюзивный Алматы». Расскажите, пожалуйста, почему понадобился отдельный документ для города и в чём его отличие от республиканской концепции?

Когда мы приступали к работе, в качестве основы использовалась уже утверждённая на национальном уровне Концепция инклюзивной политики Республики Казахстан до 2030 года. Но Алматы — это город с особым статусом и своими специфическими условиями. Здесь проживает около 60 тысяч человек с инвалидностью, и важно было учесть как разнообразие их потребностей, так и реальную картину городской инфраструктуры. Поэтому вместе с общественными организациями, представляющими интересы людей с инвалидностью, мы приняли решение разработать отдельный документ — не дублирующий республиканскую концепцию, а конкретизирующий её задачи на городском уровне.

Так появилась [концепция «Инклюзивный Алматы до 2030 года»](#). Она включает в себя 15 тематических направлений и опирается как на Конституцию Казахстана, так и на Конвенцию о правах лиц с инвалидностью.

Основой послужили современные международные практики — мы провели анализ порядка 60 стратегий различных стран и городов, чтобы адаптировать лучшие решения к нашей ситуации. Каждый раздел концепции содержит пошаговый план: что необходимо реализовать в первую очередь, какие стандарты должны быть внедрены, каким образом организовать обучение специалистов и сопровождение процессов на всех уровнях.

На каком этапе сейчас находится реализация концепции? С какими сложностями вы столкнулись и что должно произойти, чтобы документ начал работать?

На сегодняшний день проект концепции полностью готов. Он уже обсуждался при прежнем акиме Алматы, Досаева, и на тот момент были высказаны отдельные замечания — в первую очередь, касающиеся бюджета, поскольку охват всех 15 управлений требует серьёзного финансирования. Сейчас, после смены городского руководства, документ временно приостановлен.

Маслихат выражает готовность его утвердить, однако без подписи действующего акима Дархана Амангельдиевича Сатыбалды концепция не может быть введена в действие юридически.

При этом структура документа уже выстроена, вся система готова к внедрению. В нём чётко прописаны меры по устранению шести видов барьеров: физических, информационных, цифровых, социальных, институциональных и экономических. Расписаны направления работы с городской инфраструктурой, транспортом, цифровыми сервисами, образованием и здравоохранением. Назначены координаторы по инклюзии во всех 24 управлениях и 8 районных акиматах, сформированы отделы, отвечающие за конкретные аспекты реализации — от цифровой доступности до содействия в трудоустройстве.

На следующем этапе мы планируем создание координационных офисов по каждому из 15 направлений. В них войдут как представители акимата, так и рабочие группы с участием самих людей с инвалидностью. Такой формат позволит обеспечить не только административный контроль, но и включённость целевых групп на всех уровнях реализации. Как только будет получено согласование со стороны исполнительной власти, мы готовы приступить к действиям.

Какой подход вы считаете наиболее эффективным для продвижения доступности?

Мы начали с самого главного — с обучения сотрудников. Уже сейчас проводим тренинги для управлений районов и акиматов, где специалисты осваивают, как правильно взаимодействовать с людьми с инвалидностью. Это касается не только этики общения, но и понимания реальных потребностей, стандартов доступности, нормативных требований. Результаты положительные, и мы планируем масштабировать эти подходы. Есть интерес со стороны других ведомств — и это хороший сигнал, что изменения действительно назрели.

Ощущаете ли вы поддержку идеи инклюзивного города от жителей Алматы?

Сам подход к разработке был изначально шире, чем просто документ для людей с инвалидностью. Я всегда подчёркиваю: цель заключается не в том, чтобы стало удобно только нам. Мы выступаем за такой Алматы, где комфортно, безопасно и приятно жить каждому — независимо от возраста, состояния здоровья, жизненных обстоятельств.

Если человек с инвалидностью может спокойно передвигаться по улицам, посещать музеи и театры, сидеть в кафе, смотреть кино, не чувствуя при этом ограничений или затруднений, значит, такой город уже становится удобным и для родителей с колясками, для пожилых, для гостей, для детей. Это универсальный принцип. И если вы можете пригласить друзей из других городов и стран и без стеснения показать им улицы, скверы, транспорт и культурную жизнь Алматы — вот тогда действительно появляется ощущение гордости за родной город.

Именно этот подход и лежит в основе концепции «Инклюзивный Алматы до 2030 года». Мы говорим о создании среды, где каждый чувствует уважение к своим потребностям. Поэтому концепция касается всех: и людей, и систем, и самой городской культуры.

Насколько сложно сегодня людям с инвалидностью передвигаться по городу? Какие барьеры они встречают в повседневной жизни?

Надземные и подземные переходы — это отдельный пласт проблем. Сегодня я активно взаимодействую с акиматом, чтобы такие объекты действительно начали выполнять свою задачу — обеспечивать безопасное и удобное передвижение для всех жителей. Ежегодно на их обслуживание закладываются немалые суммы, но результат до сих пор отсутствует.

В Алматы насчитывается порядка 130 надземных переходов, и при этом не функционирует ни один. Я не встречал ни одного, где бы лифты работали.

Недавно мы предложили совершенно другой подход — на примере улицы Райымбека. Он полностью отражает дух концепции «Инклюзивного города». Вместо громоздких металлических конструкций или подземных тоннелей, которые в реальности недоступны большинству, нужно создавать логичную, наземную инфраструктуру. Такая модель, в отличие от прежней, работает в интересах всех: родителей с колясками, пожилых людей, людей с травмами, туристов и просто горожан, которые хотят спокойно перейти улицу.

Решение очень простое — наземный переход с ручным светофором. Даже на загруженных магистралях вроде Аль-Фараби можно реализовать островки безопасности, которые позволяют пересекать дорогу поэтапно. И что особенно важно — такие решения требуюткратно меньших затрат, чем строительство надземных конструкций.

Возьмём, к примеру, Алатауский район. Там расположено 13 надземных переходов. На их ежегодное обслуживание закладывается около 400 миллионов тенге. Эти средства направлены на покраску, охрану, обслуживание механизмов, запуск лифтов... Но лифты не работают. Мы задаём вопрос: куда ушли деньги? Ответ — «средства возвращены в бюджет». Но даже мне, как члену Общественного совета, никто не предоставляет никаких отчётов, актов, закрывающих документов. Остаётся ощущение, что контроль за этими суммами ведётся формально, а качество городской среды страдает в первую очередь.

Какие основные проблемы с доступностью вы видите в жилых домах Алматы?

Мы поднимали тему доступности многоквартирных домов ещё в период, когда акимом города был Ерболат Аскарбекович Досаев. Тогда я неоднократно обращался к нему с конкретными случаями — особенно по домам, построенным до 2019 года. Именно эти здания часто оказываются полностью недоступными для людей с инвалидностью: в некоторых установлены устаревшие пандусы, в других — подъёмники, размещённые внутри подъездов, которыми невозможно воспользоваться.

Фактически жильё остаётся закрытым и небезопасным для реального проживания инвалидов.

Мы провели собственный сбор информации, подготовили анализ, направили соответствующие запросы и выявили около тысячи подобных случаев только по Алматы. Тогда проблема была включена в дорожную карту, были выделены средства, и мы уже начали работу: я пригласил экспертов по адаптации, вместе выезжали на объекты, искали решения. Но, несмотря на этот серьёзный старт, процесс вскоре остановился. С появлением концепции «Инклюзивный Алматы» возникла новая надежда: есть шанс, что подобные вопросы начнут решаться на системном уровне.

Сегодня, когда здание или объект инфраструктуры вводится в эксплуатацию, применяется не полноценный акт готовности, а декларация, которая в реальности ничего не подтверждает. Это критически подрывает всю работу по доступности. Я считаю, что в приёмочную комиссию обязательно должен входить человек, обладающий инвалидностью, хорошо разбирающийся в строительных нормах, знающий СНИПы, понимающий реальные сложности повседневного передвижения.

Такой человек должен быть официальным представителем всех горожан с инвалидностью. Его подпись должна быть обязательной при приёмке любых объектов — будь то жилой дом, улица, общественное пространство или транспортная инфраструктура. Пока его заключения и оценки отсутствуют, ни один объект не должен считаться сданным. Ответственность должна быть совместной, а экспертная оценка — глубокой и неформальной. Это не может делать просто технический специалист, который сам не сталкивается с барьерами среды.

Какие сложности возникают в коммуникации с управлениями? Почему проблемы часто не решаются на практике, несмотря на официальные документы?

Раньше всё сводилось к бесконечной бюрократии. Я отправлял обращения — мне присылали отписки. Формально отвечали, ссылаясь на нормы, но по сути вопрос оставался без движения. Приходилось вступать в переписку, спорить, доказывать, и в результате всё это не приводило к реальному решению. Концепция «Инклюзивный Алматы» меняет ситуацию. Она станет основой, на которую можно опереться в диалоге с ведомствами: есть текст, есть прописанные обязательства, и этим уже невозможно пренебрегать. Если документ получит официальный статус, то за ближайшие пять лет Алматы способен стать городом, где каждый может жить и передвигаться без барьеров.

В Алматы проживает более 60 тысяч людей с инвалидностью. Это огромное сообщество, которое имеет право на участие и безопасность.

У нас уже действует инклюзивный парламент, работают депутаты, принимаются законы, но в городской среде их реализация пока продвигается крайне тяжело. Я говорю об этом открыто и с полной ответственностью. Есть отдельные успехи, но если сравнивать их с масштабом задач и объёмом ресурсов — это пока очень скромные подвижки. Работы впереди предстоит много, но сейчас уже складываются условия для движения вперёд.

Я лично веду свои страницы в [Facebook](#), [Instagram](#) и [TikTok](#), а также блог на портале [YouVision](#) под названием «Без границ». Пишу как журналист и как эксперт: готовлю аналитические материалы, делюсь оценками, поднимаю значимые темы. Убеждён, что именно через тексты, видео и открытые обсуждения идеи инклюзивного общества смогут быстрее проникнуть в общественное сознание и привести к реальным изменениям в Казахстане.

Насколько в Алматы решены вопросы с инклюзивным транспортом? Удаётся ли сегодня людям с инвалидностью свободно передвигаться по городу и за его пределами?

Что касается специализированных решений вроде инво-такси или адаптированного транспорта для выездов за город — ситуация остаётся сложной. Хотя парк инво-такси действительно постепенно обновляется. Благодаря усилиям, в том числе акима Досаева, достигли того, что машины старше 2019 года больше не используются, и сейчас я могу с уверенностью это сказать, потому что сам состою в комиссии по контролю за качеством работы инво-такси.

Мне удалось добиться, чтобы такие машины могли передвигаться по выделенным полосам. Это критически важно, ведь на реабилитацию каждый день едут дети с инвалидностью. По два часа в пробках даже в комфортной машине — это прямой удар по их здоровью.

Уже появились дополнительные инво-такси по поручению акима, на данный момент их 130. Тем не менее, инво-такси по-прежнему не хватает. Особенно остро чувствуется нехватка, когда речь идёт о поездках за город — туда, где общественный транспорт либо вообще отсутствует, либо не адаптирован.

Адаптированные автобусы у нас пока есть только на городских маршрутах. Частные автобусные парки отказываются закупать специальные машины.

Но аппарат в городских автобусах не автоматическая, а ручная, где нужно откинуть платформу. Мы всегда подчёркиваем: система должна работать как кнопка — нажал, и всё сработало, как подъемник. А не так, чтобы водитель выходил, вручную раскладывал — в этом много неудобства. Я сам проводил обучение для водителей, и, к сожалению, многие из них вообще не знали, что в их автобусе есть такая функция. Некоторые рассказывали, что полгода ездили на новой машине и даже не догадывались о наличии аппарата. Вместо того чтобы использовать платформу, они просто поднимали человека в коляске вручную. Это системная проблема, которую нужно решать комплексно — и через обучение, и через контроль, и через технические требования к самим перевозчикам.

Какие вопросы вы считаете самыми острыми в сфере инклюзии? Например, с чем чаще всего сталкиваются молодые люди?

Образование — один из самых уязвимых участков. Даже базовые школьные программы до сих пор остаются неадаптированными. Например, специальной образовательной программы для 10–11 классов для детей с инвалидностью так и не утвердили. Колледжей, которые принимают таких ребят, — буквально несколько на весь Алматы. В остальных учебных заведениях даже не предусмотрен набор. Получается замкнутый круг: если ребёнок не может поступить в колледж после 9 класса, то путь в университет для него автоматически перекрыт.

Всё выстраивается в цепочку. По официальной статистике, только один процент из миллиона людей с инвалидностью в Казахстане имеет высшее образование. Без образования невозможно получить квалифицированную профессию. Без профессии — невозможно найти

устойчивую и достойно оплачиваемую работу. В итоге остаются низкоквалифицированные вакансии, но на них человек в силу состояния здоровья часто просто не может устроиться. Ну ведь очевидно: человек на коляске не может выйти работать дворником, даже если бы у него было такое желание. А зарплаты в таких профессиях и близко не позволяют выживать.

Выходит, общество само создает такую систему, где человек будто зажат в воронке ограничений. А потом мы все искренне удивляемся, почему инклюзия продолжает буксовать.

Какие шаги предпринимаются в Алматы для того, чтобы люди с инвалидностью могли трудоустраиваться и реализовывать себя в профессии?

В 19 лет после тяжёлой травмы я оказался в инвалидной коляске. Я с оптимизмом продолжаю работать уже более двадцати лет — вся моя деятельность связана с общественными инициативами. Например, буквально вчера я проводил лекцию для Центра трудовой мобильности — это структура при Управлении занятости. Они выделили десять сотрудников, которые будут сопровождать людей с инвалидностью в процессе трудоустройства. Суть этой программы в том, что человека с инвалидностью берут на постоянное рабочее место сроком на три года, и всё это время он находится в контакте с сопровождающим специалистом. Сейчас мы проводим для этих сотрудников лекции и обучающие занятия: объясняем, как работают субсидии, как правильно взаимодействовать с соискателями, какие нюансы важно учитывать при трудоустройстве.

Те, кто пройдут нашу программу Job Coach, получают возможность пройти стажировку в Германии — пятеро сотрудников отправятся в Берлин за счёт городского бюджета. Там они познакомятся с европейской системой инклюзии, увидят, как это устроено на практике. И я уверен: когда они вернутся, в хорошем смысле "заразятся" духом инклюзивного общества. Они уже начали активно включаться в проекты, говорят, что за короткое время получили больше полезной информации, чем за десять лет рутинной работы, когда всё ограничивалось только отчётами.

Все эти программы реализуются при поддержке [Управления занятости и социальных программ города Алматы](#). Я работаю с ними напрямую. Руководство полностью вовлечено — и Жаубасов Бауржан Жанатович, и Султангазиев Аманат Абаевич, и другие заместители. Они всегда на связи, открыты к диалогу. Мне даже не нужно записываться на приём — прихожу в Дом социальных услуг, и мы сразу начинаем отрабатывать текущие вопросы в рабочем порядке.

Разговор с Богданом Джемпа показывает, что инклюзия — это шаг в правильном направлении, но этот шаг должен быть подкреплён конкретными действиями и вниманием на самом высоком уровне. Если городская администрация, бизнес и общество смогут работать в связке, Алматы действительно способен стать примером для всей страны — городом, где каждый может жить достойно, независимо от состояния здоровья.

Чингиз Лепсибаев о Генплане Астаны: «Приоритет — застройщикам, людей забыли»

22 июля в Астане состоялись общественные слушания, посвящённые проекту Генерального плана столицы до 2035 года. Корректировка Генплана, как отмечают в управлении, связана с быстрым ростом населения, активной урбанизацией и необходимостью адаптации городской среды к новым вызовам.

Руководитель национальной правозащитной сети Qorǵau и президент Eurasian Expert Council Чингиз Лепсибаев считает, что мероприятие лишь внешне напоминало общественное обсуждение.

«Генплан Астаны до 2035 года обсудили на общественных слушаниях. Точнее сделали вид, что обсудили на тусовке, которое назвали общественными слушаниями. Так как не были соблюдены даже формальные, для приличия условия, чтобы это можно было так назвать. Во-первых, не обеспечен доступ к информации на сайте госоргана, вместо этого совершенно бесполезная и бестолковая контора, в которой работает 300 человек, что больше некоторых министерств - Астанагенплан, разместили карту и информационные стенды у себя в здании. На этом, по идее можно было и закончить. Но эти господа публично несколько раз давали разные показания, в том числе мне - где были материалы».

Лепсибаев подчёркивает: всё, что обычно сопровождает процесс обсуждения столь важного документа отсутствовало.

«Регламента не было, как и других формальностей с голосованием. Сколько людей пришло, кто считал и т.д. стали говорить в конце после запроса. После моего замечания часть этих вопросов всё же прояснили. Можно отметить, что начали устранять недочёты и предпринимать конкретные шаги.»

Генплан, по его мнению, стал очередным примером проекта, продвигаемого в интересах строительного лобби, а не в интересах жителей столицы.

«Исследования, в том числе экологические, почему-то идут после утверждения проекта. Зелёный пояс, который десятилетиями создавали вокруг Астаны, в новом плане частично уничтожается. Особенно в сторону Косиы и Караганды. Это решение противоречит логике и здравому смыслу. В городе, в степи - целые мини-районы с высокой плотностью застройки. Эти люди называют себя урбанистами».

По словам Чингиза, в проекте практически исчезла идея аллеи Мынжылдык (Тысячелетия) — важного символа города и одного из немногих элементов городской среды, создающих осмысленное восприятие пространства.

«Она просто вычеркнута. Ничего из того, что не хотим видеть значит, не существует - это девиз этой конторы. Приоритет -застройщикам. Людей контора забыла. Что на мероприятии, что в бумаге».

Но больше всего Чингиза возмущает то, с какой поспешностью был инициирован новый Генплан, хотя прежний документ был принят всего год назад.

«И самый главный вопрос -зачем эта дурно и быстро слепленная бумага, если прошлую приняли в том году? Главный документ нельзя менять чаще чем раз в 5-10 лет. Вы же не меняете Конституцию из-за налогового Кодекса, но в Астанагенплан считают горожан дебилами, которые не понимают очевидных вещей».

Оценка происходящего со стороны Лепсибаева звучит предельно жёстко: «Одним словом, всю контору необходимо люстрировать без права работы на госслужбе или в квази. А по хорошему, там должен по локти работать антикор и АДГС с прокуратурой».

Генеральный план — это документ, формирующий облик города на десятилетия вперёд. От его содержания зависит, какие районы будут расти, какие территории сохранятся, как

будут развиваться транспорт, экология, общественные пространства. Останется ли Генплан формальностью или станет настоящим инструментом устойчивого развития покажет время.

Кризис генпланирования: мнение градостроительного эксперта Людмилы Кузнецовой

Генеральные планы городов должны формировать стратегию развития на десятилетия вперёд, однако сегодня в этой системе наблюдается очевидный сбой, последствия которого отражаются на каждом жителе страны. Почему генпланирование утратило статус инструмента устойчивого развития, какие ошибки накопились и есть ли возможность вернуть профессиональные стандарты в градостроительство?

Своим видением ситуации делится Людмила Кузнецова — учредитель и генеральный директор ТОО «ГеоДата Плюс», член Рабочей группы Мажилиса РК по разработке Строительного кодекса. Она принимала участие в создании отраслевых геоинформационных систем, стратегических планов развития населённых пунктов и регионов, а также разделов, связанных с санитарной очисткой и управлением отходами. В её профессиональном портфеле — участие в подготовке 17 нормативно-технических документов, утверждённых на государственном уровне, а также проекты, выполненные совместно с международными партнёрами.

Людмила, как вы оцениваете текущее состояние градостроительства и в чём видите ключевые проблемы?

Ситуация действительно вызывает серьёзную тревогу. За более, чем 30 лет, мы не смогли сформировать свою, казахстанскую, градостроительную школу, подготовить квалифицированные кадры, способные осуществлять новую градостроительную политику развития населённых пунктов.

Какие я вижу основные системные проблемы в градостроительстве:

Пренебрежение к жителям населённых пунктов, для которых разрабатываются градостроительные проекты (генеральные планы и ПДП), подсовывая им через официальные источники акимата заведомо ложную документацию в расчете на то, что никто читать и разбираться не будет;

Позорная позиция акимата на общественных обсуждениях генплана г.Уральска, где акимат встает на защиту недобросовестных разработчиков, оправдывая их действия «технической» ошибкой (в Аксу тоже побоялись выносить сор из избы, а проектировщик и дальше продолжает разрабатывать град документацию);

Налицо признаки коррупционных действий по расходованию бюджетных средств;

Недобросовестное (халтурное) отношение к разработке проектов, граничащее с фальсификацией их содержания;

Парадокс заключается в том, что интересы крупных застройщиков превалируют над интересами жителей, что наносит непоправимый вред для развития городов. При этом, роль градостроителей и архитекторов при развитии и формировании городов, сведены к нулю. А профессиональное сообщество как-то не сильно и сопротивляется этому. А ведь генплан, прежде всего, определяет перспективу развития и формирование архитектурного облика города, что в современных условиях требует новых подходов к проектированию.

Многие не задумываются о том, что каждое предлагаемое решение в проекте должно давать мультипликативный эффект, т.е. способствовать дальнейшему развитию города или села. И в этом случае проектировщики должны знать и уметь применять не только нормативную документацию, а еще и законодательство, разбираться в экономике, социологии, экологии, геоинформационных системах и в цифровизации, а также в прочих дисциплинах, от которых зависит качество генплана или ПДП. Конечно, у нас этому не учат, не дают того объема информации и направлений, который сейчас просто необходимы. Я эту проблему вижу

по молодым выпускникам, по их знаниям, с которыми они к нам приходят. Многие из них даже топоъемку читать не умеют!

Если честно, оглядываться на Союз градостроителей большого смысла нет. Про его деятельность практически ничего не известно: у организации нет полноценного сайта, а форумы, которые проводятся, носят разовый характер и не дают ощутимых результатов. Те задачи, которые ставили перед собой его учредители, формально выполнены, но, к сожалению, итог оказался совсем не тем, на который рассчитывали. Уверена, что Нурбакыт Койшыбекович Койшыбеков, когда задумывал создание Союза, ожидал совершенно другого эффекта. Это был человек государственного масштаба и мышления, первый директор ГПИ «Алматыгенплана», депутат Мажилиса, который очень рано ушёл из жизни, но оставил огромный след в профессиональной сфере и в моей личной практике тоже. Жаль, что его идея, задуманная с таким видением, не получила того развития, которое он планировал.

Особенно болезненно наблюдать, когда опытные специалисты позволяют себе вводить в заблуждение заказчиков и общественность на публичных обсуждениях, формируя искажённое представление о том, как должен выглядеть генеральный план. Для меня это вопрос профессиональной этики. Проблема проявляется даже на заседаниях Рабочей группы Мажилиса, которая готовит проект Строительного кодекса, ведь именно там должны профессиональным градостроительным сообществом предлагаться новые подходы и современные идеи. Однако от профессионального сообщества, которое участвует в заседаниях рабочей группы, ни одного действительно инновационного решения в части генеральных планов или проектов детальной планировки мы до сих пор не услышали.

Что мешает профессиональному сообществу применять новые подходы в генпланировании и ПДП?

Новые подходы к разработке генеральных планов и ПДП есть, но профессиональное сообщество и, тем более, общественность мало об этом осведомлены. В СМИ, в основном, освещаются «горячие» факты (например, скандал на общественных обсуждениях генплана Уральска; попытка выдать генплан г. Аксу Павлодарской области, разработанный в 2007 году, за генплан 2022 года, и др.), которые высвечивают существующие на сегодняшний день проблемы акиматов и профессионального градостроительного сообщества.

Что касается отсутствия новых подходов к разработке генпланов и ПДП, у профессионального сообщества нет желания тратить время и деньги на разработку новых методов проектирования. А зачем им это? Для многих разработчиков проектирование стало просто зарабатыванием денег (недобросовестным бизнесом), поэтому подходы к проектированию, которые были актуальны 50 лет назад, в другой социально-экономической формации, большинство устраивает.

Никто не требует новых подходов: ни Комитет по делам строительства, ни акиматы, ни профессиональная гордость, и это всех устраивает. Игнорируется тот факт, что значительно изменилось законодательство РК, кроме государственной появилась частная собственность, поменялись отношение к экологии, к уровню и качеству жизни населения. Запросы населения к среде жизнедеятельности тоже изменились. И естественно, что все это требует новых методов и подходов к разработке генпланов населенных пунктов и ПДП.

Меня могут упрекнуть в том, что мы же применяем новые подходы – например, мы проекты выпускаем с помощью современных геоинформационных систем. Но я сейчас не имею ввиду цифровизацию, хотя здесь тоже есть о чем поговорить. Рисовать и выпускать градостроительные проекты в любой программе, это не новый подход. Мы просто поменяли «карандаши» на «мышки». Новый подход – это использовать доступные нам инструменты цифровизации для аналитики, моделирования и пр. Я сейчас говорю о новых подходах к самой методике проектирования.

Можете рассказать подробнее какая работа была выполнена вами для генплана Павлодара?

Нашей компании ТОО «ГеоДата Плюс» в конце 2022 года, Комитетом по делам строительства (в то время Председателем был Карагойшин Т.Ж.) было поручено впервые применить при корректировке генплана г.Павлодара, новые утвержденные в июне 2022 года Стандарты комплексной застройки городов. И нам интересно было исполнить это поручение, которое требовало разработки новых подходов к проектированию. Мы вообще изучаем развитие городов с разных сторон.

Нам интересно знать, что и как влияет на их формирование, экономику. Как сделать так, чтобы город был самодостаточным, мог знать и использовать грамотно свои резервы, в том числе экономические. Поэтому мы беремся за разные проекты: схемы зонирования для целей налогообложения, влияние и организация санитарно-защитных зон предприятий, планировочный анализ, комплексные оценки территории, региональные схемы управления ТБО, ТЭО и концепции развития туристских территорий и т.д.

Что именно нами было сделано в Павлодаре? Впервые территория города была функционально четко разделена на две зоны – жилую и нежилую. Почему? При разработке жилых зон применяются общие стандарты комплексной застройки территории, включая застроенные, которые направлены на создание комфортной среды проживания и имеют свои закономерности жизни и развития, только этой зоне присущие регламенты застройки.

Нежилая зона (общественные деловые центры, торговые комплексы, школы, детсады, стадионы, рекреационные зоны, территории промышленных предприятий, склады и пр.) требует других подходов - ситуационного проектирования (по конкретной ситуации) в зависимости от назначения территории. И жилая, и нежилая зоны разделены также на свои зоны. Только принцип их разделения другой, нежели применялся ранее, но этот принцип полностью отвечает требованиям законодательства Казахстана.

Планируя пространственное развитие городов и распределяя средства на те или иные задачи, акиматы должны принимать решения о приоритетном развитии одних территорий и сокращении затрат на эксплуатацию других. А что для этого надо? Качественный анализ современного состояния и на его основе – качественный генплан!

При разработке (корректировке) генплана в границах города выделяют территории уплотнения застройки, территории, где требуется сокращение её объемов, и территории, где плотность застройки существенно не меняется. Что для этого надо? Качественный анализ территории! Моделирование ситуации. Определение сценария развития каждой территории. Её целевую модель. Причем, целевые модели и их предлагаемые в Стандартах застройки территории регламенты отличаются от нашего привычного зонирования, например, по этажности тем, что они позволяют не только формировать архитектурный облик, но и повышать инвестиционную привлекательность территории.

Для каждой из таких территорий города в нашем генплане определены и установлены параметры планируемого развития. Но это только часть новых подходов, которые мы применили при корректировке генплана. Что еще мы сделали?

Если раньше при разработке генплана город делился на 12 планировочных районов и по ним давались технико-экономические показатели, то сейчас мы всю территорию города Павлодара (жилая и нежилая зоны) площадью 35 км² условно разделили на 158 кварталов. Для каждого квартала определены сценарии его развития (стабилизация, стагнация или рост).

Сценарий «стабилизация» предполагает ограничения нового строительства, но предусматривает улучшение жилого фонда, благоустройство территории, включая озеленение, улучшение архитектурного облика существующей застройки и др. Этот подход исключает точечную застройку, а предложенный нами инструмент контроля за соблюдением установленных на

эту территорию регламентов, позволяет даже при отсутствии квалифицированных кадров на местах, выявить нарушения генплана и предотвратить возможности вовлечения госслужащих в коррупционные действия.

Сценарий «рост» предусматривает возможности строительства на новых территориях и уплотнение застройки низкой плотности. Регламентами устанавливаются так же этажность застройки, её плотность, соотношение деловой и жилой застройки, норма озеленения на 1 жителя, обеспеченность школами и детсадами и другие регламенты.

Сценарий «стагнация» (сжатие) (он в Павлодаре не применялся, так как там нет таких территорий) применяется для территорий, которые по различным причинам покинула часть населения, но оставшееся население продолжает там жить и этим людям тоже необходимо создавать комфортные условия жизни. Вот тогда применяются специальные проектные решения, которые позволяют улучшить жилую среду путем рационального использования территории. Например, за счет реконструкции домов со снижением этажности, увеличение площади квартир и организация террас для жителей первых этажей, расселение и снос аварийных домов или домов со значительным количеством пустующих квартир и т.д.

Для всех сценариев разработаны инструменты контроля за использованием и развитием территории в соответствии с решениями генплана.

Кроме того, новый подход применен и к целевым моделям застройки: малоэтажная, среднеэтажная и центральная. Зонирование по этажности застройки, когда для территории устанавливается жесткий регламент по этажности (5-6 этажей и всё!) уже давно не интересно и не актуально. Новый подход и переход к целевым моделям стандарта комплексной застройки позволяет формировать архитектурный облик, давая простор для творчества, не нарушая установленных регламентов.

Разработан новый способ подачи информации: по каждому кварталу (сектору), есть информация о его местоположении в системе городской застройки, имеющихся на этой территории ограничениях и особых условиях использования территории (например, красные линии, санитарно-защитные зоны и пр.), описание проблем развития территории и меры по достижению характеристик и параметров организации территории в соответствии с решениями генплана, плотности застройки, параметры застройки и их соответствие утвержденным стандартам, обеспеченности инженерной инфраструктурой, территории озеленения общего пользования, а также целевые установки для формирования и развития квартала, разрешенные, сопутствующие, условно разрешенные виды функционального использования и другая информация.

Мы разработали модель для каждого квартала (сектора), на основе которой можно создать работающую в режиме реального времени автоматизированную открытую систему (например, вписать её в геопортал для открытого доступа и/или в предлагаемую нами для акиматов информационную систему обеспечения градостроительной деятельности).

Я хотела бы остановиться еще на одном инструменте, который мы применили при корректировке генплана Павлодара. Это анализ детской заболеваемости на территории города. Почему именно детской заболеваемости и что это дало для генплана? Потому что дети являются той частью населения, которая мало передвигается по территории города (большая часть ходят в детский сад, школу возле дома).

Мы с помощью специалистов выбрали те заболевания, причиной которых может быть экологическое состояние территории. Получили интересные результаты. А к этим результатам в одном случае применили моделирование движения воздушных потоков с учетом розы ветров и оказалось, как значительно могут повлиять градостроительные решения на качество территорий проживания. Я говорю сейчас про случай, когда еще в советское время в Павло-

даре на намывных территориях рядом с р.Иртыш построили жилой микрорайон с высотной застройкой.

Да, микрорайон считается одним из лучших в Павлодаре. Но эта высотная застройка разрежала идущий с Иртыша поток воздуха и в центре, и на прилегающих к нему территориях, из-за чего значительно ухудшилась проветриваемость. А если учесть, что Павлодар развитый индустриальный центр и вокруг города располагается промышленность, оказывающая на город воздействие, то ошибочные решения градостроителей отражаются теперь на жителях. Полученные результаты по детской заболеваемости (а мы создали соответствующую модель, которая нам и дала возможность наложить результаты заболеваемости на территорию города) подтвердили наши предположения. Вот почему очень важно делать качественные генпланы, с полноценным анализом. Ведь наши ошибки могут сказаться через несколько лет, а то и десятков лет.

Наша команда всегда старается делать проекты так, чтобы не было стыдно ни перед заказчиком, ни перед собой. Это для нас главный принцип — качество и ответственность за результат. При анализе существующей ситуации нами были проанализированы все разработанные к этому моменту ПДП за последние пять лет. И оказалось! То, что часть их не соответствовала генплану, это понятно. Главное — что их разработано столько и на такие площади, что можно расселить еще один город, не обращая внимание на динамику роста населения. Вопрос: А почему у нас не принято делать анализ реализации генпланов и ПДП, до принятия решения о разработке (корректировке) новых? А почему у нас до сих пор в законодательстве нет норм, которые определяют основания для новой разработки (корректировки) генпланов и ПДП? У нас даже ни в нормативах, ни в законодательстве не определено — а на какой срок разрабатываются ПДП? И вот, что я увидела, анализируя данные с портала госзакупок: Для того, чтобы обосновать точечную застройку в техническом задании определен срок для реализации ПДП 10-15 лет! Какие при этом последствия для города? На территории с существующей застройкой в ПДП формально дают какие-то проектные решения, но обязательно отводят участок для многоэтажного строительства 1-2-3 домов/жилых комплексов.

Впоследствии их построят, а остальную не реализацию ПДП обоснуют тем, что еще срок реализации не подошел, есть еще лет 10. Плюс ко всему, в таких ПДП редко (вообще я не видела ни одного ПДП) учитывают потребность в социальных объектах (школах, детсадах, больницах), в пропускной способности улиц, в имеющихся мощностях инженерной инфраструктуры и пр..

И эти проблемы, и пути их решения в действующем законодательстве Казахстана не отражены. У нас многого чего в законодательстве нет. Думаю, что в проекте Строительного Кодекса будут учтены эти проблемы и будут разработаны и приняты соответствующие нормы. Я вхожу в Рабочую группу по разработке проекта этого Кодекса и надеюсь, что смогу принести пользу своим участием.

Вернусь к генплану Павлодара. В результате проведенной корректировки генплана нами были обоснованы и обозначены территории развития и преобразования, даны рекомендации по освоению их очередности.

А новые подходы к разработке в ПДП заключаются в том, что после выполненной комплексной оценки территории, мы сначала продумываем философию, которая отвечает на вопрос «Зачем надо развивать эту территорию, какое место она занимает в живом организме города?», придумываем девиз (например, «Это не только место для жизни, а образ жизни»), затем разрабатываем концепцию, в которой одна функциональная зона должна поддерживаться эмоционально и экономически другой, а для города (и для сел) развитие территории должно принести мультипликативный эффект (а может и не только для города, в Павлодаре у нас получилось, что развитие территории ПДП может оказать мультипликативный эффект

на весь регион) и только потом мы перекладываем все предыдущие результаты шагов на проектные решения и получаем ПДП.

Вот только результат по генплану Павлодара печальный. Сделать-то мы его сделали, выполнили корректировку генплана Павлодара с применением новых подходов, только оказалось, что Комитету по делам строительства это уже не нужно (Председатель поменялся), а у нового интереса к применению утвержденных ранее стандартов по застройке территории нет. А его структурные подразделения (РГП «Градкадастр») вообще не готовы к чему-то новому. Они еще со старыми методами проектирования не разобрались, а наш генплан приносит им много хлопот. Переписку мы с ними вели больше полугода, но сложно стучаться в дверь, которая закрыта и которую открывать никто не собирается. У меня много аналитики и вопросов к градкадастру, который ест бюджетные деньги уже около 25 лет, а результата как не было, так и нет, да с такими подходами результата никогда не будет.

На ваш взгляд какие задачи Союзу градостроителей стоило бы решить в первую очередь?

Во-первых, **консолидировать (объединить)** профессиональное сообщество, определив целеполагание, исходя из государственных интересов, а не из интересов отдельно взятой проектной компании или группы чиновников. На практике, не успела у генплана высохнуть краска на схемах, разработанного одним разработчиком, как уже другой бежит в акимат с предложением этот план откорректировать и на этом заработать деньги. А где же профессиональная этика?

Во-вторых, **повысить общественное признание профессии**, которое утеряно. Сегодня общественное мнение таково, что градостроители воспринимаются, как инструмент в руках власти, а не как профессионалы, которые могут оказывать влияние, обеспечив власть вариантами приемлемых профессиональных градостроительных и архитектурных решений. Для этого надо выступать инициатором проведения, например, летних архитектурных школ с привлечением лучших международных специалистов. Возрождать практику конкурсов на лучший проект, как сейчас это делается в России и других государствах.

Посмотрите, сколько конкурсов они проводят, в которых участвуют все желающие. Причем, конкурсы на разные проекты: от парка/сквера до различных по назначению территорий реконструкции и реновации, для всех регионов страны. Принимают участие и международные компании. Вот где формируется специалист-проектировщик. В обсуждениях, в спорах, знакомстве с другими градостроительными и архитектурными школами. А у нас? Тишина! Скажете денег нет, а вот как раз Союз Градостроителей и должен выходить с предложениями и обоснованиями выделения денег (за счет бюджета, за счет грантов и т.д) в Комитет по делам строительства, в Правительство, грантодателям на мероприятия, в которых должна формироваться своя казахстанская градостроительная школа.

Кроме того, у нас не используется возможности, как привлечение студентов к разработке таких проектов, как благоустройство дворов, разработка концепций создания/реконструкции скверов, парков и т.д. Почему акиматы не работают с ВУЗами и колледжами по этим направлениям? Это же темы для дипломов, для курсовых работ. Ведь можно делать комплексные проекты/дипломы (у меня был комплексный диплом, который делали сразу 4 выпускника), создавая из студентов разных специальностей команды. Или даже организовывать конкурсы. Например, для проекта по благоустройству дворов создать команду из архитекторов, градостроителей, дизайнеров, социологов, психологов, инженерников, топографов, экологов и пр, и организовать конкурс на лучшее предложение для конкретного двора. Так мы научим работать в команде специалистов разных направлений. Ведь для этого не нужны бюджетные деньги, нужна инициатива.

Можно было бы привлекать и международных специалистов. Мы же вот не можем никому рассказать о своих многочисленных наработках, потому что такой площадки нет. Так и таких компаний, как наша, в Казахстане тоже нет. Компаний, которые, как наша, закономерности и принципы планирования территории применяют при разработке проектов и исследований для других отраслей.

Необходим документ, в котором четко были бы определены шаги по достижению поставленных целей в части формирования казахстанской градостроительной школы, подготовки кадров. У Союза должны быть собственные конкретные предложения, учитывающие государственные интересы, прежде всего.

В-третьих, выступить инициатором проведения конкурсов на разрабатываемые ПДП и генпланы. Понимаю, что институт госзакупок накладывает ограничения на это, но почему для решения государственных интересов и повышения качества среды жизнедеятельности населения не продумать и не предложить для обсуждения условия для проведения творческих конкурсов и победителю не отдать право проектирования? Вопрос, конечно же, а судьи кто? И это опять вопрос к профессиональной честности и порядочности в наших рядах. Думаю, что конкурсы были бы очень важны для генпланов сел, небольших населенных пунктов, на которые никто сильно не обращает внимание. Однако, там тоже живут люди, которые также хотят жить в комфортной современной среде. Кстати, в провинции, в селах и маленьких городах вырастает много талантливых детей.

В-четвертых, Союз должен выйти с инициативой разработки региональных нормативов (Строительных норм и правил), основанных на действующих общих для Казахстана требованиях. В СН «Градостроительство. Планировка и застройка городских и сельских населенных пунктов» предусмотрена такая возможность, но только она никем не замечается. Кроме того, мы не можем сегодня в этих требованиях и правилах к ним поменять какие-либо показатели/регламенты. Почему? А потому что за любой цифрой стоят научные исследования, которых у нас нет. Вот и работаем со старыми нормативами. И поэтому Союз должен выступить с инициативой проводить необходимые исследования, чтобы наши города и села застраивались с учетом современных реалий.

В-пятых, Союз должен выступить с инициативой реорганизации РГП «Градкадастр», роль которого Комитетом по делам строительства в проекте Строительного кодекса в части цифровизации и информационного обеспечения указана, как обязанность сопровождать нашу деятельность. Извините, но это же не эскорт услуги оказываются! Должны не сопровождать, а обеспечивать архитектурную, градостроительную и строительную деятельность! Термин «Сопровождение» позволяет уйти от любой ответственности, в том числе за предоставление недостоверной и не актуальной информации, принятие ошибочных решений, влекущих за собой непоправимые последствия в архитектурной, градостроительной и строительной деятельности, создает коррупционную среду и пр. В тоже время, Градкадастр ни за что не отвечает и не актуализирует информацию. И это все прописано в Законе «Об архитектуре» и ведомственных

Приказах! Кто должен ставить этот вопрос перед правительством, если в Министерстве он не решается? Союз градостроителей! Правительство, направив все деньги на создание неповоротливой и бесполезной структуры оголило акиматы, их отделы архитектуры. При такой ситуации у акиматов нет стимула и возможности совершенствовать квалификацию своих кадров, учить их. Ведь именно там, для принятия управленческих решений, нужна государственная информационная система обеспечения градостроительной деятельности на местах, в акиматах. Ведь именно там актуализируются исходные данные для системы, и именно акимат отвечает за эти данные и принятые управленческие решения. Для КДС такая система тоже нужна, но для решения целей и задач, поставленных перед ними для принятия решений на республиканском уровне.

В-шестых, дать существенные предложения по градостроительной деятельности в проект Строительного кодекса. Те предложения, которые обсуждались, поражают своей недальновидностью и мелочностью, а порой и не знанием законодательства Казахстана.

В итоге: нужна профессиональная площадка, которая позволит профессионально расти и делать нашу страну лучше способная формулировать современные предложения и быть готова к их реализации.

Как по-вашему, нужны ли нашим городам Генеральные планы в принципе? Не кажется ли вам что это наследие советской плановой экономики? Может всё же есть альтернатива Генплану?

Смотря как относится к наследию. История показывает, что из всего надо извлекать опыт и лучшее развивать дальше. Интересно, когда я анализировала различные документы по развитию территории, включая социально-экономические, а потом участвовала в разработке ряда проектов, организованных международными финансовыми институтами, то увидела, что многое хорошее уже было тогда, в советское время.

Например, инструменты циркулярной экономики использовались уже 50-70 лет назад, и они оказывали влияние на количество, мощность, местоположение предприятий, их новое строительство или реконструкцию, количество создаваемых рабочих мест, а это значит, на строительство жилья, социальных объектов, всей инфраструктуры. Сейчас ситуация изменилась. Стало намного сложнее определяться с прогнозом развития. Но для того и нужны новые подходы, анализ международной практики, особенно той, где частная собственность на землю уже давно, а человек и экология в приоритете, чтобы перестать рисовать красивые картинки, у которых реализация очень низкая.

В настоящее время альтернативы для генплана нет, как для документа. А вот подходы другие – есть.

Кратко наше пошаговое видение нового подхода к разработке градостроительной документации:

1. Разработка мастер-плана – документа долгосрочного развития на 20-50 лет. Вместо имеющей место и предлагаемой долгосрочной концепции развития. Это верхнеуровневый документ, который отражает более широкий взгляд на городскую планировку, нежели генеральный план, поскольку объединяет в себе и градостроительную политику, и экономические аспекты развития населенных пунктов. Там определяются четкие параметры инвестиционных проектов, которые могут реализоваться для развития населенного пункта. Причем это развитие планируется не хаотичным, а качественным и системным.

До разработки мастер-плана необходимо собрать предложения от всех заинтересованных сторон: жителей, общественности, бизнеса, государственных органов. Все их систематизировать, проанализировать и вынести результат на обсуждение с теми же заинтересованными лицами. Обосновать, почему предложение принято или отклонено. На основе этих результатов определить территории преобразования, укрупненные показатели, разработать мастер-план для всех направлений развития города. Подготовить документ «Предложения для внесения изменений и дополнений в генеральный план». Рассмотреть его на заседании маслихата и получить решение о его принятии/отклонении.

2. Разработать генеральный план на основе утвержденных Предложений с применением стандартов комплексной застройки территории, методов моделирования различных проектных решений (включая транспортную систему, экологию и пр.). Далее согласования, экспертиза и утверждение в соответствии с законодательством РК. Хотя и здесь есть много вопросов, но их сейчас касаться не буду.

3. После его утверждения внести результаты генплана в информационную систему обеспечения градостроительной деятельности акимата (которую мы предлагаем создать вместо централизованного неработающего, не обеспечивающего градостроительную деятельность Градкадастра). Плюс к этому, обеспечить доступ общественности к той интерактивной модели города с разбивкой по кварталам (секторам) для получения информации и контроля за застройкой города.

Людмила, благодарю вас за содержательную беседу и за то, что поделились своим профессиональным взглядом.

Спасибо вам за интерес к этой теме, ведь она действительно касается каждого жителя нашей страны. Конечно, мы затронули не все предложения и подходы, но, по крайней мере, поговорили об основных моментах, которые требуют внимания. Если подвести итог, то главный вывод в том, что генеральные планы необходимы. Без них невозможно говорить о развитии городов. Но это должны быть документы современные, выполненные профессионально, с соблюдением законодательства и всех нормативных требований. Только так можно гарантировать, что город будет развиваться грамотно и устойчиво. Конечно, есть и другие подходы, новые методы проектирования, которые мы применяем в работе, но это отдельная большая тема, о которой стоит говорить подробнее.

«Мы хотим, чтобы Караганду любили»: разговор с директором Центра урбанистики Валерией Хасуевой

Урбанистика всё чаще звучит в повестке казахстанских городов — как реальный инструмент изменений. Центр урбанистики Караганды стал одной из тех команд, кто переосмысляет привычную городскую среду и делает её ближе к человеку. Мы поговорили с Валерией, директором Центра урбанистики Караганды, членом Президиума «Ассамблея жастары», о Балхаше, промышленных зонах, муралах и любви к родному городу.

Валерия, расскажите, как вы пришли в урбанистику? Что стало вашим личным мотивом, точкой входа в эту профессию?

Если совсем честно, всё началось не с теории, а с очень простого чувства — тоски по дому. Я училась в Праге, в Чехии, и вроде бы всё было хорошо: европейская архитектура, отличная учёба, новые люди. Но со временем поняла, что скучаю по Караганде. Вернулась, поступила в Политех. А потом как будто бы пазл сложился: я поняла, что городская среда — это то, с чем мне хочется работать уже как урбанист. Я пришла работать к Александру Дорошенко, который на тот момент основал центр урбанистики и, со временем, уже стала соучредителем.

Меня вдохновляет сама идея городского развития как целостного процесса, в котором сочетаются сразу несколько направлений. Урбанистика включает в себя гораздо больше, чем архитектурные решения — это взаимодействие пространств, интересов, сообществ. Возникает ощущение живого организма, в котором всё взаимосвязано и движется.

Если представить это через метафору, урбанистика напоминает музыку. Архитектура даёт одну ноту, строительство добавляет другую, экономика, логистика, общественные процессы продолжают мелодию. И всё вместе создаёт звучание, у которого появляется ритм, настроение, идея. Важно научиться эту музыку чувствовать — то ускоряясь, то замедляясь, иногда останавливаясь и обращаясь к пройденному.

Больше всего ценю в этой работе то, что всё изменения видны, результаты ощутимы. Появляется связь между разными участниками: бизнесом, обществом, государственными структурами. И от этого возникает желание двигаться дальше.

Что делает Центр урбанистики Караганды? Какие у вас приоритеты?

Мы частная, некоммерческая организация, которая занимается исследованием, проектированием и продвижением идей, делающих наш город удобнее, безопаснее и человечнее. Мы работаем на стыке архитектуры, социологии, урбан-дизайна и диалога с жителями, бизнесом и администрацией области/города. Наша задача - создавать среду, в которой людям хочется жить, гулять, растить детей и реализовывать себя. Мы стремимся к тому, чтобы город не «терпели», а любили.

Это могут быть исследования, проектные предложения, вовлекающие мероприятия, консультации для акиматов, работа с молодежью, организация городских событий. Самое важное — видеть город как организм, в котором всё связано. Мы стараемся быть тем самым связующим элементом — между пространством и людьми, между мечтами и реальностью.

Мне нравится, что за последние четыре года мы смогли задать хорошую динамику. Наша команда активно работает над развитием общественных пространств, в том числе скверов, пешеходных маршрутов, проработка вело-инфраструктуры. Включаем в работу художников, создаём муралы, которые становятся визуальными маркерами и поводами для городского разговора. Важен также наш вклад в переосмысление окраин и промышленных зон: город должен быть целостным, а не только «парадным центром».

Инициатива городских ярмарок, которые мы организовывали, исходила от Акима области — именно он предложил идею создать такое пространство, которое бы напоминало по атмосфере европейскую улицу, где останавливается поток машин, и за счёт этого появляется особая атмосфера — люди гуляют, слушают музыку, заходят на ярмарку, чувствуют себя свободно. При этом можно развивать в формат *festa* — делать осенние фестивали, новогодние ярмарки, добавлять тематические акценты. Одним из таких мероприятий проходила на улице Алалыкина. Получился настоящий фестиваль, с живым общением, концертами, уличной едой.

Какие проекты вы считаете наиболее значимыми за последнее время?

Наша команда занимается анализом городской среды, вовлекает жителей в планирование и помогает местным властям принимать более продуманные, ориентированные на человека решения. Один из последних кейсов — план развития благоустройства г Балхаш.

Областной акимат и администрация Балхаша обратились к нам с задачей — разработать план развития города, сосредоточившись на благоустройстве. Им было важно понять, какие зоны требуют озеленения, где лучше высаживать деревья, какие виды подойдут для местного климата, как распределить посадки по улицам, скверам, площадям. Параллельно звучал вопрос об улучшении общественных пространств: какие территории следует обновить в первую очередь, какие отнести к следующему этапу, какие фасады обновлять, в какие цвета окрашивать жилые и коммерческие здания — всё должно было складываться в единую гармоничную картину.

Мы взялись за эту работу всерьёз. На её реализацию ушло несколько месяцев, и процесс был далеко не из простых. Это совпало с зимой, а значит — с непростыми условиями: в одну из поездок мы провели 17 часов на трассе из-за перекрытий, добирались в сложных погодных условиях.

Пережитое сложно передать словами: это было похоже на моральную ядерную войну, потому что приходилось защищать свои идеи, доказывать каждое решение, стоять за каждую деталь. Но именно в таких условиях рождаются настоящие проекты. Я очень ценю этот опыт, он дал многое команде. И несмотря на то, что реализация идёт поэтапно, сам факт того, что нам удалось заложить основу, выстроить систему, отстоять замысел — для меня это серьёзная профессиональная победа.

Мурал в Балхаше о реках Или и Каратал стал частью большой концепции по переосмыслению городской идентичности. Это визуальный рассказ о любви Или и Каратал, которых, по легенде, отец разлучил, став озером Балхаш. Мы нанесли изображение на два противоположных фасада, между которыми как раз и открывается вид на озеро. Мы благодарны акимату Балхаша, что поддержали нас. Важно, что мы сделали это именно так, как задумывали — с уважением к месту, к людям, к истории.

Как вы определяете комфортную городскую среду? Что для вас — «удобный город»?

Комфортный город — это тот, где тебе не нужно «бороться» за элементарные вещи: пройти по тротуару, дождаться автобус, пересечь улицу с ребёнком. Это город, в котором уважают время, здоровье и достоинство человека.

Город, устроенный с вниманием, выходит за рамки лавочек и велодорожки — он говорит через отношения. Через то, как администрация слышит голос жителя, через то, как человек чувствует себя в окружающем пространстве. Где уважают не только транспорт, но и человека. Где видят тех, кто передвигается не на машине. Где не нужно быть сильным, чтобы просто жить.

Какие перемены вы хотели бы видеть в Караганде в ближайшие годы?

Хотелось бы, чтобы в городе было больше жизни на улицах. Больше света, красок, диалога. Чтобы исчезла серость, чтобы люди гуляли, разговаривали, взаимодействовали с городом, а не просто двигались по нему. Хотим, чтобы промышленные зоны получили новую жизнь. У Караганды много интересных территорий, которые пока спят, но могут стать центрами притяжения. Например, старый завод «Караганда конфеты» или здание бывшей типографии. Из них можно сделать яркие общественные пространства, креативные кластеры, музеи, арт-платформы. Мы видим в этих местах потенциал и предлагаем идеи, как их использовать с уважением к истории и с пользой для города.

Мечтаем о зелёных коридорах, понятной навигации, уютных районах на окраинах. И ещё — о том, чтобы урбанистика стала нормой, чтобы она входила в каждый проект. Чтобы пешеходы, семьи с детьми, пожилые, люди с ограниченными возможностями — все чувствовали, что город думает о них. Потому что городской комфорт — это про всех. А не про кого-то одного.

Я не верю в одиночные подвиги. Один человек не изменит город. Но команда - может. Команда Центра урбанистики Караганды - это не просто специалисты. Это люди, которые умеют спорить, предлагать сумасшедшие идеи, иногда сгорать, но снова восставать из пепла, как тот феникс. Это почти семья. Мы не всегда идём прямой дорогой, но мы точно идём честно. Смело. Дерзко. Ради будущего. Меня вдохновляет не только Копенгаген или Стамбул. Меня вдохновляет Караганда. С её упрямым характером. С её попытками стать лучше. И если я могу быть частью этих изменений — я точно на своём месте.

Интервью с Валерией — напоминание о том, что настоящие перемены начинаются с понимания. Когда человек возвращается в родной город ради смысла. Когда команда верит в результат и работает с городом, как с живым существом. И тогда каждый проект становится шагом к лучшему городу.

«Свобода и восторг вместо пробок»: взгляд Асхата Ускембаева на электрические самокаты

Электрические самокаты в городах часто воспринимаются как временное развлечение или источник неудобств. Но всё больше горожан начинают видеть в них практичность. Один из них — Асхат Ускембаев, директор Школы Креативной Смелости, поделился своими размышлениями.

«На мой взгляд, создание электрических самокатов и системы, которая делает легкодоступным передвижение по современному городу сродни величайшему изобретению, которое значительно влияет на социум и его развитие. И город уже вынужден развивать инфраструктуру для них, так как понимает, что это одно из высших благ - разгрузка традиционных транспортных маршрутов»

Электросамокаты задают новый ритм и формируют городской стиль, в котором ценятся свобода движения — значительно выше, чем принадлежность к статусу или техническим параметрам транспорта.

«У меня вызывает улыбку часто используемая казахстанскими автолюбителями и недисциплинированными субъектами фраза: "я в чертовой пробке" или "опоздал из-за пробки". У нас нет пробок, а скорее замедление транспортного потока. Пробка — это когда все встали напроць и живут в замершем потоке час, два, три... Для жителей Мехико, которые тратят в среднем по три часа в день в пробках, Burger King даже создал специальный продукт — доставку еды в машину».

Система передвижения сегодня складывается из множества уровней: метро, самокаты, прогулки пешком, велосипеды, городские автобусы, личный транспорт. Именно такое разнообразие позволяет человеку самостоятельно выстраивать маршрут.

«Я на самокате за три дня увидел Москву такой, какой не видел её за несколько предыдущих поездок. То же самое я испытываю, когда езжу на самокате в Алматы — свобода и восторг», — делится личным опытом Асхат.

Асхат признаётся, что полностью заменил личный автомобиль на самокат и воспринимает это как переход к более удобной и свободной модели передвижения. Единственное, чего пока не хватает — сезонного решения на зимний период.

«Понятное дело, что требуется время, чтобы горожане окончательно привыкли к факту существования самокатов и необходимым правилам дорожного движения в связи с их появлением. В любое время город сопротивлялся любым нововведениям - гужевым повозкам, первым автомобилям, трамваям, троллейбусам. Человеку свойственно бояться всего нового. Но пройдет время и все новое станет понятным, привычным и удобным. Для меня самокат уже стал таким явлением. Я давно отказался от автомобиля в его пользу. Вот только зимой мне не хватает такого же решения для свободного передвижения по городу. Я уверен, это тоже временно. Человеческий мозг же прекрасен новыми идеями.»

Электросамокаты, как и другие решения микромобильности, становятся частью повседневности, меняя темп, маршруты и даже отношения горожан к пространству. Их интеграция — это культурная трансформация, которую каждый житель переживает по-своему.

«Сколько ещё аварий должно произойти?»: Ева Балтабек о велоинфраструктуре в Алматы

В Алматы велоспорт и велопрогулки набирают популярность, но развитие инфраструктуры не успевает за этим ростом. В городе почти нет выделенных велодорожек, отсутствуют безопасные маршруты для тренировок, а горные трассы, которые могли бы стать точками притяжения для спортсменов и туристов, остаются небезопасными. Ева Балтабек, спортивный нутрициолог, стала свидетельницей как тренер, Дмитрий Корабельников, попал в серьёзную аварию на спуске с Медео и получил тяжёлые травмы. Она поделилась историей в социальных сетях и призвала улучшить ситуацию на дорогах. Мы решили поговорить с ней подробнее о том, с какими проблемами безопасности сталкиваются велосипедисты на наших дорогах.

Ева, расскажите, что именно произошло на спуске с Медео в тот день?

В тот день Дмитрий ехал по своему обычному тренировочному маршруту, спускался с Медео по своей полосе, строго соблюдая правила дорожного движения и двигаясь справа. Напротив ехала машина, которая собиралась повернуть налево — поворот там разрешён. Водитель разогнался, чтобы совершить поворот и подняться на горку, но его ослепило солнце, из-за чего он не заметил Дмитрия. В результате произошло серьёзное столкновение. У него были сломаны рёбра, таз и повреждены внутренние органы.

Эта ситуация показывает, насколько опасна дорога даже для опытных спортсменов, которые всегда соблюдают правила и двигаются аккуратно.

Как сейчас состояние Дмитрия? Что говорят врачи?

Сейчас Дмитрия перевели из реанимации в травматологическое отделение. Врачи продолжают вливать кровь и тщательно наблюдают за его состоянием. На данный момент решается вопрос о необходимости операции на тазобедренной области. Во время экстренной операции хирурги сшили повреждённую печень и удалили селезёнку, также провели все необходимые процедуры для восстановления работы лёгкого. Сейчас Дмитрий отключён от аппарата искусственной вентиляции лёгких, что означает, что его состояние остаётся тяжёлым, но стабильным. Мы все надеемся на его скорейшее выздоровление.

Какие основные опасности подстерегают велосипедистов в Алматы и на горных маршрутах?

Одной из ключевых проблем является низкая культура вождения среди некоторых автолюбителей. Очень часто велосипедистов зажимают на дороге, проезжают в опасной близости, а иногда даже специально создают опасные ситуации, подрезая их или не давая безопасно обогнать. В странах с развитой велоинфраструктурой, например в Европе, водители ожидают удобного момента, чтобы аккуратно объехать велосипедиста, строго соблюдая дистанцию не менее 1,5 метра. Такая практика снижает количество аварий и делает движение безопасным для всех участников. Увы, у нас подобное отношение пока редкость, и это создаёт серьёзную угрозу для жизни и здоровья.

Как, по вашему мнению, должен выглядеть маршрут на Медео, чтобы им могли безопасно пользоваться и спортсмены, и любители?

Идеальный вариант — выделенная велосипедная полоса с физическим ограждением от автотранспорта. Важно, чтобы эта полоса была достаточно длинной и соответствовала требованиям тренировочного маршрута, ведь спортсмены, особенно занимающиеся велоспортом профессионально, нуждаются в длительных подъёмах и безопасных спусках для подготовки и

сборов. Горы Алматы — одно из главных природных достояний, которые способны привлечь множество туристов и спортсменов со всего мира.

Создание инфраструктуры для безопасных тренировок поможет развивать спортивный туризм и повысит престиж города как спортивной площадки. Ежедневно на Медео поднимаются и тренируются сотни любителей и профессионалов, и возможность делать это в безопасности крайне важна.

Существуют ли зарубежные примеры, которые можно применить в Алматы?

Безусловно. В Дубае, к примеру, построен велотрек Аль Кудра, который представляет собой специализированную трассу для длительных и интенсивных тренировок велосипедистов. В Европе широко распространены выделенные велодорожки и трассы, а также хорошо отрегулированное совместное движение, где водители машин культивируют уважение и осторожность по отношению к велосипедистам. Такой опыт можно адаптировать к нашим условиям, учитывая особенности рельефа и городского трафика. Это станет серьёзным шагом к обеспечению безопасности и развитию велоспорта в Алматы.

Что вы хотите сказать властям и жителям города в связи с произошедшим?

Мы тренируемся в горах, потому что это эффективно и полезно для здоровья, однако у нас отсутствуют даже базовые условия безопасности: нет выделенных велополос, разметки и защиты — только узкая обочина и машины, которые нас часто не замечают. В таких странах, как Швейцария, Австрия, Италия, подобные маршруты превращены в туристические велозоны, где люди могут безопасно заниматься спортом и вести здоровый образ жизни. Это касается не только спорта — речь идёт о здоровье нации, воспитании детей и формировании вдохновляющего образа жизни.

Почему же у нас велоспорт ассоциируется с экстремальными и опасными тренировками? Сколько ещё аварий должно произойти, чтобы к нам прислушались?

В департаменте полиции Алматы в ответ [на запрос информационного портала Vlast.kz](https://vlast.kz) после происшествия 6 августа сообщили, что из-за нехватки пространства на улице Керей-Жәнібек хандары обустроить велодорожку до Медео невозможно. Ведомство напомнило, что при её отсутствии велосипедисты должны двигаться по правому краю проезжей части, полосе для маршрутных средств, обочине или тротуару, не создавая опасность пешеходам.

Отсутствие безопасной инфраструктуры превращает горные маршруты в зону повышенного риска, где каждый спуск может обернуться трагедией. Если даже опытный тренер попал в такую ситуацию, то что ждёт подростков и начинающих велолюбителей. Защита и безопасность должны стать приоритетом для города, чтобы обеспечить комфортные условия для всех возрастов и уровней подготовки.

Цифровой контроль за строительством: Турлыбек Мусабаев о том, как градкадастр меняет подход к развитию застройки территории

Сегодня города Казахстана меняются быстрее, чем когда-либо. Новые жилые комплексы, дороги, школы, инженерные сети — всё это должно появляться по чётко выверенному плану, а не хаотично. Ключевую роль в этом процессе играет РГП «Госградкадастр» во главе с генеральным директором Мусабаевым Турлыбеком Туркпеновичем, который руководит внедрением современных решений, делающими планирование и контроль за строительством точным и эффективным.

Турлыбек Туркпенович, расскажите немного о вашем предприятии, что такое Госградкадастр?

Предприятие создано в 2014 году по постановлению Правительства, чтобы объединить всю информацию о планировании городов и территорий страны в единую систему. Государственный градостроительный кадастр — это база, где собирается вся информация о состоянии территорий, зданий и сооружений, о планировке застройки и инженерной инфраструктуре населённых пунктов. Чтобы управлять этими данными эффективно, мы создали Автоматизированную информационную систему градкадастра. Она позволяет учесть, обработать, зарегистрировать и предоставить информацию по всей стране — быстро и удобно.

В регионах работают наши филиалы — в 17 областях, а также в Алматы и Шымкенте. Они помогают людям и организациям получить нужные сведения: разрешения на строительство, архитектурно-планировочные задания, технические условия на подключение к инженерным сетям, данные для генеральных планов и проектов детальной планировки, а также инвентаризацию инженерных коммуникаций.

В РГП «Госградкадастр» трудятся ведущие специалисты: профессора, доктора и кандидаты наук, обладатели нагрудного знака «Почётный строитель Казахстана». Мы гордимся нашей командой и тем, что с её помощью градостроительство в Казахстане становится прозрачным, системным и технологичным.

Как сегодня формируется стратегия территориального развития страны?

В Казахстане мы развиваем территориальное планирование с акцентом на устойчивое и продуманное развитие городов и регионов. Основой этой работы служит государственный градостроительный кадастр — система, где аккумулируются все данные о наших территориях, их инфраструктуре и застройке.

Генеральная схема организации территории страны, принятая в 2013 году и обновлённая в 2017 году, задаёт вектор пространственного развития до 2050 года. Она определяет, куда будет расти страна, какие территории будут развиваться, а какие сохранены в природном или рекреационном статусе.

Следующий шаг — детализация этих положений через межрегиональные схемы территориального развития для макрорегионов и агломераций. Сейчас разработаны и находятся на стадии утверждения схемы Центрального, Южного и Западного макрорегионов, а также действуют утверждённые схемы для Астанинской, Алматинской, Актюбинской и Шымкентской агломераций.

Эти схемы учитывают ресурсный потенциал, экономическую специализацию и конкурентные преимущества регионов. Они содержат меры по развитию торгово-экономических, транспортных и других связей между соседними территориями. Схемы агломераций стро-

яется как стратегия взаимодействия центральной части города и периферии, создавая комфортную среду для жителей, повышая конкурентоспособность и формируя насыщенный потребительский рынок.

На региональном уровне мы утверждаем комплексные схемы градостроительного планирования областей и районов, генеральные планы населённых пунктов и проекты детальной планировки. Всё это позволяет подходить к развитию территорий целостно, чтобы каждый район, город и регион развивались согласованно и системно.

Каковы особенности современной строительной и градостроительной отрасли?

Строительная отрасль Казахстана сегодня входит в число ключевых секторов экономики, обеспечивая более 6% ВВП страны и давая работу около 700 тысячам человек. В 2024 году объём выполненных строительных работ достиг 8,9 триллиона тенге, что на 13,1% превышает показатель предыдущего года, показывая динамичное развитие сектора.

Мы переводим услуги в сфере архитектуры и строительства в цифровой формат. Теперь нет необходимости посещать акиматы или ЦОН для получения разрешений и согласований — все можно оформить онлайн, не выходя из дома.

В рамках этих процессов создаётся цифровая экосистема, которая направлена на полную автоматизацию и цифровизацию отраслевых государственных услуг. Это позволяет ускорить процессы и сделать работу строительной отрасли более удобной для людей и бизнеса.

Можете подробнее рассказать о цифровизации процессов?

Одним из стратегических направлений развития строительной отрасли в Казахстане становится цифровая трансформация. РГП «Госградкадастр» ведёт комплексную работу по внедрению информационных систем, автоматизации процедур и повышению прозрачности на каждом этапе строительного процесса.

В рамках единой цифровой платформы государственного градостроительного кадастра (АИС ГГК) предприятие формирует систему, которая позволит отслеживать жизненный цикл объектов строительства — от планирования до ввода в эксплуатацию. Такой подход обеспечивает прозрачность услуг, формирование достоверных и актуальных данных, а также создаёт условия для общественного контроля.

Градкадастр консолидирует цифровые градостроительные проекты — генеральные планы, проекты детальной планировки, данные о зданиях, сооружениях, инженерной и транспортной инфраструктуре. На сегодняшний день в систему передано акиматами 89 генеральных планов и 713 проектов детальной планировки.

Создание базы данных цифровых генпланов и проектов детальной планировки (ПДП) в едином формате и их открытая публикация в градкадастре позволяют обществу следить за развитием территорий, а органам власти и застройщикам — строго соблюдать градостроительные регламенты.

За 2024 год рассмотрено 665,9 тыс.га топографических съемок градостроительных проектов, из них 336,7 тыс. га – зарегистрировано в системе градкадастра. Зарегистрированные исходные данные (топосъемки) и утвержденные градпроекты будут размещаться в системе градкадастра для исключения коррупционных рисков и обеспечения прозрачности при их реализации. Данная мера позволяет осуществлять планирование территорий для комфортного проживания людей с учетом плотности застройки, наличия инженерных сетей и социальных объектов (школы, поликлиники, детские сады и т.д.).

В целях повышения прозрачности на геопортале градкадастра gov.ggk.kz в открытом доступе опубликованы цифровые градпроекты и они посредством интеграции передаются в информационную систему Единого государственного кадастра недвижимости (ЕГКН) для

оптимизации оказания госуслуги предоставления земельных участков населению и бизнесу. Так, цифровые градпроекты обеспечивают выдачу земельных участков в строгом соответствии с функциональным зонированием территорий.

Кто ещё участвует вместе с вами в цифровой трансформации?

В работе РГП «Госградкадастр» взаимодействует с государственными органами, акимами и профильными структурами, которые помогают внедрять единые стандарты. Соответствие разрабатываемых генеральных планов и проектов детальной планировки структуре градкадастра, а также их учёт в системе закреплены нормативными правовыми актами.

С 2024 года действует единая градостроительная экспертиза всех уровней проектов. Эта мера предусмотрена Законом «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по вопросам цифровизации государственных услуг в сфере земельных отношений». Теперь акиматы обязаны в обязательном порядке вносить сведения о разработанных и утверждённых градостроительных проектах в систему градкадастра.

Закон также определяет ответственность за выдачу положительных заключений при наличии нарушений и закрепляет обязательность согласования и утверждения проектов только после прохождения градостроительной экспертизы. Такой подход обеспечивает комплексную проверку исходных данных, высокое качество планирования и строгое соблюдение требований к разработке градпроектов.

Таким образом система градостроительного кадастра позволит осуществлять контроль и мониторинг застройки территории?

Да, конечно. Учет градостроительных проектов, инженерной инфраструктуры исключит нарушения застройки, которая идет вразрез генплану и ПДП. Рост численности городских жителей, необходимость обеспечения потребностей комфортного проживания населения ставит перед местными исполнительными органами новые задачи разработки и корректировки генеральных планов и ПДП. Нарушение плотности застройки вразрез генплану и ПДП создает ряд проблем в первую очередь для населения. С одной стороны, решается проблема с жильем для одних, а с другой – создается дискомфорт для других жителей.

Для правильной застройки территории строительство любого объекта должно соответствовать ПДП, который является производным от действующего генерального плана. Корректно разработанный ПДП позволяет рационально использовать проектируемую территорию и оптимально размещать на ней объекты строительства.

В этих условиях система градкадастра выступает системой учета и мониторинга, а также комплексного управления застройкой территории.

Каким образом ведется учет инженерной инфраструктуры?

Когда начали системную работу по инвентаризации инженерных коммуникаций, удалось оцифровать и внести в градкадастр 92,4% застроенных территорий населённых пунктов, включая районные центры. Такой объём позволил создать надёжный фундамент для полноценного цифрового мониторинга в строительной отрасли.

В прошлом году мы сделали следующий шаг: на законодательном уровне был закреплён учёт в единой системе градкадастра всех ключевых данных — инженерных сетей субъектов естественных монополий, исходно-разрешительной документации, эскизных проектов, исполнительной съёмки и актов приёмки объектов в эксплуатацию. Это серьёзно меняет сам подход к строительству.

Когда инженерные сети отражаются в системе вместе с данными о располагаемых и свободных мощностях, население и бизнес получают совершенно новый уровень сервиса: процесс

выдачи технических условий становится понятным и быстрым, а возможность бронировать мощности заранее открывает широкие перспективы для развития.

Проработано внедрение уникального номера объекта (Правила организации застройки и прохождения разрешительных процедур в сфере строительства, приказ МНЭ от 30 ноября 2015 года № 750). По сути, это такой же идентификатор, как ИИН у человека, только для объекта строительства. Благодаря этому все документы проходят сквозную проверку на соответствие целевому назначению — от первых шагов до ввода объекта в эксплуатацию. Такой принцип полностью исключает хаотичность и формирует прозрачную систему взаимодействия между государством, бизнесом и гражданами.

Как на практике это работает, какие уже есть результаты?

Применение цифровых градостроительных проектов позволяет оказывать автоматизированные госуслуги в соответствии с утвержденными градостроительными регламентами.

В реализацию данной задачи с ноября 2024 года в 89 городах реализуется пилотный проект оказания госуслуг получения исходно-разрешительных документов, согласования эскизных проектов и выдачи техусловий (тепло-, электро-, водоснабжение и водоотведение) на гео-портале градкадастра gov.ggk.kz.

К пилотному проекту подключены структурные подразделения городских органов архитектуры и градостроительства и субъекты естественных монополий. Пилотный проект позволяет выявлять несоответствие земельного участка утвержденным генеральным планам и ПДП. При несоответствии участка целевому назначению утвержденного градостроительного проекта заявителю направляется мотивированный отказ.

Также в рамках пилотного проекта блокируются неправомерные факты подачи заявлений на предоставление АПЗ и согласования эскизных проектов при отсутствии подтверждения прав на земельный участок. С момента запуска пилота посредством системы градкадастра обработано 97% поступивших заявлений на предоставление архитектурно-планировочного задания при реконструкции/для нового строительства, согласование эскизного проекта и выдачу техусловий.

Работа, которую сегодня ведёт команда Госградкадастра, закладывает основу для того, чтобы каждый город Казахстана рос продуманно и становился местом, где действительно удобно жить. Система градкадастра уже объединяет значительную часть данных о территориях, инженерных сетях и проектах застройки, но работа продолжается

«Борьба с пластиком - лишь начало»: Юлия Якумбаева о миссии Green Urban

Юлия Якумбаева, основатель ассоциации Green Urban, сегодня стоит у истоков ключевых экологических инициатив в Казахстане. Её опыт в государственных структурах, финансовом секторе и национальных проектах позволяет смотреть на городское развитие шире, соединяя экономику, экологию и социальные аспекты. В интервью для Urbanexpert она рассказала о первых результатах проекта Smart Plastic Zone, о работе над зелёными стандартами для регионов и о том, какие приоритеты стоят перед Green Urban сегодня.

Юлия Константиновна, расскажите для начала немного об Ассоциации Green Urban, как устроена ее работа и какие есть направления?

Ассоциация Green Urban создана в продолжение Комитета GreenUrban при Национальном ESG-клубе. Мы сохранили в Ассоциации те же направления - циклическая экономика, Smart city, устойчивое образование, устойчивый девелопмент, туризм и спорт, Urban Health.

Мы также ставим своей целью развитие зеленых стандартов и технологий. Реализуемый совместно с Coca-Cola проект – это часть стратегии нашего сообщества по реализации конкретных импакт-проектов, которые имеют потенциал к масштабированию.

В настоящее время в подготовке находится проект по Здоровому образу жизни (Densaulyk city), продолжается проект по продвижению корпоративной футбольной лиги – «ESG-ЛИГА».

Лидеры направлений формируют в настоящее время проектные группы, на базе которых планируется осуществлять взаимодействие с бизнесом, государственными органами и международными организациями.

В рамках поддержки образовательных инициатив в дополнение к вебинарам по вопросам повестки GreenUrban планируется возобновить очные Urban Talks, которые были очень популярными в прошлом году.

Мы открыты к партнерствам, и уже подписали Меморандумы о сотрудничестве с:

- Казахским советом по зеленому строительству - KazGBC,
- СРО общественного питания Республики Казахстан,
- Национальной Ассоциацией Кооперативов,
- СПК «Алматы»,
- Ассоциацией «HORECA Made in Puglia srl»
- Ассоциацией участников рынка коммерческой недвижимости «QAZPROPERTY».

Таким образом, Ассоциация видит свою миссию в создании экосистемы, которая позволит городам и бизнесу стать более устойчивыми, комфортными и экологичными.

Какие зелёные стандарты и ESG-рейтинги регионов вы разрабатываете совместно с партнёрами, и как они повлияют на развитие городской среды?

Ассоциация «Green Urban» объединяет экспертов, организации и активистов, стремящихся сделать города более экологичными и комфортными для проживания. Мы ориентированы на реализацию проектов в области зеленых технологий, возобновляемых источников энергии, устойчивого строительства, устойчивого туризма, устойчивого образования и сохранения природных ресурсов.

В прошлом году мы были в жюри международной премии GreenOffice. В этом году к нам обратились организаторы еще одной аналогичной премии, которая имеет номинации и в области Зеленого кампуса, и в области Лучшей социальной стратегии и пр. Как отмечают ком-

пании, которые участвуют в таких премиях, очень сильно расширяется кругозор, повышается осведомленность об используемых практиках.

Также в этом году в продолжение Форума «Capital Health» запускаем с партнерами из Центра превентивной медицины масштабное исследование в области здорового образа жизни по нескольким регионам. Мы назвали проект Densaulyk city.

Еще один проект планируем с KazGBC, разработчиком казахстанского зеленого стандарта строительства «Омір». Пока могу сказать, что это тоже, как и SmartPlastic Zone, будет проект в области циркулярной экономики.

Как Ассоциация Green Urban взаимодействует с отраслью общественного питания в вопросах устойчивого потребления и сокращения пластика?

Между Ассоциацией Green Urban и Ассоциацией общественного питания подписан Меморандум о взаимном сотрудничестве.

Мы видим наше партнерство в следующих вопросах:

- содействие внедрению принципов устойчивого потребления в ресторанной отрасли, включая снижение отходов;
- улучшение санитарных норм и использование экологических чистых упаковок и продуктов;
- повышение осведомленности и внедрение здоровых практик в общественном питании, включая сокращение сахара, консервантов и других вредных добавок в продуктах;
- развитие взаимодействия с местными фермерами и поставщиками для улучшения качества продуктов и поддержки местной экономики;
- содействие в разработке и внедрении стандартов и сертификаций, направленных на улучшение санитарных норм и устойчивое развитие в сфере общественного питания;
- подготовка специалистов в области экологического и энергоэффективного менеджмента, а также здорового питания для сферы общественного питания;
- содействие в реализации проектов, направленных на развитие здорового питания и улучшение качества жизни граждан через общественное питание.

Таким образом, взаимодействие это планируется намного шире, чем в области «умного» пластика. Тем не менее, если говорить конкретно о проекте Smart PlasticZone, то сегодня в проекте участвует порядка 10 представителей общественного питания. И число заинтересованных участников растет.

В чём вы видите главные достижения первого этапа инициативы Smart Plastic Zone, запущенной в сотрудничестве Coca-Cola Kazakhstan?

Проект Smart Plastic Zone реализуется при поддержке компании Coca-Cola Kazakhstan и Ассоциации GreenUrban, а его основным исполнителем выступает ТОО «GPI-Lab». Основная цель – формирование сети ответственного бизнеса, снижающего свой пластиковый след, и масштабирование этих практик на различные отрасли и регионы.

Подводя итоги первых 5-х месяцев работы проекта, можно отметить его успех.

Во-первых, география SPZ вышла за пределы 3-х пилотных городов – Алматы, Астана и Караганда. Сегодня к проекту уже присоединились Актобе, Северо-Казахстанская область, Тараз. Поступают запросы из ВКО, Акмолинской области и даже из ближнего зарубежья. Общая площадь объектов, получивших статус Smart Plastic Zone, уже перешагнула планку 650 тыс. м².

Во-вторых, появились первые компании-лидеры, получившие знак отличия Smart Plastic Zone Gold, которые своим примером демонстрируют ценность устойчивых решений.

В-третьих, очень радует состав участников – на сегодня это порядка 40 компаний из самых разных секторов экономики: образовательные учреждения, офисы, финансовый сектор, гостиничный бизнес, предприятия питания, ТРЦ и даже промышленный сектор.

Сформированы первые аналитические справки, начата серия вебинаров по обмену опытом с компаниями, желающими перенять практики зеленого офиса/зеленого кампуса.

Какие сложности возникают при масштабировании проекта Smart Plastic Zone на другие регионы Казахстана и страны Центральной Азии?

Сложностей на самом деле не так много. Основная – недостаток информированности.

Мы – некоммерческий проект, и бюджет на продвижение у нас не предусмотрен. Тем не менее, мы вышли за пределы 3-х пилотных регионов уже в первый месяц.

Заполнение анкеты осуществляется онлайн, и если процедуры у компании налажены, пройти верификацию можно достаточно быстро. На сегодня появляются промышленные предприятия, которые решили проверить свои дочерние компании на предмет соблюдения политик Зеленого офиса через наш проект. Таким образом, из премии он стал уже и исследованием, и помощником в соблюдении внутренних стандартов.

Если говорить про зарубежные страны, то в этом году задача выхода на другие рынки не стояла, но мы тестируем такие возможности. И, я думаю, до конца года мы еще расширим географию.

Опыт Юлии Якупбаевой показывает, что устойчивое развитие городов начинается с практических шагов — от снижения антропологического следа до внедрения новых стандартов и партнёрств. Через инициативы Green Urban формируется экосистема, которая помогает городам становиться более современными, экологичными и комфортными для жизни.

«Инфраструктура и контроль эффективнее запретов» - Адиль Нурмаков о проблеме самокатов

После недавнего Послания президента [вопрос электросамокатов снова оказался в центре общественного внимания](#). Адиль Нурмаков, политолог и соучредитель Urban Forum Kazakhstan, предлагает рассмотреть ситуацию шире и глубже. В своей оценке он выделяет семь шагов, способных системно решить проблему и сохранить микромобильность, которая становится неотъемлемой частью городской жизни.

Адиль, что, по вашему мнению, должно быть сделано для безопасного и эффективного использования электросамокатов в городах?

В последнее время участились призывы к запрету электросамокатов. Вот то, что пришло в голову за последние 2-3 недели, пока я наблюдаю за этой волной.

Во-первых, запреты человечество придумывает, когда речь идет о чем-то опасном - о том, что прямо и злонамеренно угрожает безопасности. Сейчас такое мнение пытаются навязать обществу о самокатах, но это средство передвижения, его назначение - индивидуальная мобильность, а не причинение травм. Поэтому здесь идея запрета происходит из неумения и нежелания решать проблему безопасности, а не от самокатов как таковых.

Во-вторых, эта идея берет исток в нежелании встать на сторону другого человека, поставить себя на его место. В этом смысле проблема есть как у сторонников запрета, так и у недобросовестных пользователей самокатов. Иными словами, мы не запрещаем ножи и топоры, которые могут стать и иногда становятся орудием многих преступлений. И самое главное, мы не запрещаем автомобили - и даже очень чувствительно реагируем на любые ограничения в отношении них. Хотя они убивают и калечат огромное количество людей в Казахстане ежедневно. Ежедневно на дорогах Казахстана погибает один ребенок.

Человечество не додумалось запрещать автомобили, когда в авариях стали погибать люди. Вместо этого мы решили строить дороги, приспособленные для них, и придумывать правила их безопасного использования. Потому что поняли, что это эффективное средство перемещения, и запрет бы противоречил самому прогрессу. То же самое мышление должно применяться к самокатам.

В-третьих, нужна развитая инфраструктура для велодвижения и других средств индивидуальной мобильности. Люди должны иметь выбор в том, как им передвигаться. От микромобильности зависит огромный сектор современной городской экономики - курьерской доставки. Но все это не снимает ответственности с операторов кикшеринга. Они сотрудничали с акимами в период обсуждения первого закона (справедливости ради замечу, что и до начала тех обсуждений), но за его исполнением никто следить не собирался.

Впрочем, о том, что первые ограничения работать не будут, было понятно еще до их принятия.

Четвертый пункт, это способы регулирования самих сервисов кикшеринга. Диалог с компаниями и ситуативное решение вопросов на местном уровне, как это было ранее (см. п.3), не работает. Нужно прописать в законе стандарты их работы (включая максимальный флот, поскольку похоже, что у нас формируют переизбыток предложения ради охвата).

Но не запрещать их, потому что через них регулировать технические параметры поездок проще и эффективнее, чем движение личных электросамокатов.

Пятый шаг, геозонирование (geofencing) для ограничения поездок, запрета на начало поездки, запрета на парковку, и конечно - скорости. Кикшеринговые сервисы при обсуждении первых ограничений называли абсурдом скорость 8-10 км/ч (и настаивали на 16 км/ч), но в чувствительных зонах такое ограничение вполне оправданно и в мировой практике считается

нормой. Проблема, которую называли сервисы тогда - что геозонированием можно ограничить площади-парки и пр., но сложно отличить велодорожку от тротуара. В таком случае нужно вкладываться в инфраструктуру маячков вдоль велопутей.

Будет справедливо - город строит велодорожки, а сервисы оснащают их начинкой для предоставления своих услуг. В условиях Алматы нужно учитывать рельеф и при движении "вниз" отключать электромотор и при необходимости включать принудительное притормаживание.

Шестой шаг - это недобросовестные пользователи. Тут можно поделить их на три группы: ездят по несколько человек, несовершеннолетние и просто недобросовестные пользователи - сродни рецидивистам-нарушителям ПДД среди автомобилистов. Один из сервисов вскоре после принятия первых ограничений объявил, что по несколько человек на их самокатах ездить больше нельзя из-за новой технологии, распознающей присутствие более 1 человека на самокате. Уверен, это возможно простым гироскопом и датчиками веса и должно бы работать, но кажется, потом эту функцию отключили.

Несовершеннолетним управлять самокатом нельзя по тем же психологическим и физиологическим причинам, что и автомобилем.

Они привязывают родительские или свои детские банковские карточки и катаются, поэтому нужно вводить верификацию возраста пользователя через его в приложении. С недобросовестными пользователями сложнее всего, потому что их сложно поймать, но при решении п.5 станет легче. Штрафовать за нарушения нужно будет не только пользователей, но и сервисы.

Седьмой пункт - это парковки. Нужны жесткие требования к тому где ты можешь закончить поездку и где припарковать с видео подтверждением и двойными штрафами за нарушение парковки - от самого сервиса и от города.

Вчера в новостях прошло сообщение, что полицейские стали грузить плохо припаркованные самокаты и вывозить их на штрафстоянку. Это типичный пример бесполезной траты времени и ресурсов.

Следить за соблюдением правил парковки - обязанность оператора. У каждого самоката есть номер - полицейский может каждый случай просто фиксировать и оформлять протокол на компанию, которая должна будет заплатить штраф сама, а потом взыскать его с пользователя.

Ситуация с электросамокатами требует системного подхода, а не запретов. В ближайшее время мы продолжим серию интервью по теме электросамокатов, чтобы подробно рассмотреть все аспекты их использования и регулирования.

«Такое решение мы не приветствуем», - урбанист Алихан Кушербаев о запрете электросамокатов

В крупных городах Казахстана продолжается спор вокруг электросамокатов: часть жителей воспринимает их как угрозу пешеходам, часть видит в них инструмент разгрузки транспортной системы. В поиске баланса между безопасностью и развитием устойчивого транспорта мы обратились Алихану Кушербаеву, основателю и генеральному директору Qazaqstan Sustainability Coalition, эксперту в области урбанизма и устойчивого развития.

Алихан, как вы оцениваете решение о массовом изъятии самокатов в последние дни?

Решение забрать самокаты не должно было удивить сервисные компании. Они уже привыкли работать в условиях массового давления общества. Такое решение мы не приветствуем, потому что самокаты сами по себе не виноваты. Сама городская система транспорта провоцирует все эти конфликты: узкие тротуары, шоссе вместо улиц и отсутствие адекватной велосипедной инфраструктуры.

Самая корневая проблема заключается в отсутствии качественной городской среды, из-за чего жители ежедневно теряют и время, и деньги. Каждый час, проведенный в пробках, и каждая вынужденная поездка на автомобиле вместо доступной альтернативы складываются в серьезные издержки.

Как вы оцениваете эффективность закона об электросамокатах спустя два года после его принятия?

Несмотря на комментарии Спикера Сената Маулена Ашимбаева и экспертов, закон, как и два года назад был сырым, так и сейчас невозможен в исполнении.

В решении нужны «Камень, ножницы, бумага». Мы не сможем решить вопрос одной бумагой. Нужны ножницы, которые отрежут правильные куски уличной сети для микромобильности. Нужен и камень, который защитит всех от всех.

Это второе Послание народу, в котором отмечена дорожная безопасность. Президент, и МВД отмечают отсутствие культуры вождения. Стоит отметить, что пока мы не устраним причины, которые питают эту культуру, то об улучшении безопасности будет говорить рано.

Ширина полос в 3,5 метра создает предпосылки для постоянных перестроений. Она создает и причины высоких скоростей в условиях улиц города. Приоритет машины в городе создает культуру покупки машины любой ценой. В ней человек как в капсуле защищается от шума, грязи и ужасов городского планирования.

Поэтому, стоит посмотреть на вопрос среды, которую мы создаем. По сути, практически каждый велосипедист и самокатчик каждый день нарушает ПДД. Текущий взгляд законодательства делает микромобильность неудобной. По основной части проспекта Республики в Астане проехать, не спешиваясь можно за 15-20 минут. Если каждый раз спешиваться, все это дело может занять 30 минут. Это практически равно хождению пешком. Никто этого делать не будет и следить за этим не хватит ни одного департамента полиции. Нужно рациональное решение, которое даст всем по возможностям: пешеходам — тихий тротуар, велосипедистам — безопасный и быстрый транзит, машинам — понимание, предсказуемость.

Как вы считаете, стоит ли запрещать прокатные самокаты или можно их интегрировать в городскую среду, без ущерба для пешеходов?

Стоит подумать о переосмыслении сервисов. Многие комментарии в соцсетях призывают к запрету. Есть причины, почему люди выбирают такой тип транспорта, и появляется спрос. На это в ответ появляется и предложение.

Каждый велосипед и самокат — замена машины в потоке.

Устойчивые решения по типу непрерывных велодорожек реально помогут в данном случае. Как и достойный линейный транспорт по основным магистралям внутри и за город. Алматинцы уже по несколько часов в день тратят время на путь в сторону города. Да, БРТ по Райымбека поможет, но этого мало. Нужна поддержка и агломерации, области.

Какие альтернативы жители смогут использовать для коротких поездок?

Стоит подумать о формате электровелосипедов. Они менее маневренные и менее опасные в управлении. То есть решается самая большая проблема — резкость движений и непредсказуемость. Один из агрегаторов уже массово использует их в Алматы. За несколько лет можно спокойно перевести пару самокатов в велосипеды без запретов, а с отраслевым договором.

Чем в долгосрочной перспективе может обернуться запрет?

Прежде всего потерей человеко-часов. Жители и так тратят слишком много времени на дорогу, и любая попытка убрать из системы часть транспорта без альтернативы только усилит нагрузку. Оценить ущерб в цифрах сложно, но последствия будут ощутимыми.

На ваш взгляд, что могло бы стать оптимальным вариантом для города и жителей?

Для многих горожан оптимальным остаётся личная покупка велосипеда или самоката. Но если смотреть шире, то ключ к устойчивости лежит в создании среды: качественная инфраструктура, удобный общественный транспорт, безопасные улицы. Только так можно снять напряжение и дать городу двигаться вперёд.

Разговор с Алиханом Кушербаевым показывает, что необходимо развивать велодорожки, общественный транспорт и безопасные улицы, а запреты без альтернатив лишь усугубляют ситуацию. Читайте также [предыдущие материалы](#) по теме [электросамокатов](#).

Самокатчики vs пешеходы: взгляд архитектора Нурлана Туреханова

Ситуация с электросамокатами продолжает вызывать споры. Дизайнер и архитектор Нурлан Туреханов собрал причины конфликтов, оценил роль всех участников движения и предложил пути организации безопасного и комфортного совместного использования городских улиц. По мнению эксперта, сложившаяся ситуация складывается под влиянием нескольких факторов.

Отношусь с пониманием к недовольству пешеходов самокатчиками. Они пугают стариков, нервируют мамочек, раздражают папочек. То проносятся мимо благопристойных пешеходов как угорелые, то бросают самокаты где попало, загородив проход. Идея, о которой горожане фантазировали как о благе, обернулась проблемами. И они решили запретить.

Отношусь с пониманием к недовольству пешеходов самокатчиками. Они пугают стариков, нервируют мамочек, раздражают папочек. То проносятся мимо благопристойных пешеходов как угорелые, то бросают самокаты где попало, загородив проход. Идея, о которой горожане фантазировали как о благе, обернулась проблемами. И они решили запретить.

А виновных, как водится, сразу несколько. Это и город, вернее ее администрация, которая отнеслась к созданию инфраструктуры формально, это и сами прокатчики, которые позволяют самокатчикам оставлять самокат где попало, и это, собственно, сами пешеходы, которые частенько и с удовольствием ходят по велодорожкам.

Нет в этом списке отдельно самокатчиков, потому что самокатчики это и есть пешеходы. Не с луны же они свалились?

Просто в основном это пешеходы возрастной категории от 16 до 30, молодое поколение, у которых обычно меньше всего прав. Они и не знают их, а если знают, то не могут их защитить. Их легко можно заткнуть, можно накричать на них, можно дать, а потом отобрать самокат, разрешить курить вейпы, а потом запретить, устраивать облавы в их ночных клубах или даже просто подойти к стайке и сказать им: пошли вон отсюда.

Исключением является война. Не дай бог, конечно, но если вдруг, то мы именно их и отправим умирать первыми. Удобно, да? Кто так поступает? А те, кто сам был бесправным и гонимым еще 10–20 лет назад. Это такая гражданская дедовщина. Нас гоняли, и мы будем гонять. В армии мы таких называли обиженными. Им ничего не объяснишь, они просто должны взять свое, вернуть все те унижения, через которые прошли сами. Они когда-то не смогли постоять за себя, а теперь мстят слабым. И тут, конечно, у них есть тысяча причин, оправдывающих их. Ну, кроме той, что они сами писались от страха по углам, и в этом вся причина. Этого они уже не помнят.

Давайте разбираться. Начнем с того, что мир изменился, а мы нет. Так же как сто лет назад на наших дорогах появился автомобиль, и людям пришлось перейти с середины дороги на обочину, так и теперь появился самокат, и нам придется делиться.

Интересно, были ли попытки пешеходов сто лет назад запретить автомобили? Они намного опаснее самокатов. В прошлом году в Алматы из-за авто погибло 94 человека. По одному каждые четыре дня. В том числе три-четыре самокатчика. А из-за самоката пока не погиб никто. И пусть никто и не погибнет.

Больше всего всех раздражает поведение самокатчика. К слову, воспитанного тем самым пешеходом-запретителем. Той же матерью с коляской, тем же стариком или не стариком внешне, но уже давно душой.

Поскольку это стоит денег, то пешеходы садятся на самокат не забавы ради, а при крайней необходимости. Примерно так же, как и другие, когда садятся в свое авто или в автобус. Самокатчики спешат по одной причине: компания списывает деньги за минуты. Чем медлен-

нее едешь, тем больше платишь. А это в основном молодежь, которая делит теньгушки между поездкой на самокате и донером.

1. Вот вам и первый путь решения: компаниям брать деньги за расстояние, а таймер включать только когда самокат стоит на одном месте больше двух минут. Это исключит нецелевое использование и необходимость нестись на максимальной скорости.

2. Часто велодорожки, в отличие от тротуаров, не освещены в темное время суток. А велодорожки бывают и с ямами, и с мусором, так что можно упасть и сломать себе что-нибудь. Поэтому самокатчики выбирают тротуары. Значит, надо осветить и следить за покрытием.

3. Штрафовать тех самокатчиков, кто оставляет самокат где попало, вплоть до бана. Определить стоянки на каждом перекрестке или остановке таким же способом, как решилась проблема тележек в больших супермаркетах. Вставляешь 200 тенге в ячейку, отстегиваешь самокат и едешь. По приезде на стоянке пристегиваешь самокат и возвращаешь свои 200 тенге. Если бросил, то найдется человек, кому 200 тенге нужнее, и докатит ваш самокат до стоянки.

4. Родителям поговорить со своими детьми на предмет культуры вождения самоката. На что-то же должны быть способны эти родители?

5. Разрешить самокатчикам ездить по автобусным линиям, если нет рядом дорожки. 25 км в час вполне себе скорость для мегаполиса.

6. Пешеходам объяснить, что они не пупы земли, и при выходе на пешеходный переход они обязаны, обязаны, обязаны убедиться, что не вызовут аварийной ситуации.

7. Ну и заставить акимов района вместе с представителями компании самокатчиков раз в неделю объезжать свои районы на самокате. Один раз днем, другой ночью.

Ситуация с электросамокатами показывает, что изменения в городской среде требуют внимания ко всем участникам движения. Чтобы совместное использование улиц было безопасным и комфортным, важно учитывать интересы как пешеходов, так и самокатчиков, создавать инфраструктуру и правила, которые помогают находить компромиссы. И, как подчеркнул эксперт, в основе решения конфликтов лежит идея:

«Надо уважать всех, кто живет рядом с вами. Надо просто находить компромиссы. Иначе те, кто сейчас унижает молодежь, будут унижены ими, когда уже они будут решать, платить ли вам пенсии и вообще стоит ли о вас заботиться, или можно уже запретить вам жить.»

«Когда профессионалы объединяются, города становятся комфортнее»: интервью с Людмилой Кузнецовой

В Посланиях Президента, озвученных три года назад и вновь в этом году, была подчеркнута необходимость принятия нового Строительного кодекса, который должен вступить в силу до конца года при поддержке депутатов. Новый Кодекс должен стать основой для будущего строительства и облика казахстанских городов.

Команда ТОО «ГеоДата Плюс» и ОО «Градстроительный совет» (г. Павлодар) делятся предложениями, которые помогут сделать города комфортнее, безопаснее и современнее. Их идеи — это вклад профессионалов, искренне болеющих за страну и её будущее. Этот документ станет основой для будущего строительной отрасли и формирования комфортных, безопасных и современных городских пространств.

Людмила, расскажите, как команда «ГеоДата Плюс» оценивает сам факт, что речь идёт о Строительном, а не Градостроительном кодексе, и что это меняет для отрасли?

В рамках поручения Президента Республики Казахстан от 1 сентября 2022 года ведётся разработка нового нормативного документа, который должен задать стратегические и технические основы развития городской среды. Вопрос о его названии — «Строительный кодекс» или «Градостроительный кодекс» — имеет не только терминологическое, но и концептуальное значение.

От выбора названия зависит восприятие содержания документа, его охват и приоритеты.

Что такое градостроительство? Это отрасль теории и практики, которая посвящена планированию, проектированию и организации развития территорий населённых пунктов. А строительство? Это комплекс работ по возведению, реконструкции, капитальному ремонту и сносу зданий и сооружений.

Оба направления нацелены на создание и развитие качественной, функциональной и безопасной среды обитания. Оба требуют соблюдения нормативно-правовых актов, стандартов и технических регламентов. Однако, градостроительство - это макроуровень (территории города (любого населенного пункта), районы, акиматы). А строительство: микроуровень, т.е. отдельные объекты (здания и сооружения). Конечно, эти сферы взаимосвязаны - градостроительство задаёт пространственные, функциональные и нормативные рамки, в которых реализуется строительство. А строительство воплощает в жизнь градостроительные решения, уточняя детали и технологии под конкретный объект.

Если документ будет называться «Строительный кодекс», это может сузить его рамки до технических аспектов строительства: норм проектирования, безопасности, материалов и инженерных решений. Такой подход не отражает комплексной природы современного развития городов, где строительство является лишь одним из элементов. В то же время название «Градостроительный кодекс» подчёркивает стратегический характер документа, охватывающий вопросы пространственного планирования, инфраструктурной логики, экологии, социальной доступности и цифровизации управления территорией.

В Казахстане, где разрабатывается единый документ, важно, чтобы его название отражало широту охвата. Если он включает не только строительные нормы, но и вопросы планирования, инфраструктуры, экологии, цифровых карт и общественного участия, то логичнее использовать название **«Градостроительный кодекс»**. Это будет соответствовать поручению Президента, международным стандартам и ожиданиям профессионального сообщества.

Важно, чтобы будущий Кодекс стал не только юридическим инструментом, но и стратегическим ориентиром — объединяющим технические нормы, институциональные механизмы и принципы устойчивости, безопасности и цифровизации.

Мы выразили свои предложения относительно наименования будущего Кодекса — «градостроительный» или «строительный». В условиях продолжающейся работы депутатов Мажилиса над проектом документа выражаем уверенность, что окончательное решение по названию и содержанию Кодекса будет основано на всестороннем анализе и отразит стратегические интересы государства в развитии строительной и градостроительной сферы.

Какие основные предложения подготовила ваша команда для совершенствования градостроительного регулирования?

Мы сегодня не просто говорим о реформе — мы приносим на стол конкретные, проработанные предложения, готовые к обсуждению и, при достижении консенсуса, к включению в поправки к проекту нового Строительного кодекса. Сразу давайте скажу свои предположения: зачем нужна реформа и что включает в себя градостроительное регулирование и почему оно требует обновления?

Представьте город, который строится вслепую. Сегодня в городах мы видим одну и ту же картину: данные о земле, сетях и застройке хранятся в разных ведомствах, не синхронизируются и не обновляются в реальном времени. Это приводит к ошибкам в планировании, удорожанию проектов и потере доверия инвесторов.

Каждый пробел в документации — это годы споров и потерянные возможности. Нет единой цифровой платформы, а нормативная база не успевает за реальностью. Но это не тупик — это шанс построить современную, цифровую, интегрированную систему, где все службы работают синхронно.

ТОО «ГеоДата Плюс» и ОО «Градостроительный Совет» (г. Павлодар) предлагают конкретные поправки к новому Строительному кодексу. Они основаны на анализе действующих норм, международной практики и институциональной логике, адаптированной к казахстанским реалиям.

Наша цель — сделать города удобными, безопасными и устойчивыми. Чтобы они развивались в ритме жизни людей, а не в ритме согласований.

Градостроительное регулирование — это ДНК города. Когда оно выстроено грамотно, мы предотвращаем экологические и социальные риски, как в случае с прибрежной зоной Актау, и избегаем многолетних судебных споров, как это было в Уральске. Это правила, которые помогают городу расти гармонично, сохраняя природу, развивая туризм и создавая комфортную среду для всех жителей.

Теперь перейду к нашим предложениям в проект Строительного кодекса, который подготовила наша команда.

Одно из ключевых — введение мастер-плана. Сегодня это уже не просто рекомендация, а жизненная необходимость. Генплан без мастер-плана — как строить дом без фундамента: можно нарисовать эффектный фасад, но без прочной основы он не устоит. Мастер-план — это та стратегическая опора, на которой должен формироваться генеральный план, чтобы он был не формальностью, а реальным инструментом развития.

Сейчас мы видим, что концепции остаются на бумаге, генеральные планы существуют отдельно от стратегий, а проекты реализуются без единой координации. В результате мы получаем красивые документы, которые не меняют реальность.

Мы предлагаем закрепить в новом Кодексе обязательность мастер-плана, увязать его с государственными программами, генеральными планами и инвестиционными проектами, а также предусмотреть в нём сценарное планирование и чёткое определение зон первоочередных действий.

Если долгосрочная концепция или прогноз развития — это лишь ориентир для проектировщиков, то мастер-план — стратегический компас для всех участников процесса: от органов власти до инвесторов и местных сообществ.

В Канаде, странах ЕС и Южной Корее мастер-план давно стал основой развития территорий, обеспечивая согласованность действий и предсказуемость решений. Пора и нам сделать этот шаг — чтобы генеральные планы перестали быть набором карт и схем, а стали дорожной картой реальных перемен.

Второй блок предложений касается генплана. Генплан — это стратегический контракт города с жителями, и мы предлагаем правила, которые превращают его в систему действий, а не набор проектов ради проектов.

Мы предлагаем увязать его с новыми Стандартами комплексного развития территорий, чётко разделить правила для жилых и нежилых зон и закрепить, что все отраслевые схемы и комплексные программы — от транспорта и инженерных сетей до экологии и благоустройства — разрабатываются на основании проектных решений генплана. Эти программы должны быть разработаны и утверждены в течение шести месяцев после его принятия, чтобы сразу перейти от стратегии к действиям.

Своими предложениями мы настаиваем на запрете хаотичных корректировок и на недопустимости нарушений земельного законодательства. Мы предлагаем усилить персональную ответственность за такие нарушения и закрепить обязательное согласование всех решений с разработчиками генерального плана в период его подготовки. Обязательное согласование всех изменений в период разработки генплана — это гарантия, что город будет развиваться по плану, а не по случаю.

Если посмотрим международную практику, то увидим, что генеральный план всегда увязан с отраслевыми программами и имеет чёткие сроки перехода от стратегии к реализации. В Германии, Великобритании и Канаде такие программы — транспортные, инженерные, экологические — разрабатываются в течение 6–12 месяцев после утверждения генплана и финансируются как единый пакет. В Южной Корее и странах ЕС любые изменения в генплан допускаются только по строго определённым основаниям, что защищает города от хаотичной застройки.

Третий блок касается проектов детальной планировки. Основная идея наших предложений — единый облик города без точечной застройки.

Проект детальной планировки — это инструмент реализации, а не формальность. Сегодня решения о подготовке разработки ПДП нередко принимаются без обоснования их необходимости, без инженерной проработки и с нарушением земельного законодательства. На практике это означает, что ПДП разрабатываются тогда и там, где этого захотят акимат или застройщик, а не на основе взвешенных и обоснованных решений о реальной потребности в их подготовке.

Мы предлагаем:

Чётко определить основания для разработки ПДП, чтобы исключить их запуск «ради галочки».

Разделить ПДП на два типа: для свободных территорий и для зон существующей застройки — с разными подходами и требованиями.

Закрепить требования к инженерному обеспечению, архитектурному стилю и переселению (как процедуре изъятия земельных участков для государственных нужд).

Установить, что разработка ПДП ведётся на основе утверждённых Стандартов комплексного развития территорий.

Если наши предложения будут приняты, то их реализация позволит уйти от точечной застройки, создать гармоничный баланс функций, обеспечить доступность инфраструктуры и сформировать единый архитектурный облик, делая каждый проект логичным элементом

общей стратегии развития города. Если посмотреть мировые стандарты в ПДП, то они несут с собой гармонию города, доступную инфраструктуру и общую стратегию развития.

Блок четвёртый для меня особенный — это тема, которой я посвятила всю свою профессиональную жизнь и которую мечтала воплотить в реальность: создание информационной системы обеспечения градостроительной деятельности — настоящего цифрового мозга градостроительной системы.

Сегодня о градостроительном кадастре говорят много, но для меня нынешняя ситуация — не просто профессиональная боль, а тревога за время, которое мы уже упустили и продолжаем терять с каждым днём.

Поэтому мы предлагаем заменить устаревший и неэффективный Государственный градостроительный кадастр на современную, двухуровневую Государственную информационную систему обеспечения архитектурной, градостроительной и строительной деятельности (ГИСОГД), интегрированную с Национальной инфраструктурой пространственных данных и Единой цифровой картографической основой. На республиканском уровне ГИСОГД РК станет инструментом уполномоченного органа, а на местном уровне ГИСОГД МНО обеспечит акиматам реальные полномочия и юридическую ответственность за актуальность данных, а также возможность использовать их как основу для обоснованных и своевременных управленческих решений.

Наши предложения направлены на создание единого цифрового пространства, в котором все сведения о территории будут точными, актуальными и юридически значимыми, а управленческие решения — приниматься на основе полной и достоверной картины. Такой подход ликвидирует монополию, устранил хаос и дублирование данных, ускорит подготовку документации, обеспечит прозрачность процессов и повысит инвестиционную привлекательность городов. В результате Казахстан получит «цифровой мозг» градостроительной системы, который, как в Южной Корее и Нидерландах, позволит моделировать развитие, управлять рисками и планировать будущее на годы вперёд.

Пятый блок наших предложений касается информации о природных рисках — теме, которая, как я вижу на заседаниях, особенно волнует депутатов в ходе обсуждения поправок к проекту Строительного кодекса.

Природные и техногенные риски — от сейсмичности и паводков до радоновой активности и техногенных зон — напрямую влияют на безопасность, устойчивость и стоимость градостроительных решений. Сегодня в Казахстане эти сведения разрознены, часто не имеют юридической силы, не нанесены на единую цифровую картографическую основу, не интегрированы в градостроительные платформы и не всегда доступны всем участникам процесса. Различные ведомства и организации производят данные, но межведомственное взаимодействие, которое координирует МЦРИАП, нередко наталкивается на сопротивление со стороны владельцев информации, желающих сохранить ведомственную независимость. В результате интеграция затягивается, а потенциал цифровизации используется не в полной мере.

Мы предлагаем интегрировать и экологические данные в Национальную инфраструктуру пространственных данных (НИПД) с обеспечением их пространственной детализации, регулярного обновления и открытого доступа. ИСОГД будет получать эти сведения напрямую из НИПД и использовать их как официальные исходные при разработке генпланов, ПДП и проектной документации, что позволит учитывать экологические факторы в градостроительных решениях на системной основе, по примеру Швеции, Дании и Эстонии.

И завершая ответ на ваш вопрос, подчеркну: мы выступаем за осознанную и эффективную цифровизацию, в которой каждый элемент системы работает на результат. Полные и достоверные исходные данные — это не только фундамент прозрачного управления, но и ключ к полноценному применению искусственного интеллекта. Когда данные интегрированы и доступны, ИИ способен не просто собирать и анализировать их, но и моделировать сценарии,

прогнозировать последствия и помогать принимать управленческие решения в реальном времени. Единая цифровая архитектура управления должна связать ведомства, открыть данные и максимально сократить путь от выявления проблемы до её решения — в интересах устойчивого развития.

Сегодняшняя модель градостроительного регулирования не отвечает вызовам времени: она фрагментарна, непрозрачна и неэффективна. Наша команда предлагает новую архитектуру регулирования, основанную на цифровой платформе, институциональной логике и стратегическом планировании. Наши предложения — это шанс уже сегодня заложить в Строительном кодексе основу прозрачного и современного управления, чтобы Казахстан строил города будущего, а не догонял их.

Основная проблема ПДП, в том, что зачастую он не учитывает реальные потребности города и в том, что его меняют в угоду обстоятельств, или просто под хотелки чиновников и девелоперов. Как решить эту проблему?

Прежде всего, нужно жёстко закрепить правила: ПДП разрабатывается и корректируется только в рамках утверждённого генерального плана или при вступлении в силу новых обязательных норм. Генплан здесь играет ключевую роль — он задаёт нормативный каркас, увязывает планировку с инфраструктурой, транспортом, экологией и социальной сферой.

Если генплан — это «скелет» города, то ПДП — это его «детализация», и она должна строго соответствовать общей конструкции.

Второе — единые стандарты по плотности, этажности и обеспеченности инфраструктурой для всех зон, с учётом особенностей каждой территории, но с чётко утверждёнными KPI. Такой подход убирает почву для индивидуальных поблажек, делает правила одинаковыми для всех и позволяет объективно оценивать, соответствует ли проект интересам города и его жителей.

Третье — полная цифровая прозрачность. Все версии ПДП, история изменений и обоснования должны быть в открытом доступе. Любое изменение — только после публичных слушаний и независимой экспертизы с расчётами нагрузки на транспорт, школы, медицину и экологию.

И здесь важен ещё один элемент — мастер-план. Он фиксирует долгосрочные приоритеты, увязывает пространственное развитие с социально-экономическими целями и задаёт триггеры для изменений генплана и ПДП. В мировой практике — от Сингапура до Нидерландов — именно мастер-план обеспечивает, чтобы детальная планировка подчинялась стратегии, а не ситуативным интересам.

В связке мастер-план, генплан и ПДП образуют трёхуровневую систему, которая превращает планирование из «пластилина под хотелки» в устойчивый, предсказуемый и стратегически выверенный инструмент развития города.

Много городов Казахстана разрабатывают и принимают Генеральные планы, при этом старые Генпланы остаются нереализованными. Основная причина, отсутствие бюджета. Сейчас экономическая ситуация не лучше. Так зачем же государство продолжает разработку Генпланов, зная, что они не будут реализованы?

Генплан — это не список стройплощадок, а стратегическая карта города. Даже если бюджет ограничен, он нужен, чтобы город не жил по чужим хотелкам, а развивался по собственной стратегии. Он сохраняет управляемость и целостность развития, позволяет запускать приоритетные проекты по мере появления ресурсов и открывает доступ к внешним инвестициям.

Примеры это подтверждают: Барселона реализовывала свой Генплан 1976 года почти 30 лет, но именно он защитил исторические кварталы и задал развитие транспорта; в Тбилиси выделили пять приоритетных зон и привлекли доноров без ожидания полного финанси-

ния; Варшава и Кигали использовали Генпланы как аргумент для получения кредитов и грантов от ЕБРР, ЕС и Всемирного банка.

Но чтобы Генплан не остался «бумагой в столе», ему нужен стратегический фильтр — **мастер-план**. Это документ, который увязывает пространственное развитие с социально-экономическими целями, расставляет приоритеты и задаёт чёткие триггеры для изменений.

В мировой практике — от Сингапура до Нидерландов — мастер-план служит связующим звеном между долгосрочной стратегией и её поэтапной реализацией: он определяет, что делать в первую очередь, какие проекты запускать при ограниченном бюджете, и как синхронизировать их с инфраструктурой, транспортом, экологией и инвестициями.

Мастер-план, генплан и ПДП — это стратегический треугольник, который удерживает город на курсе, защищает от хаотичных решений и делает развитие предсказуемым даже в сложной экономике.

Вы предлагаете заменить долгосрочные технические концепции мастер-планами. Как, по вашему мнению, мастер-планирование способно изменить развитие городов?

Долгосрочные технические концепции часто превращаются в пыльные тома, которые не меняют жизнь города. Мастер-план — это их противоположность: он сразу переводит стратегию в конкретные проекты с бюджетами, сроками, ответственными и источниками финансирования. Это не абстрактная «картинка будущего», а пошаговая карта действий.

В нём есть два горизонта: долгосрочное видение на 20–50 лет — куда мы хотим прийти и какие крупные трансформации должны произойти, и операционный план действий на 3–5 лет — что делаем прямо сейчас, с конкретными сроками, сметами и KPI. Долгий горизонт даёт стратегическую устойчивость, короткий — управляемость и гибкость. Каждые 3–5 лет этот блок обновляется, но стратегическая рамка остаётся, корректируясь только при серьёзных изменениях.

В отличие от генплана, который фиксирует правила и зонирование, мастер-план отвечает на вопросы «как, когда и за какие ресурсы». Генплан можно сравнить с картой, а мастер-план — с маршрутом: карта показывает, куда можно идти, но не говорит, когда стартовать и кто поведёт колонну.

Первая очередь генплана на 5–7 лет — это список приоритетов на карте, а план действий мастер-плана — это расписание и бюджет этих приоритетов, плюс новые проекты, требующие быстрой реакции.

Мировая практика это подтверждает. В Лондоне мастер-план King's Cross за 15 лет превратил заброшенную промзону в деловой и культурный центр, потому что каждый этап был обеспечен финансированием и инфраструктурой. В Сингапуре регулярное обновление мастер-планов каждые 5 лет позволяет быстро реагировать на вызовы, не теряя стратегического курса. В Казахстане это уже работает: в Шымкенте мастер-план центра города стал основой для привлечения инвесторов в реконструкцию набережной и создание общественных пространств.

Мастер-план — это не декларация, а план действий: проекты, сроки, деньги и ответственные. Мастер-планирование меняет саму логику развития: оно заменяет декларации результатом, защищает от хаотичных, несогласованных решений и делает развитие города предсказуемым для жителей, инвесторов и властей.

Команда «ГеоДата Плюс» поднимает вопрос о перераспределении функций Госгражданства. Какие задачи, на ваш взгляд, нужно закрепить за этим органом, а какие целесообразно передать акиматам?

Госградкадастр сегодня совмещает две разные роли — национального интегратора и оператора данных. На практике это приводит к чрезмерной централизации, задержкам в обновлении информации и попыткам забрать у акиматов ключевые полномочия, включая выдачу архитектурно-планировочных заданий. Но именно акиматы несут полную ответственность за развитие своей территории, знают её особенности и ограничения, работают с жителями и бизнесом каждый день.

Выдавать АПЗ из центра — всё равно что управлять городом по карте без выхода на улицы. Акиматы знают свою территорию, чувствуют её ритм и при полном наборе данных с ИИ смогут принимать решения быстрее и точнее.

Роль Госградкадастра должна быть другой — он должен стать сервисным интегратором: задавать единые стандарты и методологию, поддерживать национальную цифровую платформу, обеспечивать интеграцию данных всех регионов и вести аналитический мониторинг на уровне страны. Это «нервный центр» системы, который гарантирует целостность и совместимость информации.

А вот оперативное наполнение, актуализация данных, подготовка и выдача АПЗ, работа с детальными планами и разрешительными процедурами должны оставаться в полномочиях акиматов. При этом ГИСОГД акимата обязана быть встроена в национальную цифровую платформу и работать по согласованным с центром стандартам и форматам данных. Такой подход сохраняет единый «язык» и технологическую совместимость, но при этом опирается на живое знание территории.

Кроме того, помимо согласованных данных, акиматы вправе вести собственную базу, отражающую специфику их территории и позволяющую принимать управленческие решения с учётом местных особенностей. Мы предлагаем прямо закрепить в проекте Кодекса распределение данных между центром и акиматами, чтобы эта модель была устойчивой и юридически защищённой.

Чтобы эта модель работала, нужно не ослаблять, а усиливать акиматы: развивать их кадровый потенциал, обучать специалистов работе с цифровыми платформами и искусственным интеллектом. ИИ способен анализировать транспортные потоки, прогнозировать нагрузку на сети, выявлять риски застройки и предлагать оптимальные сценарии развития. Но для этого ему нужны полные и достоверные данные, которые могут обеспечить только те, кто работает «на земле».

Централизация выдачи АПЗ и других функций в Госградкадастре при нынешнем дефиците данных не повысит качество решений — напротив, создаст риск формальных и оторванных от реальности документов.

Правильная модель — центр отвечает за стандарты, платформу и аналитику, а регионы — за наполнение, применение и принятие управленческих решений. Это и быстрее, и точнее, и выгоднее для государства, потому что укрепляет компетенции там, где они критически важны.

Как команда, работающая над разработкой предложений, вы можете видеть то, что скрыто от горожан. Кто в реальности принимает ключевые решения: депутаты, министерство, акиматы или всё же Госградкадастр? Как распределяются роли между этими структурами?

Акиматы — сердце города. Здесь принимаются решения, которые люди видят и чувствуют каждый день. Без сильных акиматов нет сильных городов.

В градостроительной сфере можно сколько угодно говорить о законах парламента, стратегиях министерства и цифровых платформах Госградкадастра, но реальная жизнь города решается именно в акимате. Здесь утверждают планы, выдают разрешения, общаются с жителями и бизнесом, здесь же сталкиваются интересы, конфликты и компромиссы. Если акимат работает прозрачно, опирается на полные данные и слышит людей — город развивается честно и устойчиво. Если же диалог формален, а данные неполные — решения становятся оторван-

ными от реальности. Международный опыт показывает: сильный центр задаёт стандарты, но сильные города строят сильные акиматы.

От горожан часто скрыто не только содержание отдельных проектов, но и сама логика принятия градостроительных решений. На бумаге в генеральных планах могут значиться скверы, парки и озёра, а в реальности на этих местах появляются жилые комплексы. Так было, например, в Астане: на публичных слушаниях жители указали, что вместо зелёных зон и общественных пространств застраиваются территории, а судебные решения о незаконности строительства игнорируются. Ситуация с Талдыколем стала символичной — из семи озёр в генплане осталось только два, а другие водоёмы «исчезли» из документации, потому что их не было в официальном реестре.

Часто проекты детальной планировки противоречат утверждённому генплану, а изменения в зонировании проходят без широкого информирования. Это создаёт «слепые зоны» для горожан: они не видят, кто и на каком этапе меняет правила игры, почему рекреационные зоны переводятся под застройку и как согласовываются отклонения от норм.

Мы чётко понимаем: **город на бумаге и город в реальности — это два разных города.**

От Алматы до Уральска горожане сталкиваются с одной проблемой — планы их города меняются тихо: зелёные зоны исчезают, стройки растут, а решения принимаются за закрытыми дверями.

В международной практике эти проблемы решают через обязательную публикацию всех изменений в открытом доступе, цифровые карты с актуальными данными и обязательные консультации с жителями. В Великобритании ни один крупный проект не утверждается без публичного обсуждения и публикации всех материалов. В Эстонии изменения в градостроительных данных синхронизируются в реальном времени через национальную платформу X-Road. В Сингапуре жители могут видеть и комментировать проекты на интерактивных картах, а их замечания учитываются в финальных планах.

Для Казахстана это означает одно: без прозрачности и открытых данных доверие к градостроительной политике будет подрываться, а конфликты между жителями, бизнесом и властью — нарастать.

Решение — прямо закрепить в Кодексе обязательную интеграцию данных ГИСОГД акиматов, согласованных с Минцифры и обогащённых инструментами искусственного интеллекта, в национальную платформу.

При этом акиматы должны сохранять право вести собственную базу с учётом местной специфики, а все изменения в планах и зонировании обязаны публиковаться в открытом доступе. Такая модель обеспечит единый «язык данных» по всей стране, но при этом сохранит скорость, точность и ответственность решений на местах.

Сильные города строятся на сильных акиматах: прозрачные данные, открытый диалог и закреплённые в Кодексе правила — это не лозунг, а формула доверия. Когда жители видят полную картину, понимают, кто и почему принимает решения, и могут влиять на них, город развивается честно, устойчиво и в интересах всех.

Какую роль в этих процессах вы видите для общественности? Каким образом её участие на раннем этапе можно сделать содержательным, а не формальным?

Я бы определила это в двух словах: «Город вместе» (Планируем. Решаем. Развиваем.)

Город нельзя строить за закрытыми дверями.

О роли общественности и как мы это видим.

Общественность — это не зритель, а соавтор городской политики. На раннем этапе именно жители могут выявить риски, предложить локальные решения и проверить, насколько проект — будь то мастер-план, генеральный план, ПДП или изменения в зонировании — соот-

ветствует реальным потребностям территории. Если вовлечение формально, решения становятся оторванными от жизни, а доверие — минимальным.

А как это делают в мире? Международная практика показывает: содержательное участие обеспечивают открытые данные, понятные форматы, достаточный срок для изучения материалов и обязательный публичный ответ на каждое предложение. В Великобритании, Сингапуре, Эстонии и Германии это закреплено как стандарт, а не добрая воля.

Что мы предлагаем для РК? Для Казахстана мы предлагаем закрепить в Кодексе обязательные процедуры для всех видов градостроительной документации: публикация материалов минимум за 20 дней в удобном виде, обязательные обсуждения с фиксацией предложений, интеграция данных акиматов в национальную платформу и усиление ответственности акиматов за реальное привлечение жителей. Это превратит участие из формальности в инструмент совместного проектирования города.

И наконец, Сильный город строится на прозрачных решениях: от мастер-плана до любого проекта застройки — жители должны быть соавторами, а не статистами. Дополнительные дни на обсуждение экономят месяцы на переделки и годы на исправление ошибок.

8 сентября Президент в своём Послании обозначил курс на новый Строительный кодекс, цифровизацию и внедрение искусственного интеллекта. Мы идём в этом ключе, предлагая решения, которые делают градостроительную политику прозрачной, цифровой и ориентированной на интересы жителей. Мы признательны за возможность озвучить позицию нашей команды. Верим, что наши предложения будут интересны и полезны, и при поддержке заинтересованных сторон станут частью нового Градостроительного кодекса. Каждый пункт мы готовы аргументировать и доказать его актуальность. У нас есть и другие идеи, выросшие из практики, и мы готовы к открытому диалогу и совместной работе со всеми, кто заинтересован в развитии градостроительства в Республике Казахстан, в реализации как наших, так и близких по духу предложений.

Разработка нового Кодекса и предложения команды «ГеоДата Плюс» показывают, как стратегическое планирование и цифровизация могут изменить развитие городов Казахстана. Если вам интересно узнать больше о подходах к градостроительству, о проектировании и опыте эксперта, читайте другие интервью Людмилы Кузнецовой: [«Надо работать по Закону»](#) и [Кризис генпланирования](#).

Обновление информации: 17 сентября на рабочей группе по обсуждению Строительного кодекса из 13 депутатов 7 поддержали переименование проекта Строительного кодекса в проект Градостроительного. [Подробнее в этом материале](#)

Архитектура нового поколения: интервью с Дмитрием Семененко о 3D- моделировании и параметрическом дизайне

На рынке Казахстана появился новый формат макетов зданий — 3D-модели частных домов, которые позволяют буквально взять проект в руки и увидеть его в объёме. Заинтересовавшись этим подходом, мы решили поговорить с **Дмитрием Семененко**, директором [РН Home](#) и дизайнером №1 в Казахстане по версии World Design Rankings, чтобы узнать, как к ним пришла идея создания таких домов, какие ещё современные технологии они применяют и как это меняет архитектуру и дизайн в Казахстане.

Дмитрий, расскажите, чем занимается ваша компания РН Home?

Мы развивали компанию постепенно, начиная со строительства частных домов, и в самом начале опирались на готовые проекты, покупали архитектуру у сторонних специалистов, заказывали дизайн у тех, кто работал «на рынке». С практической стороны всё выглядело довольно сложно, поскольку множество решений, представленных на чертежах, невозможно было адаптировать под реальные строительные условия. Приходилось постоянно корректировать проект, искать компромиссы, вмешиваться в процесс уже во время стройки.

У меня на тот момент не было архитектурного образования, однако я вырос среди инженеров, поэтому тяга к проектированию появилась органично. В какой-то момент понял, что проще освоить эту сферу глубоко, чем продолжать сталкиваться с чужими ошибками. Архитекторы, с которыми я работал, стали наставниками, направляли и помогали формировать профессиональное мышление. Со временем это привело к полноценному обучению в Саратовском Технологическом университете по специальности «Архитектура и Дизайн» и получению градостроительного сертификата.

Сейчас РН Home — компактное архитектурное агентство, внутри которого объединены проектирование, дизайн, сопровождение строительства и работа собственных строительных бригад. Такой формат даёт возможность вести проекты гибко, брать в работу действительно индивидуальные дома и сохранять высокое качество. При необходимости мы подключаем партнёров и узких специалистов, чтобы обеспечить полный цикл.

Почему вы решили внедрить практику создания [3D-макетов](#)?

Идея родилась из опыта работы с заказчиками, которые строят дома в других городах или странах. Мы передаём проект, а дальше его ведут прорабы, и не всегда есть возможность контролировать этапы, где требуется точность. В моменты, когда строители начинают предлагать изменения или заказчик интерпретирует визуализацию по-своему, проект нередко отклоняется от замысла довольно значительно.

Мы искали инструмент, который поможет всем участникам говорить на одном языке, и объёмная модель оказалась самым понятным вариантом. Её можно взять на участок, передать бригаде, спокойно разобрать каждый узел и сразу понять, где будут проходы, где тени, где сложные места. Макет выдерживает частые поездки и активное использование, поэтому его не приходится беречь или прятать — он работает именно как рабочий инструмент.

Что включает в себя 3D-макет и чем полезен заказчику?

Мы начали внедрять эту практику в прошлом году, когда стало очевидно, насколько важно иметь не только цифровую визуализацию, но и физическую модель. В макет переносятся основные постройки на участке: сам дом, если есть - бассейн, баня, гараж. При этом,

это не выглядит как статичный макет с прилегающей территорией, деревьями и прочим, это отдельные элементы.

Разные цвета пластика помогают легче ориентироваться в конструктиве, а разборные этажи позволяют подробно изучить планировку и оценить, как будет ощущаться пространство.

Процесс создания макета состоит из нескольких этапов. Сначала мы подготавливаем модель в цифровой среде, доводим геометрию до точности, удобной для сборки, после чего отправляем её на печать. Принтер выводит детали слоями, постепенно формируя каждую стенку, крышу и элементы. Пластик, который мы используем, экологичный и достаточно крепкий, поэтому макет устойчив и долговечен. После печати модель собирается, проверяется на точность и комплектуется миниатюрной мебелью. В итоге получается детализированная, прочная модель, с которой удобно работать и заказчику, и строителям, чтобы они точно понимали, как будет выглядеть будущий дом.

Может ли подобный подход повлиять на качество градостроительных решений и их реализацию в целом?

Да, поскольку традиционные макеты генпланов городов создаются из материалов, которые не выдерживают активного использования, их приходится прятать под стекло, ограничивая доступ только визуальным осмотром. Лазерные указки позволяют обозначить ключевые точки, однако специалисты не получают возможности внимательно рассмотреть структуру застройки и оценить нюансы планировочных решений.

Формирование отдельных 3D-моделей для каждого объекта открывает профессиональному сообществу совершенно иной уровень взаимодействия: такие макеты могут находиться и на строительных площадках, и в работе у тех, кто отвечает за приемку, что обеспечивает более точное понимание проекта и повышает качество контроля на всех этапах.

В своей работе вы используете ещё такой новый инструмент, как параметрический дизайн. Расскажите о нем подробнее.

Параметрический дизайн — это когда форма создаётся не вручную, а с помощью цифровых алгоритмов и заранее заданных параметров. В нашей работе параметрический подход востребован прежде всего при создании фасадов и интерьеров. Мы можем просчитать сложные формы заранее: как будет смотреться фасад дома при разных углах освещения, какие линии лучше использовать для максимальной функциональности пространства, как встроенные элементы будут сочетаться с конструкцией. После цифровой проработки модель отправляется на станки или 3D-принтеры, и готовые элементы изготавливаются с высокой точностью.

Это позволяет одновременно решать две задачи: создавать необычные, эстетически выразительные объекты и при этом сохранять практичность и точность исполнения. Благодаря параметрическому дизайну мы можем предлагать клиентам нестандартные решения, которые раньше было невозможно реализовать без сложных ручных расчётов, и быть уверенными, что всё будет работать именно так, как задумано.

Параметрический дизайн можно использовать и в урбанистике?

Параметрический дизайн действительно применим в урбанистике, и сегодня он стал одним из ключевых инструментов для городов, стремящихся повышать качество среды с опорой на точные данные. Подобные системы позволяют моделировать развитие районов, отслеживать динамику транспортных потоков, понимать, как распределяются пешеходы, и заранее выявлять потенциальные перегруженные участки. Такой анализ помогает спрогнозировать, как будет функционировать городская структура ещё до начала строительства, что значительно снижает риски ошибок в планировочных решениях.

Один из показательных примеров — Masdar City в Абу-Даби, где параметрическое проектирование использовали для оптимизации ориентации зданий, конфигурации улиц и распределения функций. Алгоритмы учитывали климат, ветровые коридоры, плотность застройки и транспортные связи, что позволило сформировать энергоэффективную и устойчивую городскую модель.

Для Алматы подобный подход может иметь ещё более практическое значение. Моделирование с учётом сейсмической активности помогает оценивать, как различные конструктивные решения поведут себя при землетрясениях. Параметрические сценарии могут анализировать влияние грунтовых вод на фундамент, прогнозировать изменения воздушных потоков вокруг высотных зданий и показывать, как новая застройка скажется на экологии и качестве воздуха. Такой инструментарий даёт возможность принимать взвешенные градостроительные решения, основанные на точных данных о безопасности, устойчивости и влиянии на городскую среду.

Как вы оказались в международных конкурсах и рейтингах?

Это произошло совершенно неожиданно. В 2019 году мы отправили несколько проектов на итальянский конкурс **A' Design Award**, и к нашему удивлению, проект «Almaty Core University» получил серебряную награду.

Проект был посвящён созданию университетского кампуса на несколько километров от города. Комплекс рассчитан на пребывание до 25 000 человек — студентов, преподавателей и специалистов, обеспечивая комфортные условия для обучения, работы и жизни.

Идея университетского города построена по алгоритмическому принципу, что делает концепцию уникальной с точки зрения дизайна. Эстетика фасадов зданий создавалась как нелинейная система с использованием параметрического моделирования, что придало архитектуре динамичную и современную форму.

Позже выяснилось, что результаты автоматически фиксируются в международном рейтинге дизайнеров. Со временем стали приходить сертификаты, и оказалось, что в Казахстане мы занимаем первое место в **World Design Rankings**. Скорее всего, так получилось потому, что многие талантливые дизайнеры и архитекторы в нашей стране просто не участвуют в международных конкурсах, хотя их уровень позволяет это делать.

Интересно, что изначально проект «Almaty Core University» мы отправляли на московский фестиваль «Дом на Брестской», организованный Департаментом градостроительной политики Москвы. В рамках VI Group мы выступали как международные участники от Казахстана, однако там не получили ни высоких наград, ни качественной обратной связи.

В этом контексте участие в конкурсе A' Design Award стало для нас особенно значимым: мы подали проект почти случайно и получили результат, который стал настоящим сюрпризом и признанием работы всей команды.

В 2024 году мы добились ещё одного крупного успеха: один из наших проектов был признан в Номинации Architecture Single Residence Asia Pacific «Лучшей частной резиденцией на одну семью». Конкурс Asia Pacific Property Awards проводил Британский международный конкурс, а вручение наград состоялось в Бангкоке. Это стало важным моментом для всей команды и подтвердило, что наши решения соответствуют международным стандартам качества.

Мы надеемся, что опыт Дмитрия Семененко и [PH Home](#) вдохновит других архитекторов и дизайнеров из Казахстана заявлять о себе на мировой арене. В нашей стране много талантов, которые пока не участвуют в международных конкурсах, и их история показывает, что это возможно. Поднимать уровень профессиональной сферы у нас в стране и открыто демонстрировать свои работы миру — это то, что поможет развиваться всей отрасли.

«Мы собираем карту города из третьих мест, историй и маршрутов горожан», - урбанист Алеся Нугаева о проектах Gorozhanym

Внимание редакции привлекли исследования третьих мест Алматы и карта проекта Gorozhanym с неожиданными названиями, как «места для поцелуев» и «места для убийств». Такой интересный подход к городу стал поводом для разговора с **Алесей Нугаевой** - городским исследователем, автором проекта Gorozhanym и экспертом по работе с сообществами, практикам [партисипации](#) и вопросам городской идентичности.

Алеся, расскажите, о вашем проекте [Gorozhanym](#)? Как внутри команды родилась идея исследований города?

Команда GOROZHANYM не относит себя к классическим урбанистам от архитекторов. Скорее наш подход лежит на стыке урбанистики, социологии, антропологии, и сити менеджмента, где в центре внимания находятся социальные процессы и участие людей в принятии городских решений.

Нас интересует как локальное благоустройство, так и более широкое осмысление городской среды — идентичность города, сценарии его использования, повседневные практики жителей. Именно поэтому для нас принципиально важно вовлекать горожан в сам процесс. Из этого подхода вырастают публичные лекции, презентации, модерации, выездные форматы и совместные обсуждения.

У нас есть два проекта, через которые мы последовательно вовлекаем людей. Первый — это картирование третьих мест, создание карты, в которой город собирается из пользовательского опыта. Второй — проект KEZDESUkhana, где мы уже работаем с экспертами и создателями этих пространств.

Картирование третьих мест мы начали в 2024 году и продолжали в 2025-м. Мы разместили форму у себя на сайте и люди начали постепенно, шаг за шагом, добавлять свои точки. Этот процесс до сих пор остаётся work in progress. Мы приходим к студентам, на открытые лекции, показываем карту, и каждый раз обязательно находится человек, который говорит: «Вот здесь моё третье место», — и добавляет новую точку.

Проект визуального исследования третьих мест KEZDESUkhana мы запустили совсем недавно — в конце 2025 года. Сейчас мы находимся в активной фазе: исследуем пространства, готовим сюжеты, документальные фильмы и физические карты. Полноценный выход проекта запланирован на апрель-май 2026 года. В Instagram первые выпуски начали появляться несколько недель назад — это, по сути, старт публичной части проекта.

Что касается команды, то непосредственно в фонде GOROZHANYM над проектами сейчас работает четыре–пять человек. При этом вокруг проектов всегда формируется более широкое сообщество — исследователи, студенты, эксперты, партнёры, которые подключаются на разных этапах и усиливают процесс.

Исследование, посвящённое третьим местам, можно назвать «народным», потому что карта формируется не сверху и не на основе экспертного отбора. Мы сознательно не выбираем пространства сами — они проявляются через опыт горожан, через то, как люди живут город, где встречаются, проводят время и какие места считают по-настоящему значимыми.

Какие интересные паттерны вы увидели в местах, которые люди маркируют как [«места для поцелуев»](#) и [«места для убийств»](#)?

Неожиданно выяснилось, что по ряду характеристик они могут пересекаться. И те, и другие часто описываются как тихие, укромные, не слишком освещённые пространства. Тенистая аллея, например, может восприниматься как романтическое место для свидания, если ты идёшь туда вдвоём, и одновременно вызывать чувство тревоги и небезопасности, если ты оказываешься там один.

В ходе анализа стало ясно, что ключевое различие проходит не по физическим параметрам пространства, а по субъективному ощущению. «Места для поцелуев» связаны с чувством комфорта, доверия и безопасности. Люди часто отмечали, что там должно быть уютно, спокойно, приятно находиться, что пространство буквально «хорошо чувствуется». В описаниях нередко появлялись детали про запахи, тишину, камерность, ощущение защищённости.

В противоположность этому места, которые маркируются как опасные или криминальные, даже при внешнем сходстве вызывают ощущение отчуждения и напряжения. Там исчезает чувство доверия к пространству, и именно это переживание становится главным маркером, по которому горожане проводят границу между романтическим и угрожающим.

В описаниях «мест для убийств» люди часто упоминали неприятные запахи, ощущение запущенности и следы разрушения. Это могли быть заброшенные здания, пустыри, пространства со следами конфликтов или насилия. При этом важно, что формально такие места нередко обладают теми же характеристиками, что и романтические: они могут быть тихими, тёмными, немногочисленными. Однако именно сочетание этих признаков с ощущением небезопасности формирует принципиально иное восприятие. Так постепенно и проявились различия, на которые мы обратили внимание в исследовании.

Какие пространства чаще всего становятся третьими местами в Алматы?

Третьи места, это как правило, публичные социальные пространства, которые легко считаются как общественные. В эту категорию чаще всего попадают кафе, рестораны, бары, галереи, а также исторические места — например, бульвары или бани «Арасан».

Третье место — это не дом и не работа, а промежуточная точка, которая позволяет выстраивать не линейный маршрут «дом — работа», а полноценный городской треугольник.

В такие места хочется возвращаться, знакомиться, встречаться с другими людьми. Исследованием третьих мест мы занимаемся уже довольно давно. Причина этого интереса проста. Нам действительно кажется, что именно третьи места помогают городу оставаться городом. Город по своей природе не является гомогенной средой. Его ценность заключается в разнообразии: здесь живут разные люди, и у каждого есть возможность реализовывать собственную идентичность без необходимости подстраиваться под единый шаблон.

На самом базовом уровне это проявляется даже во внешнем виде — в цвете волос, стиле, манере самовыражения. На более глубоком уровне — в мировоззрении, ценностях, возрасте, музыкальных вкусах, гастрономических предпочтениях. Такое сосуществование различий в городской среде воспринимается как норма. В отличие, например, от деревни, где чаще всего формируется более однородное сообщество с узким кругом общения и схожими сценариями жизни.

Именно город даёт это ощущение многоголосия и насыщенности. Увидеть это разнообразие, поддерживать его, условно говоря, помогают третьи места. Они создают пространство, в котором люди могут собираться вокруг самых разных интересов и находить друг друга без предварительных фильтров и формальных ролей.

Как KEZDESUkhana меняет взгляд на город и сообщества внутри него?

В проекте KEZDESUkhana мы физически ходим по третьим местам города, фиксируем их визуально и снимаем документальные фильмы, посвящённые этим пространствам и сообществам вокруг них.

Первый выпуск, например, был посвящён андеграундным арт-третьим местам. Речь идёт о пространствах, где собираются комьюнити художников, музыкантов, стрит-арт-артистов — людей, которые совместно создают уникальные городские точки притяжения. Например, 101-dump gallery, kerege. Repas. Это места, где могут встречаться они сами и другие горожане, интересующиеся искусством, но при этом не видящие себя в институциональных форматах, вроде музеев или галерей в привычном понимании.

Часто такие третьи места связаны с особыми архитектурными объектами, которые со временем переосмысляются. Здания, утратившие первоначальную функцию, получают новую жизнь, когда в них приходит креативный класс. Старые пространства начинают «оживать», наполняясь новыми сценариями использования, новыми смыслами и новыми формами городской жизни.

Например, здание ране-советского периода на Барибаева в котором располагалось до последнего времени узбекское посольство, и три года назад открылся креативный кластер «Дом-36», который сейчас сменил локацию. Или завод Розыбакиева, когда-то это были типичные советские производственные объекты, а сегодня там сформировалась андеграундная сцена, где проходят драм-и-бейс вечеринки и собирается альтернативная городская тусовка. Такие трансформации хорошо показывают, как меняется город и какие формы он способен принимать со временем.

В каких городах уже ведётся работа?

В рамках картирования мы исследовали Алматы, а также подключились ребята из Павлодара, которые захотели самостоятельно изучить и зафиксировать третьи места своего города. В проекте KEZDESUkhana мы решили сфокусироваться шире и посмотреть на третьи места в городах Центральной Азии. Сейчас наша команда исследует пространства в Алматы, параллельно работает команда в Бишкеке.

У нас есть большая мечта — найти партнёров или исследователей, которые смогут заняться третьими местами Ташкента. Это дало бы возможность сравнить города между собой и увидеть, что в таких пространствах является общим для региона, а что остаётся уникальным для каждого города в отдельности.

Как ценность приватности проявляется в публичных пространствах?

В ходе работы мы также столкнулись с тем, что существует деление в «третьих местах». Есть по-настоящему объединяющие и открытые. В таких пространствах человек словно находит своё место вне зависимости от социального статуса, дохода или жизненного опыта. Хороший пример — рынок. Он нивелирует различия и остаётся открытым для всех. Туда может прийти и очень богатый человек, и тот, у кого почти нет денег, и каждый из них будет чувствовать себя частью общего городского процесса.

Одновременно с этим существуют третьи места другого типа — те, где особенно ценится уединение и ощущение приватности. И это тоже важная функция городской среды. В первой части исследования мы как раз работали с арт-пространствами. Формально они открыты, часто бесплатны и транслируют простое послание: «приходите все, мы вам рады».

На практике туда приходят люди, которые ищут близость тех, кто разделяет схожие ценности. Это может быть интерес к искусству, принятие различий, определённый уровень открытости или просто схожее чувство мира. Такие третьи места становятся безопасными пространствами для конкретных сообществ. Во многом это связано с тем, что сам город не всегда способен обеспечить чувство безопасности. Улица редко выполняет эту функцию.

В ответ на этот дефицит в городской ткани начинают возникать третьи места — пространства, куда люди идут за возможностью быть собой без лишних взглядов, шума, осужде-

ния и непонимания. В этом смысле они работают как точки укрытия, где можно ненадолго выдохнуть и почувствовать принятие.

Для многих пространств принципиально важно прямо заявлять о себе как о безопасных: здесь можно быть собой, без необходимости соответствовать чьим-то нормам. В центре оказывается принятие. В этот момент пространство перестаёт быть просто открытым или приватным и начинает работать как укрытие — тёплое, защищённое, безопасное.

Кто и с каким запросом начал интересоваться вашими картами со стороны городских институций?

Если говорить о практическом применении наших проектов, то изначально мы не рассматривали их как инструмент для городских администраций или проектировщиков. Документальные фильмы — это для нас это работа с идентичностью города, исследование в рамках KEZDESUKhana и картирование третьих мест давали возможность лучше понять, какой город перед нами, про что он, какие ценности, смыслы и слои в нём существуют одновременно и главное какие люди и сообщества стоят за этим.

При этом совершенно неожиданно к нашей карте «3- мест, мест- для поцелуев и опасных мест» проявили интерес специалисты с Центра Развития Алматы, проектного офиса по безопасности. Они поделились, что в нашем проекте увидели возможность сопоставить наши данные о том, где люди чувствуют себя небезопасно или некомфортно, с официальной статистикой преступлений и картами криминогенных районов. Чтобы увидеть — совпадают ли реальные инциденты с субъективным ощущением угрозы и как между этими уровнями выстраивается связь.

Отдельное внимание вызвал гендерный аспект. На уровне городских институций начались обсуждения о том, какие пространства ощущаются безопасными или небезопасными именно для девушек и женщин, и как это может быть учтено в дальнейшем планировании городской среды. Такие данные могут быть полезны самим организациям, барам, клубам и другим публичным пространствам — как инструмент понимания того, какие условия формируют ощущение безопасности и что именно можно изменить в своей работе.

Как вы видите развитие проекта в ближайшие несколько лет?

Сейчас мы работаем над визуальным исследованием и планируем снять цикл документальных фильмов о знаковых третьих местах Центральной Азии. Параллельно нам важно расширять саму аудиторию и постепенно погружать людей в концепт третьего места как способа по-новому смотреть на город.

Следующий шаг — создание альтернативных карт Алматы для туристов, основанных на неочевидных маршрутах. Речь идёт не о стандартных «топ-10» достопримечательностей, а о пространствах, где можно соприкоснуться с городскими субкультурами, живыми сообществами и теми слоями городской жизни, которые обычно остаются за пределами туристических гидов.

По собственному опыту могу сказать, что, когда я увлекалась социальными танцами и путешествовала по Европе, в том числе в Чехию, для меня было важно не только посещать известные достопримечательности. Гораздо ценнее оказывались встречи с местными танцевальными сообществами — увидеть, где и как они танцуют, пообщаться, обменяться впечатлениями. Именно такие контакты дают ощущение живого города. В этом смысле наш подход с Алматы очень похож.

Нам хочется, чтобы люди, приезжая сюда, могли погружаться в то, что им действительно интересно.

Это могут быть третьи места, где собираются спортсмены, арт-сообщества, эко-инициативы или другие городские группы. Это могут быть неочевидные архитектурные объекты,

которые пока не имеют статуса памятников, но безусловно отражают историю города — например, Меховой Комбинат или Госпиталь Турксиб. Мы понимаем, что это по-настоящему знаковые пространства, но их невозможно найти в стандартных туристических путеводителях.

В этом году мы запланировали создать серию таких карт и маршрутов с неочевидными, но интересными местами и экскурсий в связи с ними. Нам кажется, что они будут одинаково ценны и для туристов, и для самих горожан. Параллельно с выпуском мини-документальных фильмов о третьих местах Центральной Азии мы хотим провести презентации в Алматы и Бишкеке, обменяться опытом и попробовать найти общее между разными городами региона.

Ещё у нас появилась идея создать специальную сумку — такую, с которой можно путешествовать по третьим местам города. Это уже скорее символический жест, но он хорошо отражает саму логику проекта и способ взаимодействия с городом.

Как участие в этих исследованиях изменило ваше собственное восприятие Алматы?

Когда долго живёшь в одном месте, город становится почти как близкий родственник — знакомый, привычный, любимый, но при этом перестаёт удивлять. Ты двигаешься по одним и тем же маршрутам, перестаёшь замечать здания, детали, изменения. Повседневность словно стирает сам образ города, и он исчезает из поля внимания.

Исследование третьих мест стало для меня способом переоткрыть собственный город. Я начала смотреть на него свежим взглядом, без автоматизма, как будто впервые. Я для себя называю такие прогулки - фланёрством. Оно похоже на концепцию Ги Дебора — французского философа, урбаниста, революционера 1960-х годов. Он называл этот подход «дрейфом»: идеей медленного, осознанного блуждания по городу, с нарушением привычных маршрутов, с движением «в никуда». Через такой дрейф человек присваивает себе город, вступает с пространством в более глубокую связь, начинает чувствовать его телом и вниманием.

Во многом всё, что мы делаем, направлено именно на это — на возвращение города людям. Не случайно я с этого и начинала разговор: третьи места делают город городом. Они напоминают нам, что мы находимся здесь не только ради сценариев вроде «дом — работа — дом». Город — это гораздо большее пространство, наполненное возможностями.

Что может изменить ваша карта в отношениях жителей с городом?

Это пространство встреч. Здесь можно увидеть очень разных людей — похожих на себя и совершенно иных. В этом разнообразии есть особый праздник. Ходить новыми маршрутами, открывать для себя старые здания, заново влюбляться в них — или, наоборот, сталкиваться с тем, что не всегда радует. Иногда ты идёшь знакомой улицей, поднимаешь взгляд и вдруг понимаешь, что здание снесли, появился забор, возникло что-то новое. И это тоже часть живого городского опыта.

В такие моменты возникает ощущение, что всё уже просмотрели и проглядели за тебя, что решения приняты без твоего участия. Ты словно исключён из права голоса и из права на город. И когда человек постепенно возвращает себе город: через внимание, через маршруты, через понимание происходящего, он возвращает себе и право на город.

Именно с таких маленьких открытий и шагов и начинается бытовая городская политика. В тот момент, когда жители начинают внимательно смотреть на инфраструктуру, замечать изменения и спрашивать: где здесь раньше были бордюры, почему исчезли бетонные плиты, куда делось здание и почему меня об этом не спросили. В этом вопросе уже заложено ощущение права и ответственности за город. Это кажется простым, но на самом деле имеет большое значение.

Узнайте больше о третьих местах в Казахстане в материале о документальном фильме [Сила третьего места в жизни](#), где на примере библиотек Западного Казах-

стана показано, как пространства вне дома и работы формируют живые сообщества и становятся точками притяжения в рамках инициативы Jaña Klub.

Мусорный тупик Казахстана, почему мы платим за «воздух» и живем на свалках?, - интервью с Людмилой Кузнецовой

В Казахстане отчеты об управлении отходами давно превратились в «парад достижений»: акиматы закупают тысячи контейнеров, а министерства рапортуют о неуклонном росте доли переработки. Но реальность за окном иная: переполненные контейнеры в жилых кварталах и растущие метастазы стихийных свалок сразу за городской чертой. Несмотря на колоссальные бюджеты, отрасль годами остается в «серой зоне». Почему экспертные решения остаются на бумаге, а отрасль — в кризисе?

Об этом мы говорим с Людмилой Кузнецовой, генеральным директором ТОО «Гео-Дата Плюс» из Алматы. Наш гость знает изнанку системы, разработала ТЭО региональной системы управления отходами Алматинской области и более 20 Программ управления коммунальными отходами в населенных пунктах и регионах. Её привлекали в качестве эксперта Всемирный Банк и международные институты, она участвовала в создании национальной Концепции управления отходами и готовила пакеты юридических реформ.

МИЛЛИАРДЫ В ОТХОДЫ: ПОЧЕМУ СИСТЕМНЫЕ РЕФОРМЫ БУКСЮТ НА СВАЛКАХ?

Вы разработали фундамент для системных изменений в стране: от логистики Алматинской агломерации до общереспубликанских правил игры. Ваши наработки признаны на международном уровне, но на местах мы по-прежнему видим те же свалки. Почему система сопротивляется изменениям и где «застревают» ваши реформы?

Действительно, я и моя команда погрузились в эту тему, когда международные партнеры начали приводить к нам инвесторов, готовых строить в Казахстане современную инфраструктуру обращения с отходами. В то время страна жила ожиданиями больших перемен: министерства объявили реформы, акиматы искали решения, а инвесторы предлагали технологии и деньги.

Все заканчивалось на этапе подписания меморандумов. Как только доходило до конкретных обязательств, акиматы впадали в ступор. Инвестор спрашивает: "Какой объем сырья вы гарантируете на завод?", а чиновники не знают. А инвестор в такой ситуации не знает какой мощности оборудование и какие технологии применить. В конце концов – сколько денег надо вложить и когда он их получит обратно. На том и расставались.

Выяснилось, что отрасль живет в информационном вакууме:

Статистика "рисованная": Мусоровывозящие и сортировочные компании отчитываются формально, а глубокого анализа этих цифр никто не проводит.

Отсутствие контроля: Компании сами вывозят отходы, сами с трудом собирают тариф, и пока во дворах "более-менее чисто", это всех устраивает.

Экономический тупик: Вопросы реальных затрат, прозрачности тарифов и развития отрасли никого не интересуют.

В итоге мы имеем замкнутый круг, закрепленный на законодательном уровне. Мы пытаемся строить заводы там, где даже не посчитали объем образуемых и накапливаемых отходов (что именно в контейнерах: пластик, органика или просто строительный мусор?)

Мы до сих пор не можем однозначно сказать по какому пути пойдём: по пути глубокой сортировки и переработки; по пути строительства мусоросжигательных заводов, по пути стро-

ительства полигонов для захоронения и захоронения чего: всех отходов, золы после мусорожигания, неутильной части отходов и пр.

Почему ответа ни у кого нет: а потому, что у нас нет учета за количеством образуемых и накопленных отходов, контроля за их движением (куда повезли и сколько? На свалку бесплатно? На полигоны/санкционированные свалки, которые у нас не соответствуют требованиям законодательства и нормативов? На сортировку?). Вот эти вопросы мы и решали в своих работах. Только вот реализации наших наработок нет.

Почему спросите? А потому что можно построить заводы, сортировки, полигоны, оборудовать контейнерные площадки, но пока не будет юридического механизма взаимодействия всех участников процесса – населения, акиматов, МВО, собственников полигонов/санкционированных свалок и других, мы так и будем жить с тарифом, который нам дают, с затратами, о которых нам говорят, о желании сортировать отходы и дальше их перерабатывать. Это целый процесс – СИСТЕМА, который надо выстроить, начиная от входных параметров (источники образования ТБО), далее процесс (накопление, сбор и транспортировка, сортировка) и на выходе – переработка отходов.

И решать проблемы с отходами надо в комплексе: при разработке градостроительной документации всех уровней, нормативами, законодательством, работе с населением, СМИ. Иначе так и будем топтаться на месте. И вся эта Система должна быть прописана в законодательстве, а не обрывками, как это есть у нас сейчас. Восприятие отходов как ценного, неисчерпаемого ресурса, а не просто мусора, является ключевым условием для выстраивания эффективной системы управления и повышения культуры общества.

ОТРАСЛЬ-ФАНТОМ ИЛИ ПОЧЕМУ «И ТАК ВЫВЕЗУТ» БОЛЬШЕ НЕ РАБОТАЕТ

В Казахстане много говорят об экологии, но визуально ситуация во дворах не меняется годами. Что происходит на самом деле?

Происходит большая системная имитация. За 30 лет независимости в Казахстане так и не была создана полноценная отрасль экономики «Отходы». Те сектора, что достались нам в наследство — добыча, металлургия — работают. А новые отрасли, которые мы пытались построить с нуля — Туризм и Отходы — так и остались в желаниях. Бумаг и концепций у нас избыток, но реального желания превратить это в работающий механизм — нет.

Мы до сих пор путаем «обращение» (физический вывоз отходов с глаз долой) и «управление» (стратегию, учет и экономические стимулы). Работа идет по «накатанной» схеме: мусоровоз приехал, контейнер поднял, куда-то увез. Но в современной модели каждый житель должен быть менеджером своих отходов: решать, как их собирать, когда выносить и как сортировать. Мы же застряли в прошлом, где отходы — это просто досадная помеха, которую нужно спрятать в яму.

Какие мировые практики нам стоит внедрить завтра, а на какие «грабли» лучше не наступать?

В международной практике есть два полюса. Первый — это Германия и Южная Корея, где житель является первичным аудитором системы. Там работает жесткий финансовый стимул: сортируешь бумагу и пластик — сдаешь их бесплатно или получаешь бонусы. Бросаешь всё в один пакет — платишь огромный тариф. Система видит каждый грамм отходов, и жителю выгодно быть экологичным.

Но есть и более важный для нас пример — Словения (Любляна). За 10 лет они стали одной из самых чистых столиц Европы. Почему это нам подходит? Они не строили сразу сверхдорогие заводы. Они начали с юридической синхронизации: законодательно обязали акиматы, перевозчиков и переработчиков работать в единой цифровой системе учета. У них «мусорный

ресурс» — это не слова, а актив, за движением которого следит закон на каждом этапе: от контейнера до завода. **Это как раз тот пакет взаимоувязанных документов, которые мы разработали и которые, оказываются, нам в государстве не нужны.**

А вот опыт, который нам категорически не подходит — это попытка внедрить «умные» технологии на «глупую» законодательную базу. Многие страны Восточной Европы пытались закупать дорогие мусоросжигательные линии, не выстроив систему раздельного сбора.

Итог печален: заводы простаивали без нужного сырья или сжигали всё подряд, отравляя воздух и банкротя города. Это то, о чем я говорю: нельзя строить крышу (завод), когда у тебя нет фундамента (учета и законов). Без первичной культуры и жесткого контроля за движением отходов любая технология международной практики у нас превратится просто в очередную свалку, только очень дорогую.

ИНВЕНТАРИЗАЦИЯ ХАОСА: 90% ПЛОЩАДОК ВНЕ ЗАКОНА

Вы проводили масштабную инвентаризацию контейнерных площадок. Какова реальная картина в наших дворах? Ведь это то, что житель видит каждый день, и именно здесь начинается (или умирает) любая реформа. Что показал ваш анализ?

Картина шокирующая. Наше обследование показало, что **80–90% мест** накопления отходов (контейнерные площадки и места сбора) вообще не соответствуют нормативным требованиям. У нас нет «паспорта» площадок, нет цифрового учета контейнеров, у нас часто контейнеры размещены с нарушением санитарных норм. В этом хаосе рождаются дикие управленческие решения.

Если взять частный сектор, то там места сбора отходов часто напоминают "шведский стол для бродячих собак". Это не система, а бесконечная ликвидация последствий: вдоль дорог выстраивается "вернисаж" из дырявых ведер, контейнеров и пакетов, которые грузчики вручную собирают по обочинам.

В разработанном пакете документов мы предусмотрели решение и этого вопроса. В наших **Правилах обращения с отходами** мы четко прописали юридический механизм: от внедрения стандарта индивидуального контейнера до конкретных требований к точкам выката в градостроительной документации. Пока эти правила не приняты, частный сектор так и будет оставаться антисанитарным гетто, сколько бы новых мусоровозов мы ни закупили».

Мы сейчас говорим не о новых стройках, а о сложившейся застройке, где проблемы копились десятилетиями. Чтобы их решить, не нужно гадать — нужно считать. Поэтому мы рекомендовали всем акиматам начать с фундамента: провести полную инвентаризацию и создать цифровую схему размещения площадок и зон сбора.

Пока у города нет единой цифровой базы, где каждый контейнер и каждая точка сбора нанесены на карту, принимать управленческие решения невозможно. Только видя реальную картину, акимат может понять: где нужно расширить площадку, где сменить тип контейнера, а где юридически закрепить "ничейную" территорию. Без этой "оцифровки" реальности любые попытки навести порядок — это просто стрельба по воробьям

Посмотрите, что происходит в некоторых городах, например, в Павлодаре. Там приняли решение и заварили мусоропроводы в многоквартирных домах. Но что сделали снаружи? Вместо того чтобы спроектировать одну современную закрытую площадку на группу домов, контейнеры просто выкатили на асфальт прямо к дверям подъездов.

Это и есть отсутствие системы управления. Контейнеры стоят без навесов, без твердого основания и стоков. Вся вонючая жижа — фильтрат — уходит в почву и бетон прямо у вашего порога. Мусор разлетается от ветра под окна первых этажей. Но самое абсурдное — это логистика. Тяжелый в несколько тонн мусоровоз теперь вынужден маневрировать внутри узкого двора, останавливаясь у каждого подъезда.

В итоге мы получаем абсурдную картину: пытаюсь решить одну проблему, мы создаем три новых, потому что в акиматах просто нет штатных единиц и профильных специалистов, способных мыслить категориями системного инжиниринга, а не разовых субботников. Пока закон не обяжет города иметь цифровую схему потоков и людей, ответственных за каждый метр этой цепочки, мы так и будем наблюдать, как многомиллиардные бюджеты буквально "закатываются в асфальт" под окнами недовольных жителей.

Мировой опыт предлагает два пути. В Финляндии и Канаде вместо заваренных мусоропроводов ставят заглубленные контейнеры: 2/3 бака под землей — это эстетично, нет запаха, а мусор не мерзнет.

Что из этого реально внедрить у нас прямо сейчас? Вместо того чтобы плодить вонь под окнами, нужно переходить на единые междомовые модульные площадки с эко-боксами. Одна современная точка сбора на группу домов вместо десятка открытых контейнеров у каждого подъезда.

Но для этого недостаточно просто «хотеть». Нужно сделать обоснование затрат и сравнить варианты. Что в итоге выгоднее городу и жителю? Старая площадка с открытыми контейнерами? Дешево купить, но дорого обслуживать. Заглубленные контейнеры? Дороже на старте, но это эстетика, отсутствие запаха и огромная экономия времени техники. Вывоз по строгому графику? Требуется дисциплины от жителей, но минимизирует время нахождения отходов во дворе.

При разработке схемы размещения мест накопления как раз и необходимо сделать эти расчеты: что лучше выбрать для конкретного района с учетом его застройки и кошелька. Без такого сравнительного анализа любое решение акимата — это лотерея, за которую платит население из своего кармана.

То есть в Павлодаре это еще и лишние расходы для мусоровывозящих организаций (МВО)?

Безусловно! Это колоссальные дополнительные выбросы CO₂ прямо в окна жителей и лишние часы работы техники. Но еще — тяжелые машины разбивают бордюры и асфальт во дворах, на ремонт которых потом ОСИ снова будет просить бюджетные деньги.

МАТЕМАТИКА АБСУРДА: КУДА ИСЧЕЗАЮТ 70% ОТХОДОВ?

Вы упоминали цифры по Алматы, которые заставляют серьезно сомневаться в официальной отчетности. О каком именно «разрыве» идет речь? Ведь город рапортует о почти стопроцентном охвате и успешной работе мусоровывозящих организаций, которых по статистике в Алматы 100 единиц. Но если сопоставить данные акимата, отчеты перевозчиков и реальные объемы, которые доезжают до полигонов, — картинка не складывается. Где в этой цепочке «исчезают» тысячи тонн отходов и, соответственно, миллионы тенге? Речь идет о приписках в тарифах или о том, что огромная часть отходов просто уходит на «серые» свалки в обход весов?

Это сухая математика, вскрывающая проблемы. В Алматы официально проживает более **2,3 млн человек**. При тарифе в **718,5 тенге** ежемесячно начисляется **1,7 миллиарда тенге**, а в год — более **20 миллиардов**. Тариф на человека рассчитан исходя из утвержденной нормы накопления — **2,33 кубометра в год**. Но статистика за прошлый год показывает, что реально собрано и вывезено всего **0,7 кубометра на человека**.

Давайте разберем эту "математику абсурда". Жителю в квитанцию выставляют счет исходя из нормы **2,33 кубометра в год**. То есть деньги с населения собираются за полный объем. Но в официальных отчетах МВО мы видим цифру **0,7 кубометра** на человека. О чем это говорит? Это говорит о том, что утвержденные нормы **завышены более чем в три раза?**

А раз норма завышена, значит, и итоговый тариф в квитанции искусственно раздут "воздухом". Житель платит за три мешка отходов, а по документам у него забирают один.

Это еще и инвестиционный тупик: Инвестор смотрит на "бумажные" 2,33 куба и строит бизнес-план завода. А когда за завод нужно платить, выясняется, что отходов в три раза меньше. Проект банкротится.

Так где правда? А правды нет! И её не будет, пока нет прозрачного учета. Давайте называть вещи своими именами. Если утвержденные нормы завышены — это прямой обман населения и введение в заблуждение потенциального инвестора, который строит свои расчеты на этих цифрах.

Если же отходов реально больше, чем 0,7, но в официальных отчетах мы их не видим — это значит, что государственной статистической отчетности в Казахстане просто нельзя верить? Предприятия-перевозчики (МВО) заведомо вводят государство в заблуждение, отчитываясь в статистику теми цифрами, которые им удобны?

Но ведь государство должно анализировать эти данные?

Должно, но чиновники закрывают глаза, работая по поговорке: «Не буди лихо, пока оно тихо». На чем нам делать анализ? Своих данных у акимата — нет! Они полностью зависят от того, что им «нарисуют» частники. А ведь тариф — это важнейшая социальная составляющая. Мы заставляем людей платить за услугу, объем которой никто не может подтвердить. Это не управление отраслью, это коллективная игра в прятки с реальностью за счет кошелька граждан.

Но у крупных компаний наверняка уже есть свои ИТ-системы. Разве цифра не дает прозрачности?

Это «цифровой феодализм». Данные сегодня заперты внутри частных серверов, часто на работающем иностранном программном обеспечении, с хранением данных в облаке у разноработчика. Если компания уйдет с рынка, она заберет с собой всю базу данных — маршруты, историю, веса. Акимат останется «слепым», а в городе будет мусорный коллапс.

Данные об отходах — это **стратегический актив государства**. Мы разработали свое видение Национального Центра управления отходами. В соответствии с утвержденной Концепцией управления отходами в РК, такой центр должен быть создан на базе «**Жасыл Даму**».

Наше видение — это трехуровневая государственная система, работающая в режиме реального времени: от конкретной контейнерной площадки в населенном пункте до общереспубликанского баланса мощностей. Система говорим государственная, но там есть место и ГЧП. Мы это тоже предусмотрели. Но какое решение примет Жасыл Даму – посмотрим. Мы с удовольствием можем поработать вместе над созданием такого Национального Центра, который жизненно необходим.

А что говорит мировой опыт решения указанных Вами проблем? Можем ли мы его применить у себя?

Мировой опыт подтверждает: данные — это деньги.

К примеру, Польша (система BDO): Электронная регистрация каждого движения отхода. «Серый» рынок исчез за два года, а доходы легальных операторов выросли.

Южная Корея (RFID-учет): Государство видит вес каждого контейнера онлайн. Это сократило объем отходов на 30%.

Германия (реестр LAGA): Единый цифровой мозг, который точно знает морфологию отходов и направляет субсидии на заводы там, где они реально нужны.

Мы готовы предложить свои наработки и экспертизу для создания такого Центра. Это жизненно необходимый шаг. Наш призыв к «**Жасыл Даму**» прост: давайте не будем ждать десятилетиями. Мы предлагаем запустить пилотный проект в одном из регионов (например, Алматинская агломерация, где есть все – и крупный город, и города помельче и сельская мест-

ность, население в которой тоже хочет жить в комфортных условиях) на базе нашей системы. Покажите стране реальные цифры, очистите экономику от "виртуальных кубов", и вы увидите, как отрасль из убыточной обузы превратится в прозрачный и инвестиционно привлекательный сектор. Время меморандумов прошло — настало время цифрового контроля.

КОСМОС НЕ СПАСАЕТ: ПОЧЕМУ МОНИТОРИНГ НЕ РЕШАЕТ ПРОБЛЕМУ СВАЛОК

Государство заявляет, что за свалками следят из космоса. Разве это не контроль?

Это еще один пример дорогой имитации. Государство тратит огромные деньги на космомониторинг «Гарыш Сапары». Спутники фиксируют тысячи свалок. Акиматы получают снимки и... снова выделяют сотни миллионов на их ликвидацию. Мы платим за то, чтобы «фотографировать» проблему, а потом платим за то, чтобы её передвинуть. **Это посмертный учет.** Мы видим свалку, когда она уже отравила землю.

Свалки исчезнут только тогда, когда вывалить отходы в овраг станет технически невозможно. Проблему решит только информационная система учета и контроля за движением отходов. Если в системе видно, что мусоровоз выехал с 5 тоннами, а на полигон привез 3 — система должна бить тревогу мгновенно, а не через полгода, когда придет снимок из космоса.

МУСОРΟΣЖИГАНИЕ: ПАНАЦЕЯ ИЛИ ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ МИНА?

Одной из самых острых тем для Алматы остается строительство мусоросжигательного завода (МСЗ). Ваша позиция?

Моя позиция проста: я против «котлов в мешке». Прежде чем заливать бетон в фундамент проекта за сотни миллионов долларов, нужно непредвзятое и глубокое ТЭО. Мы предлагаем метод доказательной инженерии: не верить красивым презентациям брендов, а провести жесткий ретроспективный анализ.

Нужно задать три честных вопроса:

1. Где конкретно предлагаемая технология работала последние 5 лет?
2. Каков реальный экологический результат и сколько диоксинов эти заводы выбрасывали на практике, а не в теории?
3. Где строить? В черте Алматы с нашей инверсией и хроническим смогом — или вынести объект за пределы города для обслуживания населенных пунктов агломерации?

Наши логистические модели четко показывают: у отходов нет административных границ, есть логистическая с четкой экономикой модель. Нельзя решать проблемы города в отрыве от области.

Граница ответственности акимата должна заканчиваться ровно в тот момент, когда выбранный им перевозчик доставил отходы на объект **Регионального центра управления** (завод по переработке отходов, мусоросжигательный завод, на полигон), а тот принял его, отразив в цифровой базе.

У нас разработано несколько вариантов моделей взаимодействия участников системы отходов, но подчеркиваю: без независимого ТЭО строительство МСЗ — это огромный экологический и финансовый риск. Мы не имеем права на ошибку, цена которой — здоровье более двух миллионов человек.

РЕФОРМА ЖКХ КАК КЛЮЧ К РАЗДЕЛЬНОМУ СБОРУ

Почему в Казахстане до сих пор нет раздельного сбора, который бы снижал тариф для жителей?

Потому что эта реформа разбивается о нерешенность вопросов ЖКХ. Дифференцированный тариф (сортируешь — платишь меньше) возможен только тогда, когда есть ответственный субъект договора — ОСИ или Управляющая компания.

Да, у каждой площадки в Казахстане есть законный хозяин — это либо ОСИ, либо акимат, либо МВО. Но сегодня эта собственность превратилась в зону "размытой ответственности". Хозяин площадки на бумаге есть, а рычагов управления потоками отходов у него нет. Житель выкинул пакет, МВО его забрала, а акимат отчитался. Но кто из них в реальности управляет этим объектом как частью экономики?

Международный опыт показывает, что система работает только там, где есть жесткая коллективная ответственность, и здесь показательна Япония. В Токио управление отходами на уровне дома, который является аналогом нашего ОСИ — это основа основ. Если кто-то из жильцов неправильно отсортировал мусор, компания-перевозчик просто наклеивает на бак специальный "позорный стикер" и отказывается забирать отходы у всего дома. Это моментально включает механизмы самоуправления: соседи начинают контролировать друг друга, а само ОСИ становится реальным юридическим лицом, которое несет персональную ответственность перед мусоровывозящей компанией за качество сырья.

В наших же реалиях, несмотря на наличие хозяина, площадка эксплуатируется "по старинке". Акимату и МВО проще закрыть глаза на нарушения, чем выстраивать сложные экономические отношения с ОСИ, которые еще не везде созданы. Именно поэтому мы настаиваем на создании Центра управления отходами: чтобы каждый хозяин площадки был встроен в единую цифровую систему координат, видел свои реальные объемы и отвечал за них кошельком — через штрафы или льготные тарифы.

Международный опыт показывает, что мусоросжигание — это не «волшебная таблетка», а дорогостоящая и технологически сложная надстройка, которая при неправильном внедрении может обернуться экологическим и финансовым крахом. Вы можете привести примеры из мировой практики, включая негативные?

Вот ключевые выводы из мировой практики, включая негативные примеры. Первое, от чего я хочу предостеречь — это иллюзия окупаемости. Инвесторы часто рисуют красивые графики, но мировой опыт вскрывает жесткую реальность:

1. Высокая стоимость: Строительство и эксплуатация МСЗ обходятся в разы дороже, чем переработка или компостирование. В развивающихся странах высокие затраты часто приводят к тому, что на дорогих фильтрах начинают экономить, либо заводы простаивают из-за нехватки средств на обслуживание.

2. Риск недозагрузки (Китай): В 2025 году Китай столкнулся с кризисом: из-за активного внедрения раздельного сбора на заводы стало поступать меньше отходов, чем заложено в их проектную мощность. Это делает такие объекты глубоко убыточными.

Но деньги — это только полбеда. Самый страшный риск для Алматы, с нашим застойным воздухом, лежит в плоскости экологической безопасности. Посмотрите, что происходит, когда фильтры работают только на бумаге:

1. Токсичные выбросы: Даже современные системы очистки могут выбрасывать диоксины, тяжелые металлы (ртуть, свинец) и фураны. Исследования в Европе и США показывают корреляцию между близостью к МСЗ и ростом онкологических и сердечно-сосудистых заболеваний в радиусе до 100 км.

2. Проблема золы и шлака: Сжигание не уничтожает отходы полностью — оно превращает его в токсичную золу (около 25–40% от исходного веса), для захоронения которой требуются специальные полигоны для опасных отходов.

Есть и концептуальный тупик. Мусоросжигание по своей сути — это враг рециклинга. В развитых странах уже поняли: завод "пожирает" те ресурсы, которые могли бы вернуться в экономику:

1. Сжигание уничтожает ценные фракции (пластик, бумагу), которые могли бы быть переработаны. В 2025 году в Евросоюзе наметился тренд на постепенный отказ от сжигания в пользу предотвращения отходов и глубокого рециклинга.

2. Углеродный след: К 2035 году в Великобритании сжигание отходов может стать более углеродоемким процессом, чем захоронение на полигонах, из-за высокой концентрации пластика в сжигаемой массе.

Мусоросжигание становится оправданным выходом только на финальном этапе, когда из отходов уже извлечено всё полезное. Это не замена свалки, а инструмент ликвидации того, что невозможно переработать.

Международный опыт (Швеция, Германия, Япония) выделяет три условия, при которых МСЗ — это выход:

1. Когда это работа с «хвостами», а не со всем подряд. Завод должен сжигать только «неутильную фракцию» — то, что осталось после глубокой сортировки (загрязненный пластик, ветошь, остатки древесины). Сжигать бумагу, металл или органику — это экономическое преступление. Органика в печи снижает температуру и провоцирует выброс диоксинов, а металл и стекло просто убивают оборудование.

2. Когда есть дефицит земли под полигоны. В Японии или малых странах Европы сжигание — это спасение, потому что строить полигоны просто негде. В условиях Казахстана с нашими территориями этот аргумент работает слабее, но для мегаполисов вроде Алматы он становится актуальным: расширять свалки бесконечно нельзя. Мы должны признать факт: Алматы сегодня фактически загрязняет экологию Алматинской области. Отходы не знают границ административных районов. Именно поэтому решение акиматов города и области должно быть исключительно совместным. ТЭО системы управления отходами должно разрабатываться на всю Алматинскую агломерацию.

Это и есть государственный подход, а не местечковый. Мы не можем рассматривать город как изолированный остров. Граница ответственности акимата должна заканчиваться ровно в тот момент, когда мусоровоз передает отходы в Региональный центр управления.

Только в рамках агломерации мы сможем:

Посчитать реальный объем сырья для завода (чтобы он не стоял пустым или не «пожирал» полезный пластик).

Выбрать безопасную точку размещения с учетом розы ветров и инверсии.

Справедливо распределить финансовую нагрузку и экологические риски.

Если мы продолжим играть в «свои отходы — чужая область», мы никогда не построим современную индустрию. Нам нужна единая цифровая логистика и жесткая юридическая связка всех участников процесса. Только тогда управление отходами, включая мусоросжигание, станет финальным, безопасным звеном в цепочке, а не просто «дорогой трубой», отравляющей соседей.

3. Когда завод — это **ТЭЦ (Waste-to-Energy)**. МСЗ эффективен, когда тепло от сжигания идет на обогрев жилых массивов или выработку электричества. Если завод просто сжигает отходы «в небо», не возвращая энергию в сеть, — это неоправданно дорогой крематорий.

И главный риск, о котором молчат: Международный отрицательный опыт (например, Великобритания) показывает, что как только вы строите мощный МСЗ, вы попадаете в «рабство у печи». Заводу нужно топливо для окупаемости, и акимат становится заложником: ему выгоднее сжечь пластик, чем отправить его на переработку. Это убивает малый бизнес по рециклингу.

Какой вывод можно сделать для Алматы: Мусоросжигание может обсуждаться только как часть единой региональной системы, где сначала идет автоматизированная сортировка и компостирование органики. Строить МСЗ как «первое и единственное решение» — это значит отравить воздух и заморозить развитие переработки на десятилетия.

Мы в своих работах настаиваем: сначала — цифровой учет и сортировка, и только потом — расчет мощности печи для того, что действительно нельзя спасти.

Многие экологи настаивают на 100% переработке. Но ведь это тоже промышленный процесс. Есть ли достоверные данные: что выгоднее — перерабатывать или сжигать?

Это предмет серьезного научного спора, где в Казахстане пока побеждают лозунги, а не расчеты. Кто может показать достоверную экономику переработки? Современному заводу нужны гигантские объемы сырья, которых в одном отдельно взятом регионе (кроме Алматы) просто нет.

Значит, везти за 1000 километров? Вот и тупик. Либо мы везем пластик за 1000 км, сжигая тонны солянки и уничтожая всю экологическую пользу, либо оставляем гнить на месте. Кто считал, сколько электроэнергии и чистой воды мы потратим на «новую жизнь» грязного пластика? Какой объем токсичных стоков получим? А если завтра мир вообще откажется от ПЭТ-бутылок, под которые мы сегодня строим заводы?

Международный опыт в Канаде или Австралии (странах с нашими масштабами) говорит: не пытайтесь переработать всё любой ценой. То, что выгодно — в рециклинг. Остальное — в энергетическую утилизацию. У нас же вместо расчетов — гадание.

Именно поэтому мы считаем необходимым разработку непредвзятого ТЭО по мусоросжиганию в Алмате/Алматинской агломерации, основанного на ретроспективном анализе работающих заводов за последние 5 лет, а не на рекламных брошюрах.

Каким должен быть первый шаг власти, чтобы реформы перестали быть «бумажными»?

Правительство должно дать добро на запуск эталонной модели управления отраслью в Алматинской агломерации. Почему именно здесь? Потому что этот регион нами уже детально изучен: мы провели глубокий анализ и понимаем реальную логику отходов — от мегаполиса до малых сел. Мы видим все потоки, все «бутылочные горлышки» и реальные затраты на транспортировку.

Более того, у нас уже есть технический плацдарм: в алматинском «Тартыпе» успешно внедрена информационная система «Отходы». Это значит, что первичные данные уже собираются, и мы можем наглядно показать тенденции и эффективность управления в реальном времени.

Мы подготовили полный «инженерный комплект»: пакет из 11 юридических документов, выверенные логистические алгоритмы и ИТ-инструменты. Это и есть наш ответ на «мусорный тупик». Мы предлагаем не просто «убирать отходы», а управлять стратегическим ресурсом.

Если государство позволит нам масштабировать эту модель на всю агломерацию, мы выведем миллиарды из тени и создадим прозрачный стандарт для всей страны. Мы свой шаг сделали. Если эта инициатива снова застрянет в кабинетах, это будет означать сознательный выбор в пользу свалок и «виртуальных кубов». Мы готовы защищать свои расчеты, потому что за ними стоит не просто теория, а работающая цифровая реальность.

После этого разговора становится ясно: «мусорный тупик» Казахстана — это не отсутствие денег или заводов, а прежде всего острый дефицит честных данных

и системного подхода. Мы годами платим за «виртуальные кубы», пока реальная логистика отходов остается в «серой зоне».

Кейс Алматинской агломерации доказывает: мы стоим на пороге создания эталонной модели отрасли. Пакет из 11 юридических документов и готовые ИТ-решения — это не просто план, а «ключ зажигания» для реформы национального масштаба. Теперь вопрос лишь в том, готово ли государство променять удобный хаос на прозрачный цифровой контроль.

Безусловно, в рамках одного интервью невозможно охватить все аспекты этой многогранной проблемы. За кадром остались вопросы утилизации медицинских и опасных отходов, строительных и биоразлагаемых, детальный разбор механизмов РОП и глубокая трансформация культуры потребления. Но главный диагноз поставлен, и рецепт выписан. Слово за теми, кто принимает решения. Если мы не построим систему сегодня, завтра наши дети действительно будут жить на одной большой свалке.

«Дорожная отрасль требует управленческого мышления», — Мейрамгуль Кабдыгалиева об итогах JolSkills

15 апреля 2026 года в городе Астана состоялось образовательное мероприятие **JolSkills**, направленное на развитие профессиональных и управленческих компетенций специалистов дорожного строительства. Дополнительно проходила выставка казахстанских производителей дорожно-строительных материалов, а также были представлены инновационные разработки отечественных ученых и инженеров. Депутат маслихата Астаны, член партии ДПК «Ақ жол» и член комиссии по строительству, транспорту и ЖКХ **Мейрамгуль Кабдыгалиева** поделилась итогами JolSkills.

Мейрамгуль Кенжегалиевна, в какой момент стало понятно, что рынку нужен отдельный образовательный формат вроде JolSkills?

Понятно, что рынку нужен отдельный формат вроде JolSkills, стало в тот момент, когда в процессе изучения бизнес-администрирования я столкнулась с фундаментальным разрывом между понятиями «руководитель» и «управленец». С одной стороны, есть много узких специалистов с отличной профессиональной подготовкой. С другой — я увидела, что управленческое мышление, работа с людьми, маркетинг, ответственность за решения и выстроенный менеджмент — это не просто «приятные дополнения», а жесткая необходимость для руководителя.

Чем глубже я погружалась в тему, тем очевиднее становилось: быть компетентным специалистом и быть эффективным управленцем — это разные вещи. Современный мир диктует новые требования, и тот же пример здравоохранения или крупных организаций показывает: без знания управленческих основ руководитель не справится.

Именно тогда пришло осознание, что рынку не хватает площадки, где эти знания даются не в теории, а в концентрированном, прикладном виде — уже с учетом нашей локальной специфики. Так родилась идея JolSkills. И на призыв откликнулось более 170 профессионалов со всей страны. Руководители, инженеры, консультанты, производители.

Как формировалась программа и на что делался основной акцент?

Программа была сформирована комплексно, по принципу «современные инструменты делового администрирования + традиционно важные отраслевые вопросы» и была ориентирована на руководителей среднего и высшего звена, которым необходимы как управленческие, так и технические знания.

Знакомство с новыми понятиями и знаниями началось с тренинга о сдвиге парадигмы и основных принципах управления. Модератором мероприятия выступил международный спикер, **бизнес-коуч Даурен Нурув**. Впервые на одной площадке обсуждались: управленческие качества руководителя, маркетинг в дорожном строительстве, HR менеджмент, изменения в налоговой политике, международные нормы строительства и безопасность дорожного движения.

Акцент делался на инструментах управленческого мышления — то есть не на абстрактных теориях, а на конкретных, работающих моделях, алгоритмах и подходах, которые позволяют руководителю видеть систему, анализировать ситуации и принимать решения.

На причинах, почему это необходимо руководителю — на объяснении того, почему без этих инструментов даже самый компетентный специалист перестаёт быть эффективным управленцем. Почему современный рынок требует от руководителя не профессиональной экспертизы, а именно управленческой логики и ответственности за выстроенный менеджмент и принятые решения.

Оправдались ли ожидания от события и что для вас стало главным результатом этого дня?

Да, ожидания от события полностью оправдались, потому что главной целью было именно познакомить с инструментами управленческого мышления и объяснить причины, почему это необходимо руководителю. И этот замысел сработал.

Я видела живой интерес людей. Особенно показательным было то, что руководители, привыкшие на своих встречах обсуждать дорожное строительство исключительно через призму километров, сроков и бюджетов — то есть сухие, измеримые вещи — с неподдельным вниманием слушали спикеров и задавали вопросы. Это значило, что барьер "нам это не нужно, мы практики" был сломан.

Главный результат дня для меня — это осознание того, что это получилось. Что формат востребован, что тема управленческого мышления попадает ровно в ту зону, где у руководителей есть запрос, даже если они его сразу не проговаривают. Что было интересно. Что гипотеза, ради которой создавался JolSkills, подтвердилась.

Какой была реакция участников, что особенно откликнулось аудитории?

Самой высокой оценкой для нас стало то, что после завершения мероприятия люди не разошлись молча, а подходили и интересовались, когда будет следующее. Это лучший маркер того, что мы попали в точку. Особенно откликнулось то, что участники начали вносить конкретные предложения по темам — а значит, они уже примерили формат под свои реальные управленческие задачи.

Кому-то важно узнать про инструменты мотивации, кто-то захотел глубже разобраться с управлением рисками, также прозвучало предложение продолжать рассказывать о принципах управления и его инструментах в целом.

Для меня это и есть настоящая обратная связь: когда руководители не просто кивают, а начинают формировать запрос на следующие шаги.

Насколько активно сегодня развиваются казахстанские производители материалов?

Если оценивать динамику, то сегодня казахстанские производители новых материалов развиваются значительно активнее, чем 10–15 лет назад. Тогда на дорожном рынке предложений от отечественного производителя было минимальное количество — рынок практически полностью зависел от импорта.

Сейчас картина иная. Выросло молодое поколение ученых, новаторов, и охват казахстанского производства в части современных материалов и технологий стал шире. Одни разрабатывают и внедряют собственные решения с нуля, другие локализовали производство мировых брендов у нас в стране. На мероприятии JolSkills была организована выставочная зона.

При этом важно подчеркнуть один ключевой момент. Недавно Президент критиковал науку за низкую практическую реализацию открытий. Но в дорожной отрасли ситуация особая: дорожная наука развивается практически вне государственного финансирования. Химики и новаторы за свой счет разрабатывают новые материалы или адаптируют существующие к нашим климатическим и другим условиям, и самостоятельно же внедряют их в строительство.

Да, есть трудности. Когда я работала в КазДорНИИ и руководила департаментом новых материалов и технологий, я внесла и реализовала предложение об ускоренной апробации материалов казахстанских производителей. Но этого недостаточно.

Необходимо на системном уровне в технических спецификациях по строительству и ремонту дорог указывать приоритетное применение материалов нашего производства. Без этого шага даже самые активные производители будут постоянно упираться в административные барьеры.

Именно поэтому в рамках мероприятия мы организовали выставку «Қазақстанда жасалған». Её цель была практической — не просто рассказать о проблемах, а дать производителям возможность показать свою продукцию, а руководителям — увидеть, что качественные современные материалы уже производятся у нас в стране. Это был живой мост между новаторами и рынком, и, судя по интересу участников, такие площадки нужны не меньше, чем изменения в спецификациях.

«Города должны быть больше про комфорт и гибкость»: архитектор Ильяс Калиев о принципах современной урбанистики

Ильяс Калиев — архитектор, основатель студии и генеральный директор IQ Architects, и создатель сообщества Дом Дизайна, объединяющего свыше 1500 дизайнеров. Вместе с командой он работает на пересечении архитектуры, урбанистики и проектного мышления, создавая пространства, бренды и решения для городской среды.

На недавно прошедшем мероприятии [ProForum Central Asia 2026](#) Ильяс Калиев принял участие в панельной дискуссии «Масштабирование бизнеса в условиях турбулентности». В этом интервью мы поговорили о том, как архитектура влияет на поведение людей, какие ошибки мешают развитию городов, где проходит граница между коммерцией и качественной средой, и почему будущее городов во многом зависит от архитекторов.

Ильяс Малдыбаевич, вы прошли путь от архитектора до предпринимателя и наставника. Как за это время изменилось ваше понимание роли архитектора в городе?

Как говорил один из моих наставников, во все времена архитекторы были интеллигенцией и элитой городов, так как от архитекторов зависело многое, и профессия ценилась и уважалась. Сегодня ситуация несколько изменилась. Но тем не менее, кто-то должен продумать, как люди будут жить. Кто-то должен спроектировать маршруты и впечатления. Я считаю, это по-прежнему должен быть архитектор — человек, обученный этому. При этом архитекторам сегодня не так просто реализовать свои планы, так как есть множество влияющих факторов.

Я думаю, было бы проще, если бы у нас были лучше выстроены коммуникации между бизнесом, застройщиками, архитекторами и администрациями городов. Это одна из целей моего сообщества Архитекторов и Дизайнеров IQ Architects — помочь коллегам с реализацией важных проектов.

Какой проект стал для вас переломным с точки зрения осознания, что архитектура напрямую влияет на поведение людей?

Я участвовал в проектировании Nalyk Arena, и этот масштабный объект помог увидеть силу влияния архитектуры на общество. Ледовая арена несет в себе не только функцию спортивного здания, но и идеологию здоровой, спортивной, современной нации, это вдохновляет. Наша задача была привнести в силуэт города современную и динамичную архитектуру, и, я думаю, у нас получилось, особенно в контексте конкретного района. На мой взгляд, этот объект украшает одну из основных магистралей города.

Сегодня много говорят о человекоцентричности. Как вы для себя определяете комфортную городскую среду?

Это правда, сейчас эта тема активно развивается. Мне понравилось, как объясняет в своих книгах Юваль Ной Харари причины доминирования гуманизма в сегодняшней культуре. Человек, его чувства и потребности стали во главе угла. Если раньше мы посвящали зиккураты и пирамиды богам, сейчас мы посвящаем камень человечеству, и, я думаю, это логично. Нет ничего ценнее человеческой жизни и жизни человечества, включая нашу планету. И городская среда все больше отражает это. Но при этом важно понимать и то, что человек меняется, и, я думаю, одна из задач современной архитектуры — это гибкость и пластичность, будь то градостроительство или работа над формой.

Как говорил Людвиг Мис ван дер Роэ, цивилизация имеет ту архитектуру, которую заслуживает. Заслуживают ли наши потомки то, что мы создаем сегодня, — это вопрос открытый. Возможно, мы заслуживаем большего, чем то, во что хотят превратить города мировые корпорации. Времена, взгляды и образ жизни сегодня меняются так быстро, как никогда ранее, и это вводит в замешательство. Я думаю, отвечая на ваш вопрос, какой должна быть городская среда, можно сказать: конечно, она должна быть про человека, его функции и эмоции, но какой он, этот человек? Нам стоит чаще переспрашивать себя об этом. Потому что, живя на стыке времен, мы понимаем: человек 50 лет назад и человек 50 лет спустя — это совершенно разные люди и разные города.

Какие ошибки в развитии городов Казахстана вы видите?

Могу привести в пример ошибку, которую совершили в Алматы. В нашем городе есть два направления ветра — юг и север. По старому генплану запрещалось застраивать этажными строениями направление поперек, то есть по оси восток — запад. Но, как вы видите, урбанизация решила иначе. Сейчас мы получили плохую продуваемость города и печальную экологическую ситуацию. Ошибок много, вопрос в том, как мы будем их исправлять.

Я не участвую в проектировании сейчас, хоть и когда-то работал в крупной градостроительной компании.

На мой взгляд, то, как мы планируем города сегодня, можно улучшить, если у нас будет больше исходных данных. Экономический план развития районов, места сосредоточения, культурные и туристические планы. Если мы будем работать совместно со всеми градообразующими структурами, наверное, наши планы и их реализация будут лучше. Города должны быть больше про комфорт и про гибкость.

Сейчас есть много ошибок с организацией комфорта для людей с ограниченными возможностями, мало рекреационных микрорайонов, небольших парков, скверов, озеленения. Много проблем с транспортной организацией: паркинги, пешеходы, зарядные станции. Нельзя забывать и про альтернативные виды транспорта, которые набирают обороты: велосипеды, самокаты и т. д.

Можно ли через архитектуру менять привычки людей или сначала должна измениться культура?

Я считаю, это параллельные процессы, которые идут рука об руку. Однозначно современная продуманная архитектура меняет даже настроение, когда мы, например, путешествуем. Но в то же время она создается людьми, а как живут эти люди — вот большой вопрос. Как живут наши рядовые архитекторы из проектных институтов, какая у них насмотренность, как часто они путешествуют, как много они видят за пределами компьютера? Привычки людей менять можно, и через архитектуру можно. Но людей меняют люди, и для этого архитекторы и проектировщики должны стать проводниками этой новой культуры и взглядов, а для этого нужно создать условия и мотивацию.

Девелоперы часто ориентируются на экономику, а не на качество среды. Где проходит граница компромисса между бизнесом и городской ценностью?

Есть такая фраза — вкусы воспитываются. Мне кажется, по мере развития кругозора нашего рядового потребителя недвижимости эта черта будет сдвигаться. До недавних пор архитектура не была первой в списке потребностей горожан. Нам важнее были квадратные метры и функциональность комплекса. Могу утверждать, как человек, который знает многих застройщиков и многократно выбиравший недвижимость себе и клиентам.

Проще говоря, если потребитель будет более требователен к архитектуре, благоустройству, общему ансамблю района, девелоперы неизбежно будут вынуждены строить более лако-

ничные с точки зрения городской архитектуры объекты. Просто потому, что в противном случае это будет экономически невыгодно. Иначе мы не можем заставить девелоперов строить себе в убыток, только через архитектурное просвещение потребителей.

Насколько архитектор в Казахстане сегодня может влиять на решения, а не просто обслуживать запрос?

Я думаю, рядовой архитектор не имеет большого влияния сегодня. Но это не вина общества, таковы реалии. Вооружившись личным брендом, экспертным блогом, коллаборациями и определенными навыками доносить ценные идеи, я думаю, любой человек может влиять на решения. Но для этого нужно проделать работу, нужно доказать экспертность и показать свои намерения и результаты.

Архитекторы должны больше высказываться, больше освещать то, над чем работают, и объяснять свои решения публично, тогда, возможно, с поддержкой общественности влияния будет намного больше там, где оно необходимо и экологично.

Какие мировые урбанистические подходы, на ваш взгляд, действительно применимы в наших городах, а какие остаются теорией?

Мне нравятся идеи устойчивого города, умного города и идеи нового урбанизма, соразмерного человеку. Больше пешеходных зон, 15-минутная доступность ключевых потребностей, разумное использование транспортных узлов, сокращение трафика. При этом нам надо стараться уходить от идей органической хаотичной застройки и от функциональной массовой застройки. Думаю, и то и другое вполне реализуемо и в теории, и на практике.

Вы работаете с архитекторами и дизайнерами как наставник. Какие ошибки в мышлении чаще всего мешают им создавать качественную среду?

У талантливых творческих людей есть две беды: самоуверенность и неуверенность в себе. Чаще всего я выявляю у коллег такие «болезни» ума, как «синдром самозванца» и перфекционизм, которые, как ни парадоксально, идут в паре и даже имеют общие корни в психологии. Первое мешает начать, второе мешает закончить. Это нормально, большинство творческих людей интровертивны, их внимание направлено вовнутрь, они привыкли коммуницировать с миром через творчество. Им проще сидеть над картинкой, чем открыто озвучить свои идеи. И это проблема.

Когда наше внимание постоянно направлено внутрь, мы рискуем заикнуться на себе и не замечать, что происходит вокруг. А создание качественной среды — это большая и внимательная работа с внешним и часто в контакте с другими людьми. Поэтому, конечно, коллеги, которые смогли обуздать собственное эго и не придавать чрезмерное значение своей персоне и, как следствие, своим трудам, зачастую более плодотворны на хорошие работы в создании качественной среды.

«Генплан нельзя менять под интересы застройщиков» — Людмила Кузнецова о необходимости ограничений и независимого контроля

Каким должен быть генплан города, который живет в условиях сейсмических рисков, дефицита ресурсов и нарастающей нагрузки на инфраструктуру? Ранее [в интервью о кризисе генпланирования](#) Людмила Кузнецова говорила о системных ошибках, которые влияют на развитие городов Казахстана. В продолжение этого разговора мы рассматриваем Алматы как показательный пример того, как эти проблемы проявляются на практике.

Градостроительный эксперт Людмила Кузнецова объяснила где она видит системные риски и какие решения считает принципиальными, если город действительно хочет развиваться, а не реагировать на последствия.

Людмила, почему, на ваш взгляд, корректировка генплана Алматы вызвала столько вопросов у экспертов?

Корректировка генплана вызвала столько вопросов, поскольку сомнения есть и к основаниям пересмотра, и к самому содержанию документа. Эксперты, в частности, не увидели полноценного анализа реализации генплана 2023 года, без которого трудно обосновать необходимость новых изменений.

В документе указано, что корректируется действующий генплан Алматы до 2040 года, утвержденный Постановлением Республики Казахстан №349 от 3 мая 2023 года, однако не уточняется, какие именно разделы были изменены и по каким причинам. Доводы, приведенные в обосновании, выглядят неубедительно. Складывается впечатление, что город вновь пересматривает стратегический документ, не ответив на вопрос, почему предыдущая версия не сработала. Отсюда и ощущение, что генплан все больше превращается из инструмента управления развитием в механизм легализации уже сложившихся процессов, что закономерно вызывает обеспокоенность не только профессионального сообщества.

Можно ли сегодня сказать, что Алматы приближается к пределу своих возможностей по численности населения?

Да, такие признаки уже очевидны. Алматы развивается в условиях жестких природных ограничений, связанных с замкнутым предгорным рельефом и низкой аэрацией воздушного бассейна, сейсмичностью, дефицитом водных ресурсов и критическим качеством воздуха. В социально-экономическом обосновании генплана заложено серьезное противоречие.

На одной странице прямо указано: «По показателям инфраструктуры и экологии Алматы значительно отстает от уровня развитых городов мира». В индексе инфраструктуры «Mercer» город занимает 172-е место среди 230, а в индексе загрязнения «Numbeo» — 214-е место из 297. При этом на другой странице прогнозируется рост суммарного дневного населения к 2040 году до 3,9–3,95 млн человек. А далее по тексту уточняется, что за 16-летний период численность населения увеличится на 1,3 млн человек (на 57,1%).

Возникает вопрос: как при таком форсированном росте населения планируется преодолеть уже признанное авторами «катастрофическое» отставание инфраструктуры и экологии? Вместо инерционных демографических прогнозов приоритетом должна стать предельная емкость города. Это не только число жителей, но и лимиты по воде, пропускная способность путей эвакуации и сохранение незастроенных пространств как резервов безопасности. Текущее уплотнение, заложенное в генплане, эти резервы сокращает.

Необходимо рассмотреть возможность законодательного закрепления экологического и сейсмического лимита. Это позволит перейти от пассивного прогнозирования притока населения к жесткому нормированию развития: город должен принимать ровно столько жителей, сколько он способен обеспечить ресурсами и безопасностью без угрозы для жизни.

Хватит ли Алматы воды, энергии и коммунальной инфраструктуры при таком росте населения?

Ресурсы рек Малая и Большая Алматинка практически исчерпаны, и, если численность населения приблизится к 3,5–4 миллионам человек, город может столкнуться с необратимым дефицитом питьевой воды, который уже невозможно будет покрыть без масштабных вложений в новые системы и источники водоснабжения. При этом в корректировке генплана принципиальных решений этой проблемы не предлагается. Чтобы хотя бы сохранить нынешнее, далеко не идеальное состояние инфраструктуры при росте населения на 57 процентов, мощности ЖКХ придется увеличить более чем в полтора раза.

Для реального улучшения — в два-три раза.

У города есть природная емкость, которую невозможно расширить административным решением. Воздух в котловине не станет чище только потому, что в генплане предусмотрено больше озеленения, если нагрузка от четырех миллионов жителей продолжит расти. Объем воды в ледниках также не увеличится от утвержденной цифры населения. Поэтому вопрос упирается не только в инженерные мощности, но и в реальные природные ограничения.

Дополнительную тревогу вызывает отсутствие анализа последствий уже существующей застройки, включая предгорные территории, а также слабая проработка вопросов обращения с отходами. Неясно, рассматривается ли система управления ТБО как часть единого подхода для агломерации или ставка делается на отдельные решения вроде строительства мусоросжигательного завода в самом Алматы. О том, какие уже проблемы с вывозом мусора есть в Алматы я рассказала в интервью [«Мусорный тупик Казахстана, почему мы платим за «воздух» и живем на свалках?»](#).

Нужны ли Алматы ограничения на новое строительство в отдельных районах?

Да, ограничения на новое строительство в отдельных районах необходимы. В первую очередь речь идет о запрете на дальнейшее увеличение плотности застройки в квадрате Горная — Аль-Фараби — Саина — Рыскулова — ВОАД. Новое строительство здесь, на мой взгляд, допустимо только в формате реновации, причем с сохранением или снижением этажности и обязательным увеличением открытых пространств, которые могут выполнять функции резервов безопасности и эвакуации.

В качестве примера современного подхода к экономике градостроительства можно привести опыт одной из ведущих проектных компаний Нидерландов, с которой нам повезло поработать. В рамках одного из своих офисных проектов они сознательно пошли на увеличение территории озеленения и благоустройства прилегающего участка.

Несмотря на то, что это привело к уменьшению общей площади здания, капитализация объекта выросла: стоимость квадратного метра увеличилась, а сам объект стал более привлекательным для высококласных арендаторов. Это прямое доказательство того, что инвестиции в "зеленую" инфраструктуру и качество среды приносят большую экономическую выгоду, чем простая максимизация плотности застройки. Именно такого понимания ценности территории сегодня остро не хватает в подходах к развитию Алматы.

Необходим и мораторий на ввод новых многоквартирных жилых комплексов в районах, где износ инженерных сетей превышает 60 процентов, до полной модернизации инфраструктуры. Иначе застройка продолжит опираться на старые коммуникации, рассчитанные еще в 80-е под совсем другие нагрузки, что лишь усугубляет системные риски.

Отдельный вопрос связан с реорганизацией производственных территорий. Сейчас застройщику зачастую выгоднее использовать участки в центре с уже существующими, пусть и изношенными сетями, чем вкладываться в освоение пустых территорий, например, в Алатауском районе.

Вынос производства часто заканчивается его окончательным закрытием. Предприятие получает компенсацию за землю, гасит долги, а новые цеха на окраине так и остаются в проектах. В результате мы получаем «спальные гетто» на месте бывших заводов, которые еще больше усиливают маятниковую миграцию и нагрузку на дороги, так как рабочих мест в центре становится меньше, а жителей — больше.

Как вы оцениваете идею деления города на сектора — это решение проблемы или новый источник рисков?

Идею деления города на сектора я оцениваю скорее положительно. Переход от классического зонирования к секторному регламентированию может стать рабочим инструментом, если он действительно свяжет застройку с наличием сопутствующей инфраструктуры и поможет ограничивать точечное строительство.

Мы разработали и применили такую методику при корректировке генплана города Павлодара в 2023 и наш анализ показал, что при правильной организации мониторинга застройки этот подход должен сработать. Но эффективность этой модели зависит от того, насколько она защищена от произвольного пересмотра. Если завтра под очередного крупного инвестора можно будет изменить границы секторов или переписать их регламенты, тогда такой инструмент сам становится источником рисков. Нужна утвержденная методика и принципы деления на сектора.

Насколько нынешний генплан учитывает сейсмические риски?

В нынешнем виде генплан, на мой взгляд, недостаточно учитывает сейсмические риски. Для Алматы необходим Сейсмический и экологический паспорт каждого сектора, при котором ограничения влияют на допустимую нагрузку территории. Если сектор пересекается тектоническим разломом или расположен в русле ветрового коридора, его емкость по населению должна автоматически снижаться.

Проблема в том, что в текущей корректировке есть само деление на сектора, но нет прозрачной формулы, по которой это деление сформировано. В нынешней корректировке мы видим деление, но не видим прозрачной формулы: «Граница сектора = Тектоника + Ресурсы сети + Транспортная доступность». НИИ «Алматыгенплан» должен был сначала представить на градостроительный совет и общественности математическую модель деления, а не готовую карту 512 секторов. Без этого деление на сектора — это просто «нарезка пирога» в ручном режиме.

Может ли дальнейшая застройка ухудшить экологическую ситуацию и проблему смога?

Для Алматы, с его уникальными условиями — сейсмикой, горным рельефом и особенностями циркуляции воздуха, — нужны специальные региональные нормативы, более жесткие, чем общереспубликанские. Проблема в том, что отсутствует утвержденная методика разработки природно-экологического каркаса города. Без такой основы возникает вопрос, на каком основании вообще сформируется этот каркас в генплане.

Между тем именно он должен определять контуры урбанизированных территорий, где допустимо развитие, и зоны, где дальнейшая застройка должна быть ограничена или запрещена ради сохранения ландшафта, вентиляционных коридоров и создания общественных пространств.

Улучшение в индексе Numbeo невозможно при увеличении «дневного населения» до 4 млн человек. Больше людей = больше транспорта, больше мусора, больше потребления энергии. Генплан предлагает мероприятия (озеленение, перевод на газ), но они имеют линейный характер, в то время как экологический ущерб при достижении критической плотности растет экспоненциально.

Почему транспорт остается одной из ключевых проблем, несмотря на все планы развития?

Без полноценной транспортно-градостроительной модели города невозможно системно планировать развитие транспортной сети, оценивать нагрузки, прогнозировать потоки и увязывать новые проекты застройки с пропускной способностью улиц и общественного транспорта. Именно поэтому возникают вопросы к самому генплану, где такой модели, по сути, нет.

Отдельный вопрос вызывает то, что в генплане не учтено развитие объектов Алматинского горного кластера, включая ГЛК «Кокжайлау» (Almaty Superski) и МедеоЭкоПарк. Между тем это проекты обещают общий потенциальный поток до 50 тысяч посетителей в день, что напрямую влияет на транспортную нагрузку. Возникает вопрос, каким образом предусмотрена транспортная доступность к этим объектам и почему это не учтено в системе планирования уже сейчас. Или этот вопрос будет основанием для корректировки генплана в следующем году?

Как вы оцениваете реализацию полицентрической модели для Алматы?

В 2024 году в Алматы по открытым данным создано около 74–85 тысяч рабочих мест, однако большинство из них — это сфера услуг, торговля и строительство. Без выноса крупных головных офисов, госучреждений или создания высокотехнологичных производств в полицентры они рискуют остаться спальными районами с набором магазинов у дома. Экономического магнита, способного конкурировать с историческим центром, пока не создано.

Модель полицентричности работает, только если житель полицентра «Запад» не едет в центр. Скорость реализации рельсового транспорта в Алматы исторически низкая. Без скоростной связки между полицентрами (не через центр!) маятниковая миграция никуда не денется. Идея полицентричности — это единственный теоретически верный путь спасения Алматы от коллапса. Но её реализация в Алматы сейчас выглядит скорее, как попытка «догнать» уже случившийся хаотичный рост, чем как опережающее развитие.

Нужен ли независимый аудит генплана Алматы?

Думаю, что инициирование независимого международного аудита — это, пожалуй, единственный способ разорвать круговую поруку между местными проектировщиками, застройщиками и чиновниками. Когда внутренние фильтры (НИИ, Маслихат, МПИС) перестают работать, нужна внешняя экспертиза.

Международный аудит необходим прямо сейчас для:

объективной оценки ресурсного лимита. Иностранные эксперты (например, из стран со схожей сейсмикой и ландшафтом, как Япония или Швейцария) могут дать беспристрастный расчет максимальной антропогенной нагрузки. Если они скажут, что 4 млн человек в этой котловине — это биологический предел, игнорировать это будет гораздо сложнее

аудита «бумажных» мощностей. Проверка того, насколько заложенные в корректировку 2025 года МВт и кубометры воды реально обеспечены источниками, а не являются просто цифрами для обоснования застройки.

сейсмической верификации. Проверка плотности застройки в 512 секторах на соответствие нормам безопасности при эвакуации. Международный стандарт безопасности жизни часто выше локальных СНИПов, подстроенных под интересы девелоперов.

экологического вето. Если аудит подтвердит, что Алматы прошел точку невозврата по качеству воздуха, это может стать основанием для наложения международного моратория на расширение города до момента фактического улучшения показателей (индексов Mercer и Numbeo).

Какие решения вы считаете первоочередными для того, чтобы снизить нагрузку на город?

В первую очередь необходимо вернуть статус неприкосновенности меридиональным ветровым коридорам вдоль русел рек. Снос незаконных строений в водоохранных полосах должен быть постоянным процессом высвобождения «легких» города. Это напрямую связано и с экологией, и с вентиляцией городской среды.

Необходим и законодательный запрет на увеличение плотности застройки в квадрате Горная — Аль-Фараби — Саина — Рыскулова — ВОАД. Любое новое строительство здесь должно идти только в формате реновации, с сохранением или снижением этажности и обязательным увеличением открытых пространств для эвакуации.

Еще одна срочная мера — мораторий на ввод новых многоквартирных жилых комплексов в районах, где износ инженерных сетей превышает 60 процентов, до полной модернизации инфраструктуры. Иначе нагрузка на старые коммуникации будет только расти.

Отдельно необходимы законодательные изменения. Следует запретить выделение бюджетных средств на новую корректировку генплана, пока не опубликован и не утвержден независимым органом отчет о реализации действующего документа. В нем должно быть четко показано, сколько инфраструктуры построено против запланированного и какой объем жилья введен относительно норм.

Отчет о реализации и обоснование корректировки должны проходить через обязательные публичные слушания с участием независимых экспертов, имеющих право накладывать вето, если показатели экологии и инфраструктуры (те самые индексы Mercer и Numbeo) ухудшились.

«Архитектор должен быть мостом между жителями и властью», - Тамирлан Начметдинов о балансе между транспортом, озеленением и интересами жителей

Архитектор **Тамирлан Начметдинов** формирует современный облик Астаны через проекты, которыми ежедневно пользуются тысячи людей. В его портфолио — знаковые общественные пространства, включая Green Line, Парк мира и Согласия «Древо жизни», улицу Сатпаева и другие проекты, повлиявшие на развитие города. Как заместитель руководителя центра урбанистики Centerofurbanism, он работает на пересечении архитектуры, урбанистики и общественного диалога.

В интервью с Тамирланом Начметдиновым мы поговорили о том, как рождаются проекты для людей, почему качественное общественное пространство становится инструментом развития городов, как меняются запросы жителей и какую роль сегодня архитектор играет в будущем Астаны и других городов Казахстана.

Тамирлан Камильевич, почему вы выбрали архитектуру, был ли это осознанный выбор или путь сложился постепенно?

Для меня выбор архитектуры был абсолютно осознанным и, можно сказать, начался еще в детстве. Я родился и вырос в Астане, и уже в начальных классах школы мне очень нравилось рисовать здания города. Я мог часами сидеть за такими рисунками, прорабатывая детали, придумывая формы. Моя мама, заметив этот интерес, одной из первых сказала, что это может стать моей будущей профессией. С этого момента у меня появилось четкое понимание, кем я хочу стать.

Дальше этот путь был достаточно целенаправленным. В старших классах я начал глубже интересоваться архитектурой и городом в целом, занимался научными проектами, связанными с развитием городской среды. Это помогло мне лучше понять профессию, и утвердиться в своем выборе. После школы я поступил в Казахский агротехнический университет на факультет архитектуры, где параллельно с учебой уже начал работать по специальности и получать практический опыт.

Если говорить об урбанистике, которой я занимаюсь сейчас, то здесь путь сложился скорее постепенно и в какой-то степени по счастливой случайности. Около шести лет назад я узнал, что в Астане функционирует центр, занимающийся развитием городской среды. Мне предложили разработать концепцию развития одного из участков города. Со временем это дало результат: работу оценили, и меня пригласили в эту сферу. С тех пор я продолжаю развиваться в урбанистике и действительно получаю удовольствие от того, что могу работать на благо моего родного города.

В проекте «Древо жизни» заложен сильный символический слой. Насколько для вас важны смыслы в архитектуре?

«Древо Жизни» стал для меня особенно интересным и ответственным опытом. Его создание было приурочено к приезду Папы Римского Франциска для участия в VII Съезде лидеров мировых и традиционных религий. Перед нами стояла непростая задача - заложить глубокий, объединяющий смысл, который был бы понятен и близок представителям разных вероисповеданий, не задев ничьи чувства, а наоборот - подчеркнув идею единства.

Главная ценность проекта - это именно идея и проработка смысловых деталей. Центральным элементом стал полукупол с дубом, расположенным внутри сферического пространства.

Сфера символизирует жизнь всех людей на планете под единым небом, а само дерево - «древо жизни» - олицетворяет непрерывность, связь поколений и развитие.

В центре композиции также предусмотрена водная гладь и фонтан, стекающий по камню. Вода здесь выступает как символ жизни, движения и обновления. Звук воды в сочетании с образом дерева создает атмосферу спокойствия и размышления, призывая к согласию, миру и взаимному уважению. Пространство организовано таким образом, чтобы человек ощущал себя частью чего-то большего. Вход в полукупол осуществляется через четыре стороны света - это символ открытости, равенства и объединения всех направлений и культур, своего рода метафора духовного храма, доступного каждому.

Дополнительный смысловой слой заложен в деталях: на внутренней поверхности купола размещены арт-инсталляции, связанные с темой времени, как послание современным поколениям о преемственности и ответственности за будущее.

Особое значение имеет и ландшафтная часть: вокруг центрального холма было высажено 55 деревьев - по числу участников съезда мировых религий. Этот жест стал живым символом участия и единства. Позже, уже в рамках реализации проекта, территория была дополнительно благоустроена: появились новые посадки, водопадный фонтан, а также тематический тоннель, в котором художники отразили образы истории вдоль ветвей дерева.

Важно, что сам проект получил положительную оценку со стороны участников съезда - это подтверждение того, что заложенные смыслы были считаны и приняты.

Отвечая на вопрос, насколько важны смыслы в архитектуре, я бы сказал: они являются ее основой. Именно смысл делает пространство живым, наполняет его содержанием и создает эмоциональную связь с человеком.

Green Line стал заметным проектом для города. Какая идея была для вас в нем главной?

Для меня ключевая идея Green Line родилась в самом начале работы над проектом - создать полноценное пешеходное пространство без автомобильного транспорта. Изначально, согласно генеральному плану, на этом месте предполагалась дорога. Однако по результатам анализа территории стало очевидно, что район характеризуется высокой плотностью застройки и испытывает дефицит зеленых и парковых пространств. Кроме того, запрос жителей указывает на необходимость создания озеленённого пешеходного бульвара, а не очередной транспортной артерии.

Основой концепции стало озеленение и формирование комфортной городской среды. Мы стремились создать пространство, где людям будет приятно находиться в любое время, с разнообразными функциональными зонами в шаговой доступности: велодорожки, беговые маршруты, места для отдыха, активности для детей.

После реализации первой очереди - от улицы Култегін до улицы Анет Баба - стало понятно, что выбранное направление положительно откликается у жителей. Большинство людей поддержали идею пешеходного бульвара без автомобильного движения и высказались за дальнейшее развитие проекта в данном формате. Это, на мой взгляд, самый важный показатель - когда пространство начинает жить и становится востребованным.

Сейчас ведется строительство второй очереди, которая завершит формирование бульвара как единой оси протяженностью более 2 километров. Я искренне надеюсь, что подобные проекты будут получать все больше внимания в будущем. Городу нужны такие бульвары - особенно в районах с плотной застройкой и нехваткой зеленых зон. Это инвестиция не только во внешний вид города, но и в качество жизни людей.

Как работать с населением и убеждать жителей в необходимости тех или иных изменений?

Работа с жителями- это прежде всего диалог. Важно регулярно проводить встречи, быть в контакте и объяснять проект простым, понятным языком. Люди должны понимать, почему предлагаются те или иные решения. Как архитектор, я опираюсь на профессиональный опыт и вижу решения шире, с учетом долгосрочной перспективы, сценариев использования и качества среды.

Поэтому важно доносить эти вещи через наглядные инструменты: презентации, визуализации, сравнение с реализованными проектами в других городах. Когда человек видит примеры и понимает логику, он начинает воспринимать изменения более осознанно.

При этом нужно принимать, что у разных жителей разные ожидания и интересы. Угодить всем невозможно, но можно найти баланс и аргументированно объяснить, почему выбранное решение является оптимальным. И, конечно, многое зависит от личного отношения. Если архитектор искренне вовлечен в проект, «болеет» за него и говорит честно, это чувствуется. В таком случае доверие возникает быстрее, и убеждение становится не давлением, а результатом открытого и уважительного диалога.

Как влиять на чиновников, большинство из которых больше думают о парковках и расширении дорог?

Сегодня существует немало инструментов взаимодействия: обращения, общественные обсуждения, профильные площадки, через которые жители могут направлять свои предложения и замечания. Эти запросы рассматриваются ответственными органами, и при достаточной аргументации они действительно влияют на итоговые решения. Важно, чтобы этот процесс был не хаотичным, а структурированным - с понятной позицией, обоснованиями и поддержкой.

В своей практике я часто сталкиваюсь с ситуацией, когда у жителей разные мнения, и в таких случаях ключевым фактором становится наличие консолидированной позиции самих жителей и их активность. Когда есть единый запрос, оформленный грамотно и последовательно, он гораздо быстрее доходит до лиц, принимающих решения.

Со своей стороны, как архитектор и урбанист, я обязан смотреть на ситуацию шире и учитывать интересы разных групп: пешеходов, жителей, автомобилистов, бизнеса. Да, часто есть перекос в сторону парковок и расширения дорог, но не всегда это происходит безосновательно. Бывают ситуации, когда транспортная инфраструктура действительно необходима. И здесь важно не впадать в крайности, а искать баланс, минимизируя конфликт между автомобилем и пешеходом.

Задача урбаниста быть неким мостом -объяснять эти вещи напрямую, в диалоге как с жителями, так и с представителями власти. Показывать альтернативы, приводить примеры, аргументировать решения с точки зрения качества городской среды и долгосрочной перспективы.

При этом я считаю принципиально важным участие жителей в процессе.

Городская среда -это прежде всего пространство для людей, и они имеют полное право высказывать свою позицию, участвовать в обсуждении проектов и получать понятные ответы от чиновников. Именно через такой треугольник -жители, специалисты и власть - формируются наиболее устойчивые и качественные решения.

Какой вы видите Астану, как местный житель?

Это мой родной город, в котором я с детства наблюдал его становление и развитие. Я видел, как растет каждое здание, как появляются новые парки и формируется городская среда, в котором чувствуется разнообразие: здесь соседствуют современные районы с динамичной архитектурой и более спокойные, почти «камерные» пространства со своей историей и атмосферой. И в этом, на мой взгляд, его особая ценность - каждый может найти свой уголок, свое состояние, свое ощущение дома.

Я воспринимаю Астану как свободный и просторный город. Здесь есть масштаб, воздух, ощущение открытого пространства, которое дает возможность не только жить, но и развиваться. Важно, что постепенно формируются условия для разных слоев населения - появляются общественные пространства, места для отдыха, прогулок, активности. Город становится более разнообразным по сценариям жизни, и это делает его по-настоящему комфортным.

Но при этом я понимаю, что это только начало пути. Астана - молодой город, и у него впереди еще много работы над качеством среды: озеленением, связностью пространств, развитием пешеходной инфраструктуры, созданием более уютных и «человеческих» масштабов.

Именно поэтому я смотрю на Астану с большим оптимизмом. У нее есть огромный потенциал стать не просто современным, а по-настоящему живым мегаполисом - городом, в котором комфорт сочетается с характером, а развитие идет в гармонии с потребностями людей. И как жителю мне хочется видеть ее именно такой - разнообразной, открытой и наполненной жизнью.

Как сделать Астану более комфортной и человекоцентричной?

В первую очередь, важно изменить вектор роста. Городу необходимо развиваться за счет расширения на новых территориях, а не за счет уплотнения уже сформированных районов и, тем более, не за счет застройки существующих парков и зеленых зон. В условиях, когда вокруг Астаны есть значительный земельный ресурс, нет объективной необходимости создавать чрезмерно плотную застройку внутри города.

Второй важный момент - это градостроительная политика. Я считаю, что необходимо на уровне города формировать более сдержанный подход к жилой застройке: ориентироваться на дома средней этажности, порядка 5–6 этажей. Это позволяет создавать более человеческий масштаб среды, улучшает инсоляцию, снижает нагрузку на инфраструктуру и формирует более комфортные дворы и улицы. Высотные «муравейники» на 20–30 этажей, при всей их экономической эффективности, часто приводят к перегрузке территорий и ухудшению качества жизни.

Отдельное и ключевое направление - это озеленение. Моя личная позиция ставить во главу угла дерево нежелезобетонный асфальт. Для Астаны с ее климатом наличие зеленых пространств - это вопрос комфорта и здоровья. В последние годы этому уделяется больше внимания, и это правильный вектор. Важно не только создавать новые парки, но и внедрять системные нормы: например, не так давно нами разработано требование по обязательной высадке деревьев перед вводом жилых объектов в эксплуатацию, с учетом правильного подбора пород под местные климатические условия.

Это формирует более устойчивую и жизнеспособную зеленую среду.

Также важно продолжать изучать и адаптировать международный опыт. Многие города уже прошли путь от ориентированности на транспорт к ориентированности на человека, и эти практики дают измеримые результаты. Но при этом важно не копировать, а грамотно адаптировать решения под местный контекст.

И в конечном итоге, главный приоритет - это человек. Город должен быть удобным для пешехода, безопасным, зеленым и разнообразным по функциям. И чем больше в нем будет качественных общественных пространств, парков и озелененных территорий, тем более комфортной и живой станет Астана.

Как благоустройство меняет рынок недвижимости Астаны: интервью с флиппером

Сегодня на рынке недвижимости в Астане покупатели всё чаще обращают внимание на среду вокруг дома — озеленение, благоустройство дворов, парковочные пространства, инфраструктуру. Мы поговорили с основателем проектов **Incify** и **Flip Club Astana Вячеславом Горбуновым**, о том, как благоустройство влияет на стоимость недвижимости, почему качественно продуманные ЖК продаются быстрее, и каким он видит будущее Астаны.

Вячеслав, с чего началась ваша работа с недвижимостью?

Я по профессии маркетолог. Когда-то у меня была собственная маркетинговая компания, и в какой-то момент мы начали работать с одной строительной компанией в сфере недвижимости. В качестве эксперимента мы создали страницу Incity Astana. Тогда в Казахстане практически никто не снимал недвижимость в современном формате: динамичные пролеты камерой, кинематографичная подача и профессиональная озвучка. Мы сняли первый ролик квартиры, выложили его в TikTok и Instagram — и буквально за сутки он набрал почти 200 000 просмотров. В тот момент мы поняли, что рынок очень нуждается в качественной подаче недвижимости.

Под роликом было огромное количество комментариев, сообщений и запросов. На квартиру практически сразу появились покупатели. Люди начали активно интересоваться размещением своих объектов. Тогда мы приняли решение развивать проект дальше. Сначала мы размещали квартиры бесплатно, чтобы собрать базу объектов и аудиторию. Аккаунт начал стремительно расти: подписчики, просмотры, доверие аудитории. Нам ежедневно писали по вопросам покупки квартир, просмотров и рекламы объектов. Позже мы внедрили платные размещения, и так появилась компания Incity, которой в сентябре 2026 года исполняется уже 3 года.

Сегодня Incity — одна из самых узнаваемых независимых площадок недвижимости в Астане.

- около 40 000 подписчиков в Instagram;
- более 50 000 подписчиков в TikTok;
- собственный узнаваемый фирменный формат съемки, который мы ни разу не меняли
- летающая камера и профессиональная озвучка;
- команда агентов, брокеров и партнеров, работающих вместе с нами.

Как работа с недвижимостью изменила ваш взгляд на Астану?

Проработав в маркетинге и глубоко погрузившись в недвижимость, мы достаточно быстро поняли одну важную вещь — Астану уже не остановить. Этот город будет расти еще десятилетиями. За три года работы через нас прошло огромное количество объектов. Мы буквально изучили левый берег Астаны изнутри.

Мы работаем в основном в районах **Нура и Есиль**. За это время мы снимали квартиры практически во всех жилых комплексах этих районов. А те объекты, где мы не снимали, мы все равно изучали: сравнивали, анализировали, заезжали туда при подборе квартир под инвестиции и флиппинг.

В какой-то момент пришло понимание, что мы:

- понимаем, где сильные застройщики;
- где качественное строительство;
- какие ЖК ликвидны;
- где есть проблемы по качеству;

— какие районы будут расти;

— куда действительно стоит вкладывать деньги, а куда — нет.

Когда я увидел генеральное развитие города, стало окончательно понятно: Астана будет масштабироваться еще очень долго. Уже сейчас видно, как активно разрастаются новые районы — **Айтматова, Улы Дала** и другие направления. Город постоянно расширяется: появляется новый жилой комплекс, а вместе с ним практически сразу приходит инфраструктура — дороги, аллеи, коммерция, школы, парки.

У Астаны огромное преимущество — здесь все еще очень много пространства для развития, особенно на левом берегу. Уже сейчас понятно, куда именно город будет расти дальше. Именно поэтому мне так нравится рынок недвижимости Астаны. Для нас здесь колоссальное количество возможностей и перспектив. Город растет. Население растет. Спрос на недвижимость растет. Но самое главное — Астана становится действительно красивым и современным мегаполисом.

Особенно это заметно в последние годы: появились новые аллеи, общественные пространства, парки, арт-объекты. Город начал выглядеть намного более цельным и современным. Отдельно могу отметить [запуск ЛРТ](#) — проект, который долго обсуждали, но который в итоге стал частью новой Астаны.

Насколько сегодня люди обращают внимание на двор, чистоту и благоустройство при покупке жилья?

Сегодня люди стали гораздо больше обращать внимание не только на саму квартиру, но и на то, как в целом выглядит жилой комплекс. Рынок недвижимости в Астане развивается настолько быстро, что буквально за один-два года могут морально устареть общественные пространства внутри ЖК.

Город очень быстро меняется, и вместе с ним меняются стандарты жилья. Современные застройщики уже конкурируют не просто квадратными метрами. Они конкурируют атмосферой, архитектурой и качеством среды. Если посмотреть на жилые комплексы пятилетней давности, там все было намного проще: обычные дворы, стандартные площадки, минимальное благоустройство. А в новых проектах уже совершенно другой подход.

Сегодня застройщики используют:

современные фасады и облицовочные материалы;

продуманный ландшафтный дизайн;

стильные входные группы;

дизайнерские холлы;

воркаут-зоны;

уютные беседки;

современные детские пространства;

озеленение и полноценные общественные зоны.

И это напрямую влияет на стоимость и ликвидность недвижимости. Если взять две примерно одинаковые квартиры, но в разных жилых комплексах, то в приоритете почти всегда окажется тот объект, где современнее двор, красивее архитектура, качественнее благоустройство и приятнее сама атмосфера комплекса.

Почему в одних жилых комплексах чисто и ухоженно, а в соседних дворах уже через год всё выглядит уставшим?

Состояние жилого комплекса напрямую зависят от класса жилья. В домах бизнес- и элит-класса, как правило, совершенно другой контингент жильцов. Люди там больше ценят порядок, комфорт, чистоту и качество среды вокруг себя. За счет этого сам жилой комплекс со временем сохраняется намного лучше.

В таких домах обычно активные собственники, хорошо работает ОСИ или управляющая компания, есть старшие по дому, жильцы вкладываются в благоустройство и следят за порядком. Но очень важную роль играет и качество строительства.

Есть жилые комплексы, которые изначально построены качественно — хорошие материалы, нормальная инженерия, надежный фасад. А есть объекты, где спустя несколько лет начинают появляться проблемы: что-то отваливается, изнашивается, дом визуально начинает терять вид. И если сам дом начинает «сыпаться», то здесь уже никакое ОСИ полностью ситуацию не спасет.

Люди, которым важно качество жизни, постепенно начинают присматривать себе другое жилье и переезжают. А квартиры в таких домах чаще начинают сдавать в аренду. И это тоже очень сильно влияет на атмосферу комплекса. Потому что, как показывает практика, чем больше в доме собственников, тем ухоженнее территория. Люди вкладываются в место, где живут сами: следят за двором, участвуют в благоустройстве, берегут общее пространство.

Арендаторы, как правило, относятся к этому проще — потому что жилье временное. Поэтому по состоянию двора и самого дома очень многое можно понять. Если вы приезжаете в жилой комплекс и видите чистую территорию, порядок вокруг, то, скорее всего, людям здесь действительно нравится жить. Значит, дом качественный, и большинство жильцов заинтересованы сохранять эту среду.

А если во дворе беспорядок, все изношено, мусор, шумная атмосфера, то обычно это говорит либо о большом количестве арендных квартир, либо о слабом управлении домом, либо о том, что сам жилой комплекс уже потерял свою привлекательность для постоянного проживания.

Какие районы столицы вам больше всего сейчас нравятся?

Я живу в Астане с 2012 года, а впервые приехал сюда еще в 2008 году в командировку. И я прекрасно помню, какой город был тогда: поле, несколько административных зданий, старые жилые комплексы. А сегодня это уже настоящий мегаполис. Город, куда стремятся люди со всего Казахстана. Центр притяжения возможностей, бизнеса, строительства и инвестиций.

Как человек, который много лет живет в Астане и ежедневно ездит по городу, я действительно вижу, насколько сильно город преобразился.

Особенно это заметно в современных районах. Например, тот же [Greenline](#) — очень качественно реализованный район с хорошими прогулочными зонами, озеленением и современной городской средой. Там приятно просто находиться, гулять, проводить время.

Недавно в городе также открыли **Самал-парк** — бывший Сфера-парк. Очень интересное пространство получилось: современные площадки, зоны отдыха, много инвентаря для детей и активного отдыха. Да, там бывают сложности с парковкой, но если приезжать пешком или просто гулять, место действительно хорошее.

Отдельно можно выделить **ботанический сад** — это уже одно из главных мест притяжения в Астане. Огромная территория для прогулок, пробежек, спорта и отдыха. Практически каждый житель города там бывал.

Сейчас еще активно обсуждается строительство большого экопарка в районе **Сыганака** и **Зеленого квартала**. Судя по проектам, это тоже будет очень масштабная и важная локация для города.

За последние два года в Астане появилось очень много скверов, прогулочных зон и общественных пространств. И это очень сильно влияет на качество жизни. Потому что людям важно не только купить квартиру. Им важно понимать, что рядом есть место, где можно погулять с семьей, заняться спортом, посидеть вечером, спокойно провести время.

Конечно, остаются и районы, где этого пока не хватает. Есть места, где между домами просто бетон, негде припарковаться, нет лавочек, нормальных прогулочных зон, стоят открытые мусорные баки. И здесь городу еще точно есть куда развиваться.

Но если смотреть в целом, то Астана за последние годы стала намного более зеленой, современной и комфортной. И, наверное, нужно отдать должное текущему [акиму города — Женису Касымбеку](#). Многие жители действительно отмечают, что при нем город стал заметно красивее, зеленее и благоустроеннее.

Какие решения в благоустройстве Астаны вы считаете не очень удачными за последние годы?

Мне нравится, как в городе начали продумывать карманы для общественного транспорта, удобные съезды с бордюров, заезды в паркинги и современные тротуары. Особенно это заметно на левом берегу. Там во многих районах уже ощущается более современный подход к городской среде.

На правом берегу пока есть места, где с этим сложнее — не везде есть полноценные тротуары, не всегда удобно передвигаться пешком. Но если говорить честно, есть и решения, которые лично мне не очень нравятся.

Например, в некоторых новых жилых комплексах слишком сильно увлекаются декоративным благоустройством в ущерб удобству движения автомобилей. Иногда делают лишние тротуары там, где они по сути не нужны. Есть отмостка вдоль здания, по которой уже можно спокойно ходить, затем идет озеленение, потом еще один тротуар, а иногда — еще одно озеленение и еще один тротуар.

Плюс часто встречаются эти полукруглые закругления на перекрестках внутри дворов. Визуально это выглядит красиво, но на практике создает проблемы. Потому что ночью, когда не хватает парковочных мест, люди начинают ставить машины прямо возле этих закруглений, и в итоге двум автомобилям становится очень сложно разъехаться. Я думаю, многие жители Астаны понимают, о чем идет речь — особенно в густо застроенных районах левого берега.

Еще одна большая проблема — непродуманные парковки и отсутствие нормальной разметки. Бывает, что по логике машину нужно ставить параллельно дороге, но люди паркуются под углом 45 или даже 90 градусов, и задняя часть автомобиля начинает выступать на проезжую часть. В итоге дорога сужается настолько, что две машины уже не могут нормально разъехаться.

И это сейчас одна из главных проблем новых активно застроенных районов Астаны: красивое благоустройство иногда начинают ставить выше практичности и нормальной дорожной логистики внутри дворов.

Есть ли в городе районы или ЖК, которые вы могли бы назвать примером хорошего содержания территории?

Наверное, 60–70% современных свежих проектов уже делаются с хорошим подходом к территории и внутреннему пространству. Особенно это заметно у таких застройщиков, как **VI Group, Sensata Group, Bazis-A** и **Свой Дом**. Их свежие жилые комплексы хорошо продуманы с точки зрения благоустройства, озеленения и комфортной среды для жителей.

Если говорить по районам, то сейчас очень хорошо развивается район Городского романса и улицы Нажимеденова. Да и в целом районы, где проходит LRT, заметно расцветают. Там становится больше прогулочных зон, зелени, современных общественных пространств и удобной городской инфраструктуры.

Также заметно преобразился район возле **Барыс Арена** и **центрального стадиона**. В целом сейчас практически все ключевые центральные районы и перекрестки активно благоустраиваются, и по многим объектам работа всё ещё продолжается. Какой-то один конкретный

жилой комплекс выделить сложно, потому что достойных проектов действительно стало много. Но если смотреть именно на современные свежие ЖК, то у перечисленных выше застройщиков уровень благоустройства сейчас очень хороший.

Что сильнее влияет на ощущение чистого города: работа коммунальных служб или культура самих жителей?

Конечно, хочется отметить работу коммунальных служб города. Ежедневно можно наблюдать, как убирают улицы, чистят и моют дороги. Отдельно стоит отметить, что с появлением закрытых мусорных контейнеров стало намного чище возле мусорных площадок. Постоянно наносятся новые дорожные разметки, ремонтируются тротуары, стригутся газоны, ухаживают за деревьями, клумбами и кустарниками. Коммунальные службы действительно работают на высоком уровне, и в целом город выглядит чистым и ухоженным.

Также заметно, что и сами жители стали культурнее относиться к окружающей среде. Хотя, конечно, в некоторых районах всё ещё бывает грязновато. Возможно, это связано с нехваткой урн или с культурой поведения в общественных местах. Часто можно заметить, что мусор оставляют дети и подростки. Но в целом видно, что город развивается, становится чище, современнее и комфортнее для жизни.

Расскажите подробнее, если кто-то хочет продать свою квартиру, как ему с вами связаться?

Главная особенность [Incity](#) — открытая и честная модель работы. Любой собственник может разместить у нас свою недвижимость без посредников. Мы публикуем объект, указываем прямой номер владельца, и покупатели связываются напрямую. Клиент платит нам только за качественное продвижение объекта. Также у нас есть услуга полного сопровождения — когда собственник передает нам недвижимость под ключ, а мы берем на себя весь процесс продажи.

Вы также занимаетесь флиппингом, можно сказать, что через этот подход вы делаете рынок недвижимости в Астане более качественным и современным?

Направление флиппинга в Астане развивается очень активно. Мы видели, как быстро продаются качественно упакованные квартиры после ремонта, и поняли, что за этим направлением большое будущее.

Мы занимаемся покупкой объектов, ремонтом и упаковкой квартир, последующей продажей недвижимости с высокой ликвидностью. Мы работаем как на собственные средства, так и совместно с инвесторами. Человек, который хочет сохранить и приумножить капитал, может инвестировать вместе с нами в объекты недвижимости. Мы полностью берем на себя поиск объекта, аналитику, ремонт, реализацию и продажу. Инвестор получает готовую модель, где его деньги работают в недвижимости с потенциальной доходностью выше классических банковских инструментов.

Пока государство занимается благоустройством улиц, парков и общественных пространств, мы в каком-то смысле меняем город изнутри: обновляем старые квартиры, создаём более современное и комфортное жильё, поднимаем качество самих объектов недвижимости и среды, в которой живут люди.

Сегодня Incity — это медиа, маркетинг, недвижимость, флиппинг и инвестиции, объединенные в одну экосистему. В апреле прошлого года мы создали [Flip Club Astana](#) — клуб людей, которые инвестируют в недвижимость и зарабатывают на флиппинге. В это сообщество также входят риэлторы, представители застройщиков, подрядчики и другие специалисты, связанные с рынком недвижимости.

Сегодня это уже достаточно большое и полезное комьюнити. Внутри клуба мы постоянно обсуждаем рынок недвижимости, развитие города, создаём интересные инвестиционные продукты, проводим мастер-классы, сотрудничаем с поставщиками и застройщиками.

Flip Club Astana — это живое офлайн-комьюнити людей, которые растут вместе со своим окружением, обмениваются опытом, находят партнёров и вместе развиваются. Если вам интересна недвижимость, инвестиции и развитие городской среды, [присоединяйтесь к сообществу](#).

«Городская среда должна учитывать историю, природу и интересы жителей», — интервью с архитектором Асель Ахметовой

Плотная застройка, сокращение зеленых зон и города, постепенно теряющие свою уникальность, становятся одними из главных вызовов современной урбанистики в Казахстане. Архитектор, член Союза Архитекторов РК, преподаватель-лектор КазГАСА и PhD-кандидат **Ахметова Асель Тологеновна** рассказала, почему развитие городов должно опираться на интересы жителей, как меняются взгляды молодых архитекторов и какую роль в сохранении природного и культурного наследия могут сыграть геопарки.

Асель Тологеновна, какие три проблемы сегодня сильнее всего снижают качество городской среды в Казахстане?

Качество городской среды сегодня определяется не только уровнем благоустройства, но и тем, насколько город способен обеспечивать комфорт, безопасность, экологическую устойчивость и высокое качество жизни для своих жителей. И на мой взгляд, сегодня можно выделить эти три ключевые проблемы:

Первая - приоритет автомобиля над человеком, что приводит к перегруженности улиц, ухудшению экологической ситуации и снижению качества общественных пространств. Особенно остро эта проблема проявляется в Алматы, где высокая плотность застройки и стремительный рост автомобилизации создают значительную нагрузку на транспортную инфраструктуру и городскую среду.

Вторая - сокращение и фрагментация зеленых территорий, которые играют важную роль в формировании благоприятного микроклимата и комфортной городской среды. В условиях уплотнения застройки Алматы сохранение существующих зеленых зон становится одним из ключевых факторов экологической устойчивости города. Утрата озелененных территорий напрямую влияет на качество воздуха, температурный режим и общее благополучие жителей.

Третья - недостаточное внимание к локальной идентичности при развитии городов. Многие новые проекты ориентированы на универсальные решения и не всегда учитывают реальную ситуацию участка или исторические, культурные и природные особенности конкретного места. В результате города постепенно теряют свою уникальность и характер, которые формировались на протяжении десятилетий.

Как архитектор и преподаватель, замечаете ли вы изменения в подходах молодых специалистов? Каким они видят современный казахстанский город?

Безусловно, изменения заметны. Современное поколение молодых архитекторов значительно больше внимания уделяет вопросам устойчивого развития, экологии, качеству общественных пространств и потребностям человека. Если раньше в центре внимания чаще находился сам объект архитектуры, то сегодня всё большее значение приобретают вопросы городской среды, мобильности, озеленения и комфортного взаимодействия людей с пространством.

Как преподаватель школы Архитектуры, Международной образовательной корпорации (КазГАСА), я вижу, что студенты всё чаще поднимают темы экологической устойчивости, сохранения культурного наследия, адаптации городской среды к климатическим изменениям и использования современных цифровых технологий в проектировании.

Мы с коллегами постоянно совершенствуем образовательные программы, стремясь адаптировать их к современным вызовам профессии и международным тенденциям развития архи-

тектуры и градостроительства. В учебный процесс активно интегрируются вопросы устойчивого развития, урбанистики, инклюзивности, цифрового моделирования, искусственного интеллекта и сохранения культурного наследия.

Современный казахстанский город молодые специалисты видят более комфортным, экологичным и ориентированным на человека. Это город с качественными общественными пространствами, доступной средой и сохраненной историко-культурной идентичностью. При этом они понимают, что развитие города должно происходить не за счет утраты его уникальности, а через бережное отношение к природному и культурному наследию, формирующему лицо каждого города.

В Алматы недавно в пилотном режиме запустили выделенную автобусную полосу на улице Саина. Как вы оцениваете это решение с точки зрения современной урбанистики?

С точки зрения современной урбанистики развитие приоритетного общественного транспорта является одним из ключевых инструментов повышения мобильности города. Выделенные полосы позволяют сделать общественный транспорт более предсказуемым, быстрым и конкурентоспособным по сравнению с личным автомобилем.

Опыт BRT на улице Тимирязева показал, что подобные решения могут существенно повысить скорость и регулярность движения автобусов, хотя первоначально вызывают неоднозначную критику за сокращение автодорожных полос и создание сильных заторов в часы пик. Поэтому эффективность выделенной полосы на улице Саина необходимо оценивать комплексно - с учетом транспортных потоков, пересадочной инфраструктуры, удобства для пешеходов и реального влияния на транспортную систему города.

Над какой темой вы сейчас работаете в рамках PhD, и почему выбрали именно ее?

В рамках докторского исследования я работаю над темой «Устойчивая архитектура геопарков Казахстана в контексте сохранения культурного наследия». Данное направление находится на стыке архитектуры, экологии, туризма, охраны наследия и территориального развития.

Актуальность темы обусловлена тем, что Казахстан обладает значительным природным, геологическим и культурным потенциалом, однако вопросы архитектурной организации геопарков и формирования устойчивой среды для сохранения и популяризации этого наследия остаются недостаточно изученными.

В качестве одного из исследовательских кейсов рассматривается геопарк «Арал» в Кызылординской области - первый и на сегодняшний день единственный геопарк Казахстана, который в настоящее время проходит процедуру международной экспертной оценки для включения в Глобальную сеть геопарков UNESCO.

Получение данного статуса станет важным шагом для повышения международной узнаваемости региона, развития научных исследований, устойчивого туризма и привлечения внимания общественности к экологическим проблемам Приаралья.

Научно-исследовательская экспедиция на территории геопарка «Арал» была проведена совместно с Нигматовой С.А. доктором геолого-минералогических наук Института геологических наук имени К.И. Сатпаева, а также с Темірбек С.К. директором геопарка «Арал» Исполнительной дирекции Международного фонда спасения Арала Республики Казахстан (ИД МФСА РК). В ходе совместной работы были проведены консультации по вопросам развития геопарка, изучены перспективы его включения в международную сеть UNESCO Global Geoparks и определены направления дальнейшего научного и проектного сотрудничества.

В рамках исследования была проведена научно-исследовательская экспедиция в Кызылординскую область совместно с научным руководителем - доктором архитектуры Республики Казахстан, заведующей кафедрой UNESCO по сохранению историко-культурного наследия Международной образовательной корпорации Глаудиновой М.Б. В ходе экспедиции также был подписан меморандум о сотрудничестве между Международной образовательной корпорацией (МОК) и геопарком «Арал».

В ходе полевых исследований были обследованы территория геопарка «Арал», город Арал и объекты природного, культурного и исторического наследия региона. Были посещены визит-центр геопарка «Арал», термальный источник Акеспе, каньон Карасандык, дюны Шижага, а также ряд объектов, отражающих природное разнообразие и геологическую историю.

Дополнительно были проведены исследования культурно-исторических объектов Кызылординской области, включая мемориальный комплекс Коркыт-Ата и археологический комплекс Жетыасар - систему древних городищ и крепостей, расположенных в низовьях реки Сырдарья вдоль её древнего высохшего русла. В ходе экспедиции были изучены результаты археологических раскопок, пространственная организация исторических поселений и их потенциал для интеграции в туристические и культурно-познавательные маршруты региона.

В рамках экспедиции осуществлены натурные обследования объектов, фотофиксация, сбор аналитических материалов и изучение современного состояния территории. Полученные материалы используются для анализа архитектурно-пространственного потенциала геопарка, разработки концептуальной модели его устойчивого развития и подготовки рекомендаций по сохранению и популяризации природного и культурного наследия Приаралья. Результаты исследования имеют прикладной характер и планируются к внедрению в практическую деятельность геопарка «Арал» в рамках совместной научно-образовательной и проектной деятельности.

Почему я выбрала именно эту тему? Прежде всего потому, что данное направление остается недостаточно изученным как в Казахстане, так и в архитектурной науке Центральной Азии в целом. Несмотря на значительный природный и культурный потенциал страны, вопросы устойчивой архитектуры геопарков и их роли в сохранении наследия практически не рассматривались в качестве самостоятельного научного исследования.

На сегодняшний день в Казахстане отсутствуют комплексные научные работы, посвященные формированию архитектурной модели геопарков с учетом природных, культурных и социальных особенностей территорий. В этом заключается научная новизна исследования.

Впервые предпринимается попытка разработать универсальные архитектурно-планировочные принципы и концептуальную модель устойчивой архитектуры геопарков Казахстана с учетом культурного наследия, адаптируемую к различным ландшафтным условиям страны. Кроме того, тема имеет не только научное, но и практическое значение. Сегодня вопросы сохранения наследия, устойчивого туризма, экологического просвещения и развития регионов становятся все более актуальными.

Геопарки могут стать эффективным инструментом решения этих задач, объединяя охрану природного и культурного наследия с современными архитектурными и пространственными подходами. Мое исследование направлено не только на изучение существующего опыта, но и на формирование практических рекомендаций для будущего развития геопарков Казахстана.

Архитекторка и соосновательница Qalaba Айя Дуйсеева об обновлении фасадов Алматы

Архитекторка, исследователь городского наследия, соосновательница инициативы Qalaba и член Международного совета по сохранению памятников и достопримечательных мест (ICOMOS) Айя Дуйсеева вместе с Томирис Рамазановой и Акжаркын Тлеуберды занимается сохранением архитектурной идентичности города. Команда Qalaba собирает средства на реставрацию культовых советских мозаик и граффито, проводит научно-популярные лекции и создает площадки для открытых дискуссий о городской среде. Мы поговорили с Айей Дуйсеевой о том, почему исследование становится основой архитектурных решений, как международный опыт помогает сохранять наследие и что необходимо для бережного развития Алматы.

Qalaba — это независимый проект трёх архитекторок из Алматы, который исследует архитектуру как отражение истории, культуры и характера места. Расскажите о вашем участии в этом проекте?

Qalaba родилась из очень простого желания найти своих людей. Хотелось быть в окружении единомышленников, с которыми можно обсуждать идеи, спорить, вдохновлять друг друга и вместе что-то создавать. Со временем мы поняли, что таких людей в Алматы много, просто им не хватает пространства для общения и совместных проектов.

Так появился Qalaba, сообщество, где архитекторы, исследователи, художники и просто неравнодушные горожане могут знакомиться, учиться друг у друга и объединяться вокруг общих идей. Сейчас в рамках проекта я занимаюсь исследованиями, пишу материалы, организую мероприятия и работаю над инициативами по сохранению архитектурного наследия.

Вы участвовали в круглом столе «Обновление фасадов Алматы: как совместить комфорт жителей, архитектурное наследие и эффективное использование бюджета?» 11 июня в «Целинном», что для вас было самым важным в этой дискуссии?

На круглом столе для меня самым важным стало то, что обсуждение вышло далеко за рамки просто обновления фасадов, стало видно, что это сложная городская система, где одновременно задействованы жители, архитекторы, администрация, экономисты и специалисты по наследию. Это как раз то, чего часто не хватает в подобных инициативах: многостороннего взгляда и попытки договориться между разными интересами.

И в целом стало понятно, что такие процессы - это всегда очень сложная и длительная работа. В качестве примера можно привести Германию и программу Stadtumbau Ost, которая была запущена после объединения страны и активно реализовывалась примерно с 2002 по 2017 год. Это был масштабный государственный процесс, связанный с перестройкой городов Восточной Германии.

Поэтому мне кажется важным, что сама инициатива в Алматы появилась — она действительно давно назревала. И при этом опыт других стран скорее подсказывает, что подобные изменения требуют времени, аккуратности и постоянного диалога между всеми участниками процесса.

Как ваш опыт обучения архитектуры в Италии повлиял на ваш подход к проектам в Алматы?

В Италии у меня очень сильно закрепились мысли, что самое ценное в архитектуре - это понимание контекста. Нам часто не давали готовых ответов, и большую часть времени мы

сами тратили на исследование. Иногда это занимало треть проекта, а в реставрации - вообще месяцы: мы буквально разбирали здание по деталям, фиксировали каждую трещину, каждое изменение.

И главное, что я оттуда вынесла, что даже если времени мало, нельзя пропускать этап понимания места. Потому что без этого любое решение становится случайным.

Я сейчас в проектах в Алматы стараюсь даже при ограниченных сроках сначала хотя бы быстро собрать контекст: как живёт место, какие у него слои, как его используют люди. Пусть это не идеальное, но это даёт опору. Потому что потом ты всё равно принимаешь решения, даже контрастные, но они уже не из воздуха, а из понимания и обоснования.

Что бы вы посоветовали молодым архитекторам из Казахстана, которые хотят развиваться в направлении исследования городской среды?

Мне кажется, самое важное для молодых архитекторов в Казахстане - это читать город вне учебных кейсов. Просто много ходить пешком, смотреть не только на центр, но и на окраины, микрорайоны, промзоны, рынки. Именно там видно, как город реально живёт, а не как он должен выглядеть на бумаге.

Второе - это работа с памятью и контекстом. В таких городах, как Алматы, очень много слоёв: модернизм, советский период, постсоветская трансформация, всё это сосуществует одновременно. И важно уметь собирать это не только из книг, но и из архивов, интервью, личных историй жителей.

И третье - не замыкаться в архитектурной профессии. Исследование городской среды сегодня - это всегда междисциплинарная вещь. Это и социология, и культура, и экономика. И очень интересно уметь превращать свои наблюдения в форму, например, будь то карта, текст, выставка или фильм.

К Международному дню архитектора: Анастасия Булах о профессии, которая меняет города

1 июля, в Международный день архитектора, мы встретились с **Анастасией Булах** — архитектором и дизайнером интерьеров из Астаны, основателем ИП «Модулор». В этом году исполняется десять лет ее профессиональной деятельности. Сегодня она позиционирует себя как визионер, работает над общественными и частными пространствами и является резидентом сообщества Dom Design Hub.

Анастасия, как появился ваш интерес к строительству и архитектуре?

Можно сказать, что я выросла в этой атмосфере. Моя прабабушка приехала в Целиноград работать маляром, поэтому разговоры о стройке, новых объектах и ремонте всегда были частью семейной жизни. Папа тоже постоянно привлекал меня к домашним работам, и со временем интерес к созданию пространства стал для меня совершенно естественным.

Я родилась в Акмоле и фактически наблюдала, как вместе со мной растет и меняется будущая столица страны. В 1997 году город получил статус столицы и новое имя — Астана. До сих пор помню рекламные растяжки над дорогой на улице Монины, которая позже стала Акжайык, а сегодня носит имя Есенберлина. На моих глазах появлялись новые районы, менялся городской ландшафт, формировался современный облик города.

Наверное, именно поэтому архитектура никогда не воспринималась мной как что-то абстрактное. Я видела, как строится столица, слышала разговоры людей, которые создавали этот город, и постепенно сама захотела стать частью этого процесса. Художественная школа, а затем обучение на архитектурном факультете аграрного университета стали логичным продолжением моего детского интереса и семейных традиций.

Чем вам запомнились годы обучения в университете?

Для меня это было время, когда теория сразу пересекалась с практикой. Уже с первого курса я занималась росписью стен, а позже начала консультировать знакомых по вопросам ремонта и оформления интерьеров. Постепенно благодаря сарафанному радио круг клиентов расширился, и в 2016 году я стала работать над проектами уже как юридическое лицо.

В 2017 году я окончила университет. Моим дипломным руководителем был **Василий Филиппович Тоскин**, которому в этом году, кстати уже завтра, исполняется 80 лет. Я не была его лучшей студенткой, но многому научилась благодаря его опыту, отношению к профессии и профессиональному подходу.

После университета вы работали у известного архитектора Александра Хвана. Что вам дал этот опыт?

Для молодого специалиста это была настоящая школа профессии. Я работала джуниор-архитектором, поэтому мои обязанности тогда можно было описать фразой «принеси, подай и иди дальше», но именно благодаря этому удалось увидеть, как устроена работа над большими проектами изнутри и как принимаются важные градостроительные решения.

Среди работ **Александра Хвана**, которые мне особенно нравятся, — Президентский парк со знаменитой птицей, которую можно увидеть с высоты, а также бизнес-центр Renko. До сих пор считаю его одним из самых красивых зданий столицы благодаря очень тонкой работе с композицией фасада и материалами.

Мне также посчастливилось поработать над концепцией Шымкент-Сити под руководством Александра Хвана. Тогда я впервые по-настоящему поняла, что такое градостроитель-

ство и насколько это сложная, многослойная система, а так же я поняла, насколько важны для современного градостроительства специалисты из смежных областей.

Речь идет о культурологах, этнологах, социологах, экологах, которые помогают учитывать особенности территории и потребности людей. На тот момент в Казахстане таких направлений было недостаточно, поэтому Александр Хван привлекал экспертов из Украины, где подобные дисциплины давно развиваются в рамках архитектурного образования. Я даже летала в **Киевский инженерно-строительный институт** — знаменитый КИСИ, который сегодня является Киевским национальным университетом строительства и архитектуры, чтобы познакомиться с их подходами к подготовке специалистов и организацией учебного процесса.

Сегодня вы называете себя визионером и концептуалистом-консультантом. Что стоит за этим определением?

Я до сих пор продолжаю искать себя в творческой реализации. Мне сложно постоянно находиться в офисе, гораздо больше нравится вдохновлять людей, проводить лекции для коллег, работать с идеями и смыслами. Чаще всего я занимаюсь интерьерами офисов и выступаю в роли концептуального консультанта.

Со временем я стала позиционировать себя как визионер, потому что убеждена: когда человек полностью погружается в рабочую рутину, постепенно исчезает способность воображать и мыслить нестандартно. При этом связь с реализацией проектов обязательно должна сохраняться, иначе идеи теряют связь с реальностью.

В свое время меня очень вдохновили лекции **Вячеслава Глазычева**. Мне близка его мысль о том, что архитектор должен побывать в разных ролях и жизненных ситуациях, чтобы понимать людей и их потребности. Архитектура начинается именно с понимания человека, а не только с чертежей и фасадов.

Я уверена, что профессионалу необходимо путешествовать и смотреть архитектурные решения своими глазами. За последние годы мне удалось побывать в Париже, Стамбуле, Киеве, Санкт-Петербурге, Дубае, Измире, Анталии и Белеке. У меня есть собственный список зданий и пространств, которые я обязательно хочу посетить. Всегда интересно сравнивать ощущения от фотографий с тем, что испытываешь в реальности. Очень часто они оказываются совершенно разными.

Место, которое произвело на меня самое сильное впечатление, безусловно, Айя-София в Стамбуле. С точки зрения эстетики там, возможно, нет чего-то сверхъестественного, но энергетика этого места невероятная. У меня постоянно текли слезы, настолько сильными были эмоции.

Какие здания Астаны вы считаете лучшими с архитектурной точки зрения?

Сегодня первое место в моем личном рейтинге занимают **Talan Towers**. До их появления главным для меня был бизнес-центр **Renko**. В обоих проектах очень тонко проработаны композиция и ритм фасадов. Renko, несмотря на относительную лаконичность, выполнен на очень высоком уровне. Там использовано остекление компании Reynaers, которая работала и над Бурдж-Халифой. Благодаря этому закат невероятно красиво отражается в стекле, а контраст между ним и керамическим кирпичом создает особую атмосферу здания.

Чем вы занимаетесь сегодня?

Со временем я поняла, что мне ближе роль визионера комфортной и красивой жизни для людей и компаний, то есть концептуалиста, который помогает увидеть идею целиком и создать пространство со смыслом. Основным направлением моей работы остаются интерьеры, а также реновация фасадов и входных групп.

Параллельно развиваю образовательное направление. В профессиональном сообществе я провела несколько тестовых лекций и сейчас готовлю полноценный цикл встреч для коллег. Мне важно научить глубже понимать композицию, колористику и принципы построения пространства, формировать собственное мышление, а не пользоваться готовыми шаблонами.

Я убеждена, что никакие технологии не заменят личный опыт, насмотренность и способность чувствовать пространство. Архитектору важно путешествовать, видеть лучшие мировые решения своими глазами, изучать людей и постоянно расширять кругозор. Именно тогда появляются идеи, которые делают города, компании и повседневную жизнь по-настоящему комфортными и красивыми.

«Сначала меняем трубы, потом уже асфальт», — специалист по благоустройству Жанали Шпекбаев о Балхаше

Жанали Шпекбаев на протяжении последних 3 лет курировал благоустройство и ЖКХ города Балхаш, а сегодня реализует городские проекты со стороны бизнеса. В интервью для Urban Expert руководитель ТОО "QAZAQ IMPEX" объяснил, почему благоустройство должно начинаться с модернизации инженерных сетей, оценил изменения в государственных подходах к развитию городской инфраструктуры и поделился своим взглядом на то, каким должен быть современный город.

Жанали Нарымбекович, почему решили связать свою жизнь с благоустройством?

После окончания вуза я вернулся в родной регион, в Балхаш, и поступил на государственную службу, устроившись в отдел жилищно-коммунального хозяйства. Первое время ушло на то, чтобы понять масштаб ответственности, который лежит на специалистах этой сферы. Речь идёт не просто о благоустройстве улиц или ремонте дорог, а о системах, от которых напрямую зависит жизнь города и комфорт его жителей.

Отдел ЖКХ отвечает за работу стратегически важных объектов: водозаборов, котельных и ТЭЦ, канализационно-очистных сооружений, развитие сетей водоснабжения и водоотведения, обеспечение электроснабжения, содержание дорог и пассажирского транспорта. В его ведении находится практически вся городская инфраструктура, которую жители воспринимают как нечто само собой разумеющееся, пока она работает без сбоев.

Именно тогда я понял, что благоустройство невозможно рассматривать отдельно от коммунального хозяйства. Красивые общественные пространства, современные дворы и комфортные улицы начинаются с надёжных инженерных сетей и устойчивой работы базовой инфраструктуры. Если фундамент системы находится в хорошем состоянии, город получает возможность развиваться дальше и создавать качественную среду для жизни.

Не случайно именно сфера ЖКХ осваивает значительную часть бюджетов городов и регионов. Здесь принимаются решения, которые влияют на развитие территорий на десятилетия вперёд, а каждый проект требует комплексного понимания экономики, инженерии и потребностей жителей. Поэтому я всегда считал и продолжаю считать эту отрасль серьёзной школой управления и практического опыта для будущих руководителей и акимов.

Вы выступали заказчиком городских проектов, что изменилось за время вашей работы в подходах к развитию городской среды?

Изменился государственный подход к реализации тех или иных социально-значимых проектов. Начиная от формирования бюджета, проведением государственных закупок, что отражается в целом на успешной реализации проектов имеющих прямое отношение к развитию городской среды.

По своему опыту могу сказать, что в первую очередь необходимо браться за проекты в сфере ЖКХ, а затем уже благоустраивать город, ремонтировать автомобильные дороги, активно заходить в дворы, благоустраивать аллеи, парки и скверы.

Дело в том, что если вы будучи Заказчиком отремонтируете автомобильную дорогу, положите новый асфальт на определённой улице, а на следующий год начнёте менять там трубы водоснабжения, водоотведения или теплоснабжения, вы сделаете тотальную ошибку, это и есть

- нецелесообразное использование бюджетных средств. Надо первым делом заняться изношенными инженерными сетями, после их замены можно смело заходить на благоустройство.

Какие главные проблемы существуют сегодня в системе ЖКХ Казахстана?

Думаю, главной проблемой системы ЖКХ Казахстана были и остаются изношенные ТЭЦ и инженерные сети. Необходима масштабная республиканская модернизация всей коммунальной инфраструктуры. По сути, мы до сих пор эксплуатируем то, что досталось нам ещё со времён Советского Союза, а уровень технического износа во многих случаях достигал 75–80 %.

Сегодня эта работа уже ведётся, и показатель износа постепенно снижается, однако её необходимо продолжать системно и последовательно. Только комплексная модернизация ТЭЦ и инженерных сетей позволит решить проблему в корне и обеспечить надёжную работу коммунального хозяйства на долгие годы вперёд.

Почему вы приняли решение перейти в подрядную деятельность?

Если говорить откровенно, решение перейти в подрядную деятельность было связано не с разочарованием в государственной службе, а с желанием профессионально развиваться и обеспечивать более высокий уровень дохода. Особенно остро этот вопрос стоит в регионах, где заработная плата государственных служащих в сфере ЖКХ долгое время оставалась на уровне 180–200 тысяч тенге, тогда как ответственность и объём работы были несоизмеримо выше.

Сфера жилищно-коммунального хозяйства требует полной вовлечённости. Ненормированный рабочий график, постоянное решение аварийных ситуаций, контроль за реализацией проектов и ответственность за бесперебойную работу городской инфраструктуры становятся частью повседневной жизни специалиста. Любая ошибка или задержка напрямую отражается на комфорте и безопасности жителей, поэтому работа в ЖКХ требует не только профессиональных знаний, но и высокой самоотдачи.

Уходить с государственной службы по собственному желанию мне не хотелось, поскольку именно там я получил колоссальный управленческий опыт и понимание того, как устроены городские процессы изнутри. Однако желание двигаться дальше и реализовывать свои профессиональные амбиции привело меня в подрядную деятельность.

Как должен выглядеть современный город, удобный для жителей и туристов одновременно?

Полагаю, современный город в Казахстане прежде всего должен быть социально и экономически развитым. Для того чтобы сделать его комфортным одновременно для жителей и привлекательным для туристов, потребуется немало времени и ресурсов. Важно найти баланс между существующей инфраструктурой, сложившейся архитектурой и современными запросами общества.

Интеграция наследия советского периода и принципов современной урбанистики требует значительных бюджетных вложений и масштабной модернизации жилищно-коммунального хозяйства. Комфортная городская среда начинается с качественных инженерных сетей, благоустроенных общественных пространств и надёжной инфраструктуры.

Когда эти базовые условия созданы, дальнейшее развитие во многом обеспечивают малый и средний бизнес, который формирует сферу услуг, досуг и туристическую привлекательность города.

Почему в Казахстане многие проекты благоустройства быстро теряют первоначальный вид и качество?

Все начинаете ещё на этапе проведения государственных закупок, чтобы выиграть тендер на подряд по благоустройству, приходится конкурировать по цене, давая самую низкую цену

- тендер твой. Ошибки в просчетах проектно-сметной документации со стороны подрядной организации отражаются на качестве применяемых строительных материалов, привлечения квалифицированных трудовых ресурсов, что в конечном итоге отражается в целом на качестве и сроках производства работ.

В больших проектах как правило идёт сопровождение со стороны авторского надзора и технического надзора, эти организации, помимо самого заказчика проекта имеют прямое влияние на качество работ, думаю эти ребята тоже должны прилагать все усилия, чтобы проект был успешно реализован.

Какие проекты благоустройства в Балхаше вы считаете наиболее успешными и почему?

С января 2023 по январь 2024 года я возглавлял сектор благоустройства и коммунального хозяйства города Балхаш, где координировал работу коммунальных служб и подрядных организаций, отвечал за вопросы водоснабжения, теплоснабжения, электроснабжения, благоустройства и обращения с твердыми бытовыми отходами. С октября 2024 по февраль 2025 года работал заместителем руководителя отдела предпринимательства и сельского хозяйства города Балхаш.

За этот период мне довелось участвовать в реализации нескольких крупных проектов, которые оказали реальное влияние на качество жизни жителей Балхаша. Успешное выполнение этих задач стало возможным благодаря поддержке и эффективному взаимодействию с акимом города **Сапаром Каиркеновичем Сатаевым** и акимом Карагандинской области **Ермаганбетом Кабдулаевичем Булекпаевым**.

Именно благодаря их вниманию к вопросам развития региона, готовности принимать ответственные решения и поддерживать важные инициативы удалось реализовать многие значимые проекты. Я искренне уважаю обоих руководителей за их профессионализм, стратегическое видение и стремление создавать комфортные условия для жизни и работы жителей Балхаша и всей Карагандинской области.

При разработке проектов мы активно взаимодействовали с урбанистами, учитывали их профессиональное мнение и международный опыт, который они перенимали у зарубежных коллег. Такой подход помогал внедрять современные решения и формировать комфортную городскую среду.

В первую очередь отмечу проект реконструкции городских сетей водоснабжения, который стартовал в 2022 году. Масштабное обновление инфраструктуры позволит существенно снизить технический износ коммуникаций, сократить потери воды и обеспечить более качественное и бесперебойное водоснабжение жителей города.

В Балхаше продолжаются второй и третий этапы реконструкции городских водопроводных сетей общей протяженностью 97,7 км. На сегодняшний день обновлено 61,1 км коммуникаций, еще 11 км заменят до конца 2026 года. Полностью завершить работы планируется в 2027 году.

Модернизируется главная насосная станция Тоқырау. После капитального ремонта пяти скважин, замены сборного водовода и ремонта еще четырех скважин удалось повысить производительность системы и обеспечить более стабильную подачу воды потребителям.

В поселках Торангалык, Чубар-Тюбек и Гульшат централизованное водоснабжение пока отсутствует — жителей обеспечивают питьевой водой специализированные водовозы по заявкам. Продолжается строительство нового водовода протяженностью 28 километров до поселка Торангалык. После завершения проекта его жители получат доступ к централизованному холодному водоснабжению.

Не менее важным считаю проект реконструкции сетей теплоснабжения, который начался в 2021 году. Впервые за несколько десятилетий в Балхаше приступили к комплексному обнов-

лению теплотрасс, введенных в эксплуатацию ещё в начале 1960-х годов. Реализация проекта позволила снизить аварийность, уменьшить тепловые потери и повысить качество предоставляемых коммунальных услуг.

В период работы в сфере ЖКХ города Балхаш я курировал реализацию программы по обновлению фасадов многоквартирных жилых домов, в рамках которой были выполнены работы по штукатурке и покраске зданий. Ввелась масштабная работа по благоустройству дворовых территорий — ежегодно обновлялось от 15 до 20 дворов с созданием комфортной и современной городской среды для жителей. Кроме того, реализованы проекты по замене кровель многоквартирных жилых домов, что позволило улучшить состояние жилищного фонда и повысить качество жизни горожан.

Ещё одним знаковым проектом стала реконструкция набережной зоны городского пляжа, которая реализовывалась в две очереди в 2023–2024 годах. На благоустройство территории было направлено более 4 млрд тенге. Основной задачей проекта стало не только создание современной общественной зоны отдыха, но и сохранение экологического каркаса прибрежной территории, а также развитие туристического потенциала Балхаша.

На побережье Балхаша открыли индустриальную зону площадью 14 гектаров для реализации туристических проектов. Инвесторам предлагают земельные участки с уже подведёнными инженерными коммуникациями, что позволяет значительно сократить сроки строительства объектов и снизить затраты на их подключение. Главное преимущество новой площадки — готовая инженерная инфраструктура. Государство обеспечивает подведение к границам участков сетей водоснабжения, канализации и теплоснабжения. Предпринимателям остаётся лишь подключиться к ним и приступить к строительству.

Важным направлением оставалась санитарная очистка города. Совместными усилиями коммунальных служб и жителей было ликвидировано более 100 несанкционированных свалок, на постоянной основе проводились и продолжают проводиться мероприятия в рамках республиканской экологической программы «Таза Қазақстан». Все достигнутые результаты стали возможны благодаря слаженной командной работе специалистов, подрядных организаций и городских служб.

Насколько остро для Балхаша стоит проблема озеленения?

Озеленение в Балхаше в крайние годы улучшается, в развитии озеленения города принимает участие как местный исполнительный орган, так и корпорация Казахмыс, которая имеет свои обязательства по компенсированной посадке зелёных насаждений. На сегодняшний день местным исполнительным органом активно ведутся работы по прокладке поливной системы, применяется система капельного орошения, сеется газон и сажаются зелёные насаждения. Считаю данную работу должны проводить и дальше, что в конечном итоге озеленит город.

Убеждён, что успешными можно считать именно те инициативы, которые решают системные проблемы, работают на перспективу и создают комфортные условия как для жителей, так и для туристов.

В настоящее время Жанали Шпекбаев находится в активном поиске инвесторов и партнеров для реализации проектов и договоров в сфере государственных закупок и строительства зоны отдыха - телефон: +7 778 120 1212

Инженер Адлет Ташибаев о вентиляции, кондиционерах и городской жаре

Во Франции аномальная жара уже привела к резкому росту спроса на кондиционеры и вентиляторы. В некоторых магазинах Парижа и пригородов покупатели занимали очереди с раннего утра, а из-за ограниченного количества техники возникали конфликты и даже потребовалось вмешательство полиции. На фоне температур выше 40 градусов, вопрос охлаждения жилья и городов стал одной из главных тем общественных дискуссий. О том, как современные системы охлаждения и грамотное городское планирование помогают справляться с экстремальной жарой, мы поговорили с инженером по вентиляции и кондиционированию **Адлетом Ташибаевым**.

Адлет, в период сильной жары люди массово включают кондиционеры и вентиляторы. Какие проблемы возникают в таких условиях?

Главная проблема заключается в перегрузке электросетей. Уже второй год подряд в периоды пиковых температур мы наблюдаем значительное падение напряжения. Обычные бытовые кондиционеры, которые не относятся к инверторному типу, требуют для запуска не менее 190 вольт, а в реальности напряжение иногда опускается до 170–180 вольт. В таких условиях оборудование просто не запускается.

Инверторные системы работают стабильнее. Их пуск происходит плавнее, поэтому они способны функционировать даже при более низком напряжении, хотя и не всегда идеально.

На слушаниях по корректировке СЭО Генплана Алматы многие жители жаловались на духоту в помещении. Почему вентиляция зачастую работает неэффективно?

Проблема в том, что культура проектирования вентиляции у нас пока недостаточно развита. Во многих странах Европы, США и Азии такие системы закладываются ещё на этапе проектирования зданий. У нас же вентиляцию зачастую воспринимают как второстепенный элемент, необходимый только на производстве или в объектах со строгими требованиями.

Среди инженеров есть старая шутка: вытяжку в домах сделали, а приток воздуха будет обеспечиваться через щели в деревянных окнах. Ирония в том, что этот принцип до сих пор во многом работает именно так.

Если говорить о коммерческих помещениях, ресторанах и кафе, то требования к кухонным вытяжкам сегодня соблюдаются достаточно строго. Без их установки объекты просто не проходят согласования. Однако многие забывают, что вытяжка не может эффективно работать без организованного притока свежего воздуха.

Принцип очень простой. Представьте стакан с водой и трубочку. Пока в стакан поступает воздух, вода легко выходит через трубочку. Если поступления воздуха нет, процесс останавливается. С вентиляцией происходит то же самое. Вытяжка удаляет воздух из помещения до определенного момента, после чего создается разрежение, и оборудованию уже не хватает мощности продолжать работу. Новый воздух не поступает, поэтому эффективность системы резко падает. Именно поэтому в некоторых заведениях двери открываются с большим усилием. Сильная вытяжка создает разрежение внутри помещения и буквально втягивает дверь.

Недавно у нас был объект, где при включенной вытяжке воздух начинал поступать даже через электрические розетки. Помещение представляло собой пристройку к зданию, и во время строительства, вероятно, было допущено много нарушений. Воздух затягивало через все возможные щели: розетки, отверстия под светильники, пространство под подоконниками.

Это наглядный пример того, насколько важен правильно организованный приток воздуха и грамотный расчет всей системы вентиляции.

Ещё был другой случай в обычной квартире в новом жилом комплексе. Хозяин установил на кухне вытяжку и решил дополнительно поставить мощный полупромышленный вентилятор вместо стандартного встроенного устройства. Когда система заработала, воздух начал поступать обратно через вентиляционный канал в ванной комнате и даже через унитаз. Такие ситуации возникают из-за разницы давления. Когда внутри помещения давление становится значительно ниже, чем снаружи, воздух начинает искать любые пути, чтобы компенсировать этот перепад и заполнить пространство. Поэтому он может проникать буквально через любые отверстия и вентиляционные каналы.

Специалисты [Pavlov Analytics](#) рассчитали температуру возле всех зданий Алматы в период июньской жары, насколько хаотичная застройка влияет на жару в городе?

Старые районы города строились с учётом розы ветров. Холодный воздух, который спускался с гор, свободно проходил через город и охлаждал его. Сегодня значительная часть предгорий застроена, поэтому воздушные потоки сталкиваются с высотными зданиями и уже не циркулируют так эффективно.

Ситуацию усугубляет сокращение арычной системы. Раньше по арыкам постоянно текла холодная горная вода, которая также помогала снижать температуру воздуха. Всё это вместе создавало более комфортный микроклимат.

В Алматы [происходит обновление фасадов](#), существуют ли чёткие нормы по установке кондиционеров на зданиях?

В законодательстве практически отсутствуют требования, регулирующие внешний вид монтажа бытовых систем. Есть технические нормы, касающиеся уклона дренажа, установки оборудования по уровню и других инженерных аспектов, однако вопросы эстетики остаются на усмотрение монтажников. Проблема заключается ещё и в том, что рынок сильно перегрет. Многие специалисты работают сезонно и не всегда обладают достаточной квалификацией.

Среди профессионального сообщества инженеров давно обсуждается необходимость государственного регулирования этой отрасли. По мнению специалистов, контроль качества и единые стандарты монтажа помогли бы повысить уровень услуг и сократить количество ошибок при установке климатического оборудования.

Нужно ли регулярно заправлять домашний кондиционер фреоном?

Это один из самых распространённых мифов. Кондиционер представляет собой герметичную систему, поэтому фреон циркулирует по замкнутому контуру и может работать без дозаправки пять, а иногда и десять лет. Если возникает необходимость в заправке, значит где-то появилась утечка. В таком случае сначала нужно найти и устранить проблему, а уже потом восполнять хладагент.

Что касается воды, которая капает из наружных блоков кондиционеров, многие ошибочно считают это неисправностью. На самом деле это обычный конденсат. Во внутреннем блоке находится холодный теплообменник, через который проходит тёплый воздух из квартиры. Из-за разницы температур на его поверхности образуются капли воды, которые затем отводятся через дренажную систему. Поэтому вода, которая капает снаружи, не является признаком поломки или утечки фреона. Это естественный процесс работы кондиционера.

Насколько мне известно, общего запрета на вывод дренажа на улицу сейчас нет, хотя подобные инициативы периодически обсуждаются. В некоторых жилых комплексах ограничения действительно вводятся управляющими компаниями на локальном уровне.

Если соседи жалуются на капающую воду, существует довольно простое решение — распылитель дренажа. Это небольшое устройство, которое устанавливается снаружи здания и превращает поступающую воду в мелкодисперсный туман. Принцип работы похож на системы охлаждения, которые можно увидеть на летних террасах кафе и ресторанов. Благодаря этому вода не капает вниз и не создает неудобств для жителей нижних этажей.

Что касается обслуживания кондиционеров, то здесь существует еще один распространенный миф. Многие специалисты берут за работу 50 тысяч тенге и ограничиваются только промывкой фильтров, такое обслуживание нельзя назвать полноценным.

Если человек хочет, чтобы кондиционер действительно оставался чистым, работал эффективно и не распространял загрязненный воздух, оборудование необходимо разбирать и тщательно мыть. Внутри постоянно присутствует влага, а влажная среда идеально подходит для развития бактерий, грибков и плесени.

Качественное обслуживание подразумевает полный разбор внутреннего блока и очистку всех элементов с применением специальных химических средств. Частота таких работ зависит от срока эксплуатации оборудования, количества жильцов, наличия детей и домашних животных, а также района проживания. У одних кондиционер может оставаться практически чистым несколько лет, а у других значительное количество загрязнений накапливается всего за несколько месяцев.

«Не каждый участок подходит для строительства», - Ернар Мырзабек о реках и сейсмостойкости в Алматы

Более пятнадцати лет [Ернар Мырзабек](#) посвятил строительной отрасли, занимался строительством многоэтажных жилых домов, принимал участие в капитальном ремонте Центрального стадиона Алматы и отделке станции метро «Театр имени Мухтара Ауэзова». Мы поговорили с ним о проблемных жилых комплексах Алматы, особенностях строительства в селеопасных районах, выборе безопасных участков под застройку, и факторах, которые влияют на сейсмостойкость современных зданий.

Ернар, с какого проекта началась ваша профессиональная карьера в строительстве?

Одним из первых крупных объектов стал жилой комплекс «Наурыз», состоящий из шестиэтажных домов. Наша компания занималась строительством шести домов: трех с западной стороны и еще трех в южной части комплекса. На выполнение всего объема работ ушло около двух лет. Мы вели проект практически с самого начала — от земляных работ до фасадной отделки.

Этот объект стал для меня важным профессиональным этапом и дал большой практический опыт работы с крупными жилыми комплексами. Я особенно горжусь этим проектом, потому что именно после его завершения начался новый этап моей строительной карьеры и появились возможности для участия в еще более масштабных объектах.

Какие жилые комплексы Алматы вы считаете наиболее проблемными и почему?

В свой список я включил несколько ЖК, которые лично никогда не рекомендовал бы для покупки.

Например, Sky Club House в Медеуском районе. По имеющейся информации, объект подлежит сносу, был построен с нарушениями и расположен в предгорно-охранной зоне.

Еще один пример — ЖК «Швейцария» в Бостандыкском районе. Насколько мне известно, на объект наложен арест, а строительство велось на оползневом склоне без необходимых экспертиз грунтов.

Также ЖК «Пейтсбург» в Алатауском районе. Проект заморожен на стадии фундамента, а продажа квартир, по моему мнению, велась без полного пакета документов.

Отдельно могу отметить Alma City. Комплекс полностью заселен, однако жители сталкиваются с массовыми отключениями электроэнергии, что, на мой взгляд, говорит о серьезных проблемах с инженерной инфраструктурой.

На что обычным людям стоит обращать внимание на этапе строительства жилого комплекса или дома?

Прежде всего нужно понимать, что многие технические решения определяются проектом и инженерными расчетами, поэтому делать выводы только по внешнему виду нельзя. Однако есть вещи, на которые все-таки стоит обращать внимание.

Не менее важно качество соединения конструктивных элементов, усиление под колоннами и соблюдение технологии на всех этапах строительства. Лучше всего выполнять армирование согласно проекту конструкции железобетона и проходить проектно-технический надзор.

Любое здание представляет собой единую систему, поэтому даже небольшие нарушения могут повлиять на его надежность и долговечность. Особенно актуально это для Алматы, где большое значение имеет сейсмостойкость объектов. Когда все строительные нормы выполня-

ются в полном объеме, конструкция работает так, как задумано проектировщиками, и обеспечивает необходимый уровень безопасности для жителей.

Почему арматура играет такую важную роль в строительстве многоэтажных домов?

Бетон и арматура работают как единая конструкция. Я часто привожу простой пример: человеческие кости без мышц не могут выдерживать серьезные нагрузки. Точно так же бетон без арматуры практически ничего не значит. Только вместе они создают прочную систему, которая способна воспринимать нагрузки и обеспечивать устойчивость здания. Каркас современного многоэтажного дома представляет собой сложную конструкцию, где каждый элемент должен работать в соответствии с проектом.

Задача арматуры заключается не только в том, чтобы выдерживать нагрузки, но и в том, чтобы во время землетрясения конструкция не сложилась мгновенно, как карточный домик. Правильно выполненное армирование позволяет зданию сохранить целостность в течение определенного времени (5-6 минут), необходимого для эвакуации людей.

Почему в некоторых районах Алматы строительство жилья связано с повышенными рисками?

Особую осторожность нужно проявлять при покупке участков рядом с реками. Даже если сейчас воды нет, это не означает, что территория безопасна. Есть места, где дома построены в руслах старых рек. В обычное время они могут казаться совершенно безопасными, но при сильных осадках или сходе селя вода способна вернуться по своему естественному пути.

После сильных дождей можно увидеть, что дома, расположенные в руслах рек и ложбинах стока, серьезно страдают: некоторые затопливает, а некоторые и вовсе смывает потоками воды. Тот же микрорайон Карагайлы находится в зоне, где несколько лет назад уже происходили чрезвычайные ситуации, связанные с селевыми потоками.

Подобные риски подтверждают и недавние события. 2 июля 2026 года в Карасайском районе Алматинской области был объявлен режим чрезвычайной ситуации местного масштаба после подмыва русла реки Аксай. [По данным акимата](#), инцидент произошел утром 2 июля на территории ТОО «Карьер Аксай» в селе Жанатурмыс. В целях безопасности проводится временное переселение жителей 9 частных домов.

3 июля в Карасайском районе в целях обеспечения безопасности [Департаментом по чрезвычайным ситуациям](#) была проведена превентивная эвакуация жителей девяти частных домов. Всего в безопасное место были перевезены 11 человек, в том числе один ребенок. Пострадавших нет. Опасный участок находится под постоянным контролем, с жителями проведена разъяснительная работа.

В Енбекшиказахском районе продолжаются работы по укреплению береговой линии, расчистке поврежденного участка дороги и восстановлению транспортного сообщения. Ранее сотрудники МЧС эвакуировали 42 человека, в том числе пятерых детей и восьмерых иностранных граждан. Пострадавших нет.

К проведению работ привлечены подразделения МЧС Республики Казахстан, военнослужащие воинской части №28237 МЧС РК, специалисты «Казселезащиты» и представители местных исполнительных органов.

«Если улица безопасна для ребенка и пожилого человека, она безопасна для всех», - Еркнат Заитов, основатель Центра урбанистики

Еркнат Заитов — урбанист, основатель и директор Центра урбанистики в Казахстане и Prospekt Бюро, руководитель ОФ Vision Zero Community, сооснователь креативного хаба «НЕСанаторий» и член правления Альянса креативных индустрий Казахстана. Одним из первых его успешных проектов, реализованных совместно с Gehl Architects, стало создание пешеходной улицы Панфилова, также участвовал в разработке мастер-плана Алматы до 2050 года и концепции реновации рощи Баума. В интервью Urbanexpert.kz [Еркнат Заитов](#) рассказал, почему города должны планироваться на десятилетия вперед, как общественный транспорт влияет на качество жизни, какие решения помогут сделать Алматы безопаснее для всех.

Еркнат, вы создали первый в Казахстане Центр урбанистики. С чего начиналась эта идея и почему в тот момент она оказалась востребованной?

По первому образованию я бакалавр архитектуры. Затем по программе «Болашак» получил степень магистра в области территориально-пространственного планирования. Именно во время учебы я понял главное отличие современного мирового подхода к развитию городов.

У нас многие решения традиционно принимаются ситуативно. Приходит новый аким, а они, как правило, меняются каждые несколько лет, и у каждого появляется собственное видение, свои проекты и свои показатели эффективности, которые нужно успеть реализовать за ограниченный срок. Но город не развивается четырехлетними циклами.

Территориально-пространственное планирование и современная урбанистика работают совершенно иначе. Это постоянный процесс анализа данных, исследований, моделирования, мониторинга и поиска решений, рассчитанных на десятилетия вперед. Это не история про благоустройство одной улицы или строительство очередной развязки. Это история про то, каким должен быть город через 20, 30 или даже 50 лет.

Во время учебы мы занимались именно такими задачами. Например, анализировали последствия засухи в Калифорнии, влияние изменения климата на повышение уровня океана и потенциальное потопление Нью-Йорка. То есть речь шла не о локальных проектах, а о глобальных вызовах, с которыми сталкиваются современные города, и о том, как сделать их устойчивыми к этим изменениям. Тогда я окончательно понял, что любой городской проект должен начинаться не с красивой картинки, а с исследования, аналитики и понимания проблемы.

Когда я вернулся в Казахстан в конце 2015 года, встретился с коллегами, архитекторами и урбанистами, которые также учились за рубежом. Мы обсудили, что стране нужен совершенно новый подход к развитию городов. Мы разработали концепцию Института урбанистики и представили ее новому акиму Алматы. Идея ему понравилась. Создать полноценный институт тогда было невозможно, поэтому было принято решение открыть **Центр урбанистики при АО «Центр развития города Алматы»**.

Интересно, что нас тогда было около 5-6 специалистов, которые участвовали в разработке этой идеи. Но в итоге работать в Центр пошел только я. Уже внутри организации пришлось практически с нуля собирать новую команду, формировать принципы работы и объяснять, что такое современная урбанистика. Так началась история первого Центра урбанистики Казахстана.

Первые проекты были посвящены пешеходным пространствам и общественным территориям. В консорциуме с Gehl Architects мы начали внедрять подход, основанный на исследованиях поведения людей в городе. Затем появились транспортные реформы, работа над воз-

вращением института Алматыгенплан, который фактически перестал функционировать еще в 90-х годах, а позже и разработка концепции мастер-плана Алматы до 2050 года.

Если сегодня посмотреть на текущий генплан города, транспортный каркас, зеленые коридоры, развитие рек и набережных, концепции Восточных и Западных ворот города, многие из этих идей появились именно тогда, в рамках разработки концепции мастер-плана, которая далее перешла в Стратегию Алматы-2050.

Как появилась идея создания Prospekt Бюро и какие задачи сегодня решает компания?

В 2020 году я принял решение уйти из государственного сектора. Не потому, что закончилась работа, а потому что понял: такой подход нужен не только Алматы. Его можно применять по всему Казахстану. Так появилось консалтинговое агентство **“Prospekt Бюро”**. Название тоже возникло не случайно. Первый офис находился на пересечении двух проспектов, Абая и Достык. Но для нас слово «проспект» имеет гораздо более глубокий смысл. Это взгляд вперед, перспектива, понимание того, каким должен стать город через десятилетия.

Мы сознательно сохранили тот же research-based approach, который применяли раньше. Любой проект начинается не с проектирования, а с исследования территории, анализа данных, работы с жителями, бизнесом, государственными органами и экспертами. Только после этого рождаются проектные решения.

Сегодня Prospekt Бюро работает уже далеко за пределами Алматы. Мы сопровождали проекты в Туркестане, Шымкенте, Жезказгане и других городах Казахстана, занимаемся территориально-пространственным планированием, транспортными исследованиями, разработкой мастер-планов, развитием общественных пространств, креативных индустрий и сопровождением международных проектов.

Для нас важно не просто сделать красивый проект. Нам важно решить конкретную проблему города. Именно поэтому исследования и аналитика всегда остаются фундаментом нашей работы.

Что, на ваш взгляд, является главной ценностью городской среды Алматы, которую необходимо сохранить?

Безусловно, главная ценность Алматы – это ее природа. Горы, реки, арычная система, большое количество зелени, исторические улицы и сложившийся человеческий масштаб города формируют ту самую атмосферу, за которую Алматы любят миллионы людей. Сейчас это называется “алматинский вайб”. У каждого города есть свое настроение, свой характер, своя идентичность. Люди приезжают в Париж не только ради Эйфелевой башни, в Барселону не только ради архитектуры, а в Алматы не только ради гор.

Они приезжают за ощущением города. Именно это ощущение сегодня является одним из самых ценных ресурсов Алматы. Поэтому задача города заключается не просто в сохранении отдельных исторических зданий или деревьев. Необходимо сохранить саму идентичность города, одновременно адаптируя ее под современные потребности.

Историческое наследие должно не мешать развитию, а становиться его частью. Старые здания могут получать новые функции, общественные пространства должны жить современной жизнью, но при этом сохранять свою историю и характер. Очень важно, чтобы развитие города не разрушало его уникальность. Потому что потерять идентичность очень легко, а вернуть практически невозможно.

Именно поэтому современная урбанистика говорит не только о строительстве новых объектов, но и о сохранении того, что делает город по-настоящему особенным.

Какие изменения последних лет можно назвать действительно удачными для города?

Если говорить о действительно важных изменениях, то я бы в первую очередь выделил развитие общественного транспорта. Когда мы только начинали работать в Центре урбанистики, вопрос развития ЛРТ только начинал обсуждаться. Прошло почти десять лет, и сегодня мы видим, что, пусть не так быстро, как хотелось бы, работа по внедрению ЛРТ постепенно началась. Для любого мегаполиса это стратегически важный проект.

Развитие метро. Если он будет реализован правильно и станет частью единой транспортной системы, это позволит значительно повысить связанность города.

Также положительно оцениваю сам факт появления велосипедной инфраструктуры. Да, у нее сегодня есть немало недостатков. Во многих случаях она развивается по остаточному принципу, там, где просто нашлось свободное место. Но сам факт того, что город начинает рассматривать велосипед как полноценный вид транспорта, уже является правильным направлением.

На мой взгляд, здесь важно не останавливаться, а перейти к следующему этапу. Велосипедисты, как и автомобилисты, выбирают самые короткие и самые востребованные маршруты между точками притяжения. Поэтому велосипедная сеть должна строиться по логике транспортного спроса, а не по принципу “где получилось разместить”.

Очень важным считаю и развитие общественных пространств. Парки, набережные, пешеходные улицы, скверы формируют качество городской среды. Есть международный “Индекс счастья”, который показывает, что уровень счастья жителей напрямую связан с качеством их среды обитания. Даже если человек живет в небольшой квартире, но рядом есть хороший двор, безопасные улицы, зеленые зоны, места для прогулок и общения, уровень удовлетворенности жизнью значительно выше.

Но если говорить о самом главном, то это все-таки общественный транспорт. Именно транспорт является каркасом города. Если транспорт работает эффективно, развивается экономика, снижается количество пробок, уменьшается загрязнение воздуха, становятся доступнее рабочие места, образование, медицина и досуг. Поэтому любые дальнейшие преобразования Алматы должны начинаться именно с развития транспортного каркаса.

Каким должен быть современный генеральный план города?

На мой взгляд, сегодня генеральный план уже нельзя воспринимать просто как документ, который определяет, где что строить. Современный генеральный план — это прежде всего долгосрочная стратегия развития города. Очень важно понимать разницу между концепцией и конкретными решениями. Концепция должна быть стабильной. Если город однажды определил, что хочет стать зеленым городом, городом для людей или городом общественного транспорта, то именно эта идея должна стать фундаментом всех последующих решений.

А вот сами инструменты достижения этой цели могут и должны регулярно пересматриваться. Мир меняется слишком быстро. Меняются технологии, экономика, климат, демография, появляются новые вызовы. Поэтому каждые три-пять лет необходимо анализировать результаты, собирать новые данные и при необходимости корректировать отдельные решения. Но сама концепция должна оставаться неизменной.

Например, если мы выбрали курс на экологичный город, то дальнейшие проекты должны этому соответствовать. Мы должны развивать общественный транспорт, зеленые коридоры, велосипедную инфраструктуру, снижать зависимость от автомобиля. Нельзя одновременно декларировать одну стратегию, а на практике принимать решения, которые ей противоречат.

К сожалению, одной из особенностей нашего управления является частая смена руководителей. Каждый новый аким приходит со своим видением и своими приоритетами. В результате город иногда начинает менять направление развития. Именно поэтому наличие долгосроч-

ной концепции крайне важно. Она должна оставаться неизменной независимо от персоналий. Тогда каждый следующий этап развития будет не начинаться заново, а продолжать уже выбранный курс.

Что означает концепция Vision Zero и почему она важна для Казахстана?

Vision Zero — это гораздо больше, чем просто программа по снижению количества дорожно-транспортных происшествий. Это философия, которая исходит из очень простой идеи: ни одна человеческая жизнь не должна становиться ценой за возможность передвигаться по городу. Концепция появилась в Швеции и сегодня успешно применяется во многих странах мира.

Она предполагает, что ответственность за безопасность несет не только человек, но и вся система. Если водитель, пешеход или велосипедист совершает ошибку, эта ошибка не должна приводить к трагедии. Поэтому Vision Zero объединяет инфраструктурные решения, правильную организацию движения, безопасные скорости, современные транспортные стандарты, образование, просвещение и формирование культуры безопасности.

В Алматы мы начали продвигать принципы Vision Zero еще в 2019 году. Позже, после ухода из государственного сектора, эта работа продолжилась уже в формате общественного фонда Vision Zero Community. Сегодня совместно с **UN-Habitat** мы реализуем пилотный проект, который как раз показывает, чем современный подход отличается от традиционного.

Мы специально выбрали пилотную территорию в мкр. Горный гигант на основе многослойного исследования и начали работать не только с инфраструктурой, но прежде всего с людьми. Мы встречаемся с жителями, школьниками, бизнесом, представителями акимата, местными сообществами, проводим опросы, воркшопы и исследования. Нам важно понять, с какими проблемами люди сталкиваются ежедневно. Где опасно переходить дорогу. Где неудобно идти с детской коляской. Где страшно отпускать ребенка одного. Где не хватает освещения или безопасного перехода.

На самом деле любые изменения городской среды должны начинаться именно с понимания потребностей людей. Задача урбанистики заключается не просто в строительстве новой инфраструктуры. Ее задача — через архитектурные, транспортные и организационные решения решать реальные проблемы жителей.

Сегодня наш проект находится на стадии согласования с акиматом. Мы рассчитываем, что этот пилот станет первой моделью, которую затем можно будет масштабировать и на другие районы города. Мы уже презентовали наш проект на World Urban Forum 13 который в мае прошел в Баку и получили очень хорошую обратную связь как от UN-Habitat, так и азербайджанских СМИ.

Для меня самая важная идея Vision Zero заключается в том, что люди перестают быть просто пользователями городской среды. Они становятся соавторами собственной безопасности. Когда жители сами участвуют в поиске решений, они начинают лучше понимать, почему именно так проектируются улицы, перекрестки, пешеходные переходы и общественные пространства. Именно тогда начинает формироваться настоящая культура безопасности. И именно изменение культуры, а не только строительство новой инфраструктуры, является самым важным результатом Vision Zero.

Как сделать улицы безопасными для детей, пожилых людей и велосипедистов?

Есть один очень хороший международный принцип, который мне особенно близок. Если улица безопасна для восьмилетнего ребенка и восьмидесятилетнего пожилого человека, значит она безопасна для всех. На мой взгляд, именно так и должна проектироваться современная городская среда.

Очень часто мы смотрим на город исключительно глазами автомобилиста. Но на самом деле каждый пользователь воспринимает его совершенно по-разному.

Для ребенка город выглядит одним образом.

Для пожилого человека совершенно другим.

Для человека на инвалидной коляске возникают совсем другие препятствия.

Для родителей с детской коляской появляются свои сложности.

Для велосипедиста свои маршруты и риски.

Когда мы начинаем смотреть на улицу глазами самых уязвимых участников движения, автоматически выигрывают абсолютно все.

Именно поэтому сегодня во многих странах сначала задают вопрос: «Будет ли здесь безопасно ребенку?» И только потом начинают обсуждать пропускную способность автомобилей. На мой взгляд, именно такой подход должен постепенно становиться нормой и в Казахстане.

Какие транспортные решения могли бы кардинально изменить качество жизни в Алматы?

Если бы меня спросили, чему сегодня необходимо уделить максимальное внимание, я бы сказал, что в ближайшие годы город должен максимально сконцентрировать инвестиции именно на развитии общественного транспорта. Потому что транспортный каркас является фундаментом развития всего города.

Можно строить красивые парки, общественные пространства, новые районы, развязки, благоустраивать улицы. Но если человек каждый день тратит как минимум по два часа в пробках, качество жизни принципиально не меняется. На посещение парков просто нет времени, так как пробки отнимают все время.

Поэтому для меня общественный транспорт всегда остается приоритетом номер один. Но здесь важно понимать, что речь идет не просто о покупке новых автобусов. Необходимо создавать полноценную систему. Это новые линии метро. Качественный ЛРТ. Настоящий BRT в его классическом понимании, а не просто выделенная автобусная полоса.

Очень часто у нас происходит подмена понятий. Например, BRT называют любую автобусную полосу. Но Bus Rapid Transit — это целая транспортная система. Это полностью приоритетный коридор для автобусов с высокой частотой движения, минимальным количеством конфликтов с автомобилями, приоритетом на перекрестках, современными станциями, удобной посадкой и высокой провозной способностью. Только тогда автобус действительно становится быстрым видом транспорта.

То же самое касается велосипедной инфраструктуры. Она должна быть непрерывной, безопасной, связанной между собой и проходить по основным транспортным коридорам, а не появляться там, где случайно осталось место. И самое главное — все эти элементы должны работать вместе.

Метро.

ЛРТ.

Автобусы.

BRT.

Пригородные электрички.

Велосипедная инфраструктура.

Пешеходные пространства.

Пересадочные узлы.

Система Park&Ride.

Только тогда появляется настоящая транспортная сеть. Да, для этого потребуются серьезная политическая воля. Некоторые решения первое время могут быть непопулярными. Но мировой опыт показывает, что города, которые последовательно инвестировали в качествен-

ный общественный транспорт, в итоге получили более чистый воздух, меньше пробок, более активную экономику и значительно более высокое качество жизни.

Я убежден, что и Алматы способен пройти этот путь. Главное мыслить не одним бюджетным циклом и не одной каденцией акима, а смотреть на город так, каким он должен стать через 20-30 лет. Именно так и рождаются по-настоящему устойчивые города.

От масштабных строек к развитию родного города: интервью с инженером-строителем Бауыржаном Байбахтиевым

За 16 лет в строительной отрасли **Бауыржан Байбахтиев** успел поработать на инфраструктурных проектах по всему Казахстану, принять участие в реконструкции космодрома в рамках проекта «Байтерек», руководить крупными строительными площадками и вернуться в родной Жезказган, чтобы применять накопленный опыт уже дома. В интервью [Бауыржан Байбахтиев](#) рассказал, почему считает инфраструктурное строительство одним из самых значимых направлений отрасли, как современные технологии меняют профессию инженера и какое будущее, по его мнению, ждет Жезказган.

Бауыржан, чем отличаются инфраструктурные проекты, такие как железные дороги и автотрассы, от строительства гражданских объектов?

Для меня главное отличие инфраструктурных проектов от гражданского строительства заключается в масштабе влияния на жизнь людей.

Когда мы строим отдельный жилой дом, детский сад или школу — это важный объект, который выполняет свою конкретную функцию. Инфраструктура работает иначе. Она объединяет десятки и сотни объектов в единую систему, которая обеспечивает повседневную жизнь города. В нее входят дороги, мосты, железные дороги, инженерные сети, системы водоснабжения и канализации, линии электроснабжения, общественный транспорт, социальные объекты и многие другие элементы. Именно благодаря этой системе люди могут безопасно передвигаться, получать воду, электричество, медицинскую помощь, образование и другие базовые услуги.

Представьте жизненный путь человека. Он рождается в роддоме, ходит в детский сад, затем в школу, каждый день ездит по дорогам, живет в доме, работает в офисе или на предприятии, получает медицинскую помощь в поликлинике или больнице. Все эти объекты связаны между собой единой инфраструктурой.

Каждый новый мост сокращает время в пути для тысяч людей, современная транспортная развязка снижает нагрузку на городские улицы, новые инженерные сети позволяют развиваться целым районам, а качественная дорожная инфраструктура соединяет между собой города и регионы. Работая над такими проектами, понимаешь, что создаешь не отдельный объект, а основу городской среды, от которой зависят комфорт, безопасность, развитие экономики и качество жизни миллионов людей.

Участие в реконструкции космодрома — редкий опыт для строителя. Как вы попали в этот проект?

Одним из самых запоминающихся этапов моей карьеры стало участие в реконструкции космодрома в рамках государственного казахстанского проекта «Байтерек». На этот проект я попал благодаря рекомендации друга, за что ему до сих пор благодарен. Проработал там почти девять месяцев, и это был совершенно иной уровень строительства и организации работ.

Самое ценное, что дал мне этот проект, — это люди и опыт. Мне удалось познакомиться с высококвалифицированными инженерами советской и российской школы, специалистами уникальных профессий, которые десятилетиями работали в космической отрасли. Общение с такими людьми позволило по-новому взглянуть на профессию инженера и понять, насколько важны точность, ответственность и внимание к каждой детали.

Для меня проект «Байтерек» — это уникальный государственный проект Казахстана, который объединяет историю, высокие технологии и инженерную культуру. Участие в нем

стало одним из самых ценных этапов моей профессиональной карьеры. Я своими глазами увидел стартовый комплекс, с которого в космос отправился Юрий Гагарин, посетил легендарный космический корабль «Буран» и прикоснулся к истории мировой космонавтики.

Какие особенности имеют проекты в крупных городах, таких как Алматы, по сравнению со строительством инфраструктурных объектов?

Строительство в крупном городе и строительство инфраструктурных объектов — это два совершенно разных подхода к организации работ.

В таких городах, как Алматы, основной вызов — это плотная городская среда. Практически каждый этап строительства приходится согласовывать с государственными органами и коммунальными службами. Работы часто ведутся в стесненных условиях, где буквально каждый квадратный метр имеет значение.

Есть и организационные сложности. Например, из-за высокой загруженности дорог даже доставка бетона может занимать несколько часов. Это требует очень точного планирования, потому что любое опоздание может повлиять на весь производственный процесс.

Инфраструктурные проекты, наоборот, чаще начинаются с «чистого листа». Они реализуются за пределами городской застройки, где есть возможность грамотно организовать строительную площадку, разместить склады материалов, технику, временные здания и выстроить удобную логистику. Там нет такого количества ограничений, связанных с окружающей застройкой и городским трафиком.

Поэтому я бы сказал, что в крупных городах основная сложность — это организация строительства в уже существующей инфраструктуре. А в инфраструктурных проектах задача другая: фактически создать эту инфраструктуру с нуля, грамотно организовав весь строительный процесс.

За 16 лет в профессии строительная отрасль заметно изменилась. Какие современные технологии и подходы, на ваш взгляд, стали наиболее важными?

Если сравнивать то, с чего мы начинали, и то, как строят сегодня, — это практически две разные эпохи. В первую очередь, произошел серьезный технологический скачок. Появились новые строительные материалы, современные технологии монтажа и оборудование, которые позволяют выполнять работы быстрее, безопаснее и качественнее.

Большую роль начала играть цифровизация. Сегодня проектирование активно развивается с использованием BIM-технологий, 3D-моделирования и инструментов искусственного интеллекта. Многие процессы, которые раньше занимали недели, сейчас можно выполнить значительно быстрее, а количество ошибок на этапе проектирования существенно сократилось.

Изменился и строительный контроль. Если раньше заказчику приходилось постоянно находиться на объекте, то сегодня многие процессы можно отслеживать дистанционно через цифровые платформы и государственные информационные системы. Это делает строительство более прозрачным, а контроль — более эффективным.

Кроме того, рынок строительных материалов постоянно развивается. Производители предлагают более качественные, долговечные и технологичные решения, что напрямую влияет на надежность и срок службы объектов.

И, наверное, самое важное — вырос уровень специалистов. Сегодня в строительстве появляется все больше профессионалов узкой специализации, которые глубоко разбираются в своем направлении. Современное строительство — это уже командная работа большого количества экспертов, где каждый отвечает за свою часть проекта.

Именно поэтому сегодня строитель — это специалист, который должен разбираться в современных технологиях, цифровых инструментах, управлении проектами и постоянно учиться, потому что отрасль меняется очень быстро.

Насколько особенным оказалось возвращение в родной Жезказган после стольких лет работы в разных регионах страны?

Честно говоря, я никогда не думал, что снова буду работать в Жезказгане. Когда уезжал отсюда в 2010 году, был уверен, что уже не вернусь. Но жизнь умеет удивлять. Спустя годы мне позвонили и предложили принять участие в строительстве нового объекта в родном городе. Меня спросили: «Есть желание построить что-то для Жезказгана?» И в тот момент я понял, что отказаться просто не могу.

За эти годы я успел поработать на крупных проектах по всему Казахстану, накопил опыт, увидел разные подходы к строительству, познакомился с сильными специалистами. И мне стало интересно применить все эти знания именно там, где я вырос.

Для меня возвращение в Жезказган — это своего рода миссия и профессиональный вызов. Очень хочется, чтобы опыт, который я получил за пределами родного города, приносил пользу именно здесь. Есть особое чувство, когда понимаешь, что строишь объект не просто для заказчика, а для своих земляков.

Ты осознаешь, что спустя годы будешь проезжать мимо этого здания и с гордостью говорить: «Я принимал участие в его строительстве». Мне кажется, именно в такие моменты профессия строителя приобретает особую ценность.

Расскажите о строительстве нового медицинского центра. Какие современные решения будут применены в этом объекте?

Сейчас мы строим современную поликлинику на 250 посещений в смену для жителей Жезказгана. Здесь предусмотрен полный комплекс амбулаторно-поликлинической помощи как для взрослых, так и для детей. В состав объекта войдут взрослое и детское отделения, клинично-диагностическая лаборатория, отделение лучевой диагностики, центр амбулаторной хирургии, а также отдельное здание станции скорой медицинской помощи.

Особое внимание уделено оснащению — медицинский центр будет оборудован современной техникой, соответствующей сегодняшним требованиям здравоохранения. Благодаря этому жители города смогут получать широкий спектр качественных медицинских услуг на месте, без необходимости выезжать в другие города.

Каким вы видите будущее Жезказгана и какую роль в его развитии должна сыграть строительная отрасль?

Я считаю, что у Жезказгана очень хорошие перспективы. Нужно понимать, что статус областного центра город получил относительно недавно, но уже сейчас видно, насколько активно он развивается.

За последние годы здесь реализуется много новых проектов: строятся и реконструируются дороги, появляются современные общественные пространства, развивается социальная инфраструктура. Построен новый Дворец школьников, открываются спортивные комплексы и бассейны, большое внимание уделяется развитию детского и массового спорта. У города есть своя профессиональная футбольная команда, что тоже говорит о развитии спортивной культуры.

Постепенно меняется и сфера услуг. В Жезказган приходят известные франшизы, открываются новые кафе и заведения, появляются дилерские автосалоны, улучшается уровень сервиса.

Параллельно идет реконструкция зданий, построенных еще в советское время, и город постепенно приобретает более современный облик.

На мой взгляд, это только начало. Статус областного центра открывает новые возможности для привлечения инвестиций, строительства социальных объектов и создания новых рабочих мест.

Я сознательно вернулся в Жезказган и вижу его потенциал, считаю, что у города большое будущее. Тем, кто готов работать, развиваться и вкладывать свои знания, Жезказган действительно может дать хорошие возможности для профессионального и личного роста.

Коллекционер Дана Бектаева создала в жилом дворе Шымкента музей под открытым небом

Когда говорят о благоустройстве городов, чаще всего вспоминают государственные программы, новые парки и масштабные проекты. Однако иногда достаточно инициативы одного человека, чтобы изменить целый двор, вдохновить соседей и создать место, куда сегодня приходят туристы, исследователи и жители города.

Автор проекта — **Дана Бектаева**, известная в социальных сетях как [Dana Erik](#), более десяти лет собственными силами благоустраивает двор в Шымкенте, где прошло ее детство. Со временем обычный жилой квартал превратился в музей под открытым небом, посвященный казахской культуре, а сам проект стал примером того, как локальная инициатива может менять городскую среду.

Дана, расскажите, с чего все началось. Как появился идея украсить свой двор?

В 2015 году я вернулась в родительский дом. Когда снова начала здесь жить, первое, что увидела, — запущенный двор. Все выглядело серым, старым и неухоженным. Тогда я поняла, что не хочу ждать, пока кто-то однажды займется благоустройством.

Так появился мой личный проект «Начни с подъезда». Сначала я почти год добивалась, чтобы коммунальные службы убрали аварийное дерево, корни которого уже разрушали дорогу и подходили к фундаменту дома. После этого мы постепенно привели в порядок входную группу, сделали ремонт в подъезде, разбили сад и начали менять пространство вокруг.

Как появилась идея художественного оформления двора?

Много лет я собираю предметы казахского быта. Сегодня моя коллекция насчитывает около тысячи ковров ручной работы, более двухсот старинных сундуков и множество других экспонатов. В какой-то момент я подумала, что эти вещи должны выйти за пределы закрытого хранения. Старые гаражи, бетонные стены и заборы стали своеобразными холстами. Мы начали переносить на них изображения предметов из моей коллекции.

Так постепенно появился музей под открытым небом. Каждая роспись основана на реальном экспонате. Многие из этих вещей находятся в закрытых фондах или архивах, поэтому большинство людей никогда не увидят их вживую. Благодаря городскому пространству культурное наследие становится доступным каждому.

Можно сказать, я выполнила огромную работу по сохранению культурного наследия. Для сравнения: в музее имени Кастеева хранится 80 казахских ковров, а в нашем областном музее — 2 сундука. У меня же собрана большая коллекция предметов, на которых сохранились древние орнаменты и символы. Через них можно понять мировоззрение наших предков, узнать, как они воспринимали окружающий мир и какие смыслы вкладывали в привычные вещи.

Как изменился двор после благоустройства?

Сначала сюда стали приходить жители других районов Шымкента, потом начали приезжать туристы. Сегодня двор посещают люди из разных стран. Особенно приятно видеть здесь этнографов, историков, археологов и исследователей традиционной культуры. Многие изображения вызывают у них профессиональный интерес.

Ко мне обращались преподаватели университетов, потому что студентам зачастую приходится изучать казахское декоративно-прикладное искусство только по книгам и фотографиям. Получилось, что обычный двор стал местом, где встречаются жители, путешественники, ученые и все, кому интересна история города.

Я давно занимаюсь исследованием сакральной символики казахской культуры и вижу, что она не возникла сама по себе. Наша культура тесно связана с другими традициями, многие символы перекликаются между собой. В коврах сохранились древние смыслы, которые еще предстоит расшифровать.

Возникали ли сложности с согласованиями с акиматом?

Я живу в этом доме с 1982 года и могу сказать, что за более чем сорок лет во дворе практически не проводилось серьезного благоустройства. Только в этом году мне наконец удалось добиться замены старых разрушенных бордюров. Правда, даже эту работу пришлось потом частично доделывать самой — некоторые участки я подкрашивала уже своими руками.

Когда появилась идея расписать стены гаражей, никаких официальных разрешений я не оформляла. Для меня было важно договориться прежде всего с людьми, которые живут рядом. Я подошла к каждому владельцу гаража и спросила, не будут ли они против, если вместо серых стен появятся изображения предметов казахской культуры. Никто не отказал.

Со стороны акимата никто не приходил с требованиями закрасить рисунки или вернуть все в прежний вид. Думаю, причина проста: мы ничего не испортили. Наоборот, заброшенное пространство стало аккуратным, ухоженным и привлекательным. При этом проект с самого начала развивался без какой-либо поддержки со стороны государства. Все изменения происходили благодаря собственной инициативе и за собственные средства.

Возможно, свою роль играет публичность проекта. О нашем дворе много пишут, сюда приезжают журналисты, туристы, исследователи. Я всегда отмечаю работу городских служб, когда они помогают, и думаю, что они тоже понимают: такие инициативы работают на имидж города.

Как, на ваш взгляд, один двор может повлиять на город?

Иногда я шучу, что своим примером заразила не только жителей, но и акиматы. Со временем в городе стало появляться значительно больше муралов и художественных росписей. Возможно, это совпадение, но мне хочется верить, что подобные проекты показывают, насколько сильно искусство может менять городскую среду.

Я веду блог и постоянно рассказываю о том, как преобразуется наш двор. Со временем подписчики начали присылать фотографии своих дворов. Кто-то посадил цветы возле дома, кто-то привел в порядок подъезд, кто-то украсил придомовую территорию. Сейчас мне все чаще попадаются публикации о людях, которые самостоятельно благоустраивают пространство вокруг себя.

Есть один момент, который я всегда вспоминаю с особой теплотой. Когда проект только начинался, маленькая девочка из соседнего подъезда подошла ко мне и сказала: «Когда я вырасту, тоже поставлю такой забор и посажу цветы». Тогда я поняла, что такие изменения воспитывают не только взрослых, но и детей. Они начинают воспринимать заботу о своем дворе как естественную часть жизни.

Когда-то я была в США, и меня поразило, что каждый жилой квартал выглядел по-своему уютным. Люди создавали красоту вокруг собственных домов не потому, что их кто-то заставлял, а потому что считали это своей ответственностью. Эта идея очень запала мне в душу. Мне тоже захотелось создать свою сказку. Только не американскую, а казахскую — с нашими орнаментами, историей и культурой.

Для меня город начинается с собственного двора. Если каждый человек перестанет ждать и сделает немного лучше пространство вокруг себя, постепенно изменится и весь город.

Директор Artet Денис Етекбаев о частных домах и современной загородной жизни в Казахстане

Можно построить дорогой дом, но так и не создать место, в котором действительно хочется жить. По мнению основателя компании Artet **Дениса Етекбаева**, ценность недвижимости определяется не стоимостью отделки, а тем, насколько продумана среда вокруг дома. Более 25 лет он занимается созданием жилых пространств и убежден, что будущее Казахстана — за небольшими поселками с единой концепцией. В интервью для Urban Expert [Денис Етекбаев](#) рассказал какие ошибки чаще всего допускают при строительстве частного дома и каким он видит развитие малоэтажной застройки вокруг Астаны.

Денис, расскажите, кто вы по профессии?

По образованию я инженер-строитель, и уже более 25 лет моя жизнь связана с воплощением идей в реальность. Это может быть отдельный дом, общественное пространство или целый поселок. Поэтому свою профессию я определяю не должностью, а смыслом того, чем занимаюсь. Я создаю пространства для жизни. Для меня важно создать место, где человеку будет комфортно жить, отдыхать, воспитывать детей и встречать старость.

Почему вы сфокусировались именно на малоэтажной застройке?

Именно в малоэтажной застройке есть возможность создавать по-настоящему живую среду. Здесь проще реализовывать смелые архитектурные идеи, быстрее внедрять новые решения и работать с каждым проектом индивидуально. Когда заказчик один или их небольшая группа, гораздо легче объяснить ценность нестандартных решений и вместе создать что-то действительно особенное.

Какие ошибки заказчики чаще всего совершают, когда хотят построить частный дом?

Самая распространенная ошибка - люди не представляют, как они будут жить в этом доме каждый день. Мы часто обсуждаем праздничные моменты, но именно обычные будни составляют большую часть нашей жизни. Важно заранее представить утро, вечер, семейные привычки, как изменится жизнь через пять, десять или пятнадцать лет, когда дети вырастут, а сами хозяева станут старше. Еще одна ошибка - строить дом не для себя, а для впечатления окружающих, желание удивить гостей нередко приводит к решениям, которые потом оказываются неудобными в повседневной жизни.

Какой проект вы считаете для себя самым удачным и почему?

На сегодняшний день самым удачным считаю особняк D5 в микрорайоне «Депутатский». Это дом площадью около 800 квадратных метров, в котором удалось объединить архитектурную выразительность, удобство и ощущение настоящей роскоши без лишней демонстративности. Проект был непростым, но все решения рождались естественно. Самое приятное, итог оказался даже лучше, чем мы представляли на этапе визуализаций. Такое случается редко, когда построенный дом производит более сильное впечатление, чем его рендеры.

Какие элементы среды сильнее всего влияют на качество жизни в небольших жилых районах?

Качество жилой среды похоже на хороший салат. Важен не один ингредиент, а их сочетание. Улицы, озеленение, дворы, маршруты для прогулок, общественные пространства, сервисы, все должно работать вместе. И, как в хорошей кухне, многое зависит от того, кто это

проектирует. Отдельные хорошие решения не создают качественную среду, если между ними нет общей идеи.

Хорошая малоэтажная среда должна незаметно побуждать людей больше двигаться, чаще встречаться и общаться, но при этом уважать право каждого на личное пространство. Но самое главное - это люди. Настоящую ценность месту создает сообщество соседей. Когда рядом живут ответственные, деятельные и созидательные люди со схожими ценностями, качество жизни становится совсем другим. Архитектура может объединить людей, но наполнить пространство жизнью способны только они сами.

Какой баланс между приватностью и городской жизнью вы считаете правильным для частного сектора?

Все зависит от сценария жизни. Дом выходного дня и дом для постоянного проживания - это совершенно разные задачи. Они отличаются по площади, инфраструктуре, расположению и даже атмосфере. Но в любом случае человеку нужны две вещи: возможность побыть наедине с собой и возможность быть частью сообщества. Хорошая малоэтажная среда позволяет выбирать между этими состояниями, а не заставляет жить только в одном из них.

Что бы вы изменили в подходе к малоэтажной застройке в Казахстане в первую очередь?

Я бы перестал воспринимать поселок как набор отдельных участков с домами. Сегодня чаще всего сначала нарезают землю, прокладывают дороги, а уже потом каждый строит что хочет. В итоге получается не среда, а случайный набор домов. На мой взгляд, сначала должен появляться сценарий жизни будущих жителей: кто они, как проводят свободное время, где будут гулять дети, где соседи смогут встретиться, как люди будут взаимодействовать друг с другом. И только после этого должна рождаться архитектура. Когда проект начинается с человека, а не с плана участков, качество жизни становится совершенно другим.

Как вы видите будущее малоэтажной застройки в Астане и вокруг нее?

Я уверен, что спрос будет постепенно смещаться от больших домов к качественной среде. Люди будут выбирать не только площадь и количество комнат, а атмосферу, окружение и образ жизни. Будущее, на мой взгляд, за небольшими клубными поселками, где продумана архитектура, есть единая концепция, общественные пространства и чувство соседства. Дом перестанет быть просто объектом недвижимости. Он станет частью образа жизни. И именно такие проекты со временем будут наиболее востребованы и ценны.

Как проектируют загородные комплексы: советы архитектора Наты Светочковой

Рынок загородного отдыха растёт, а вместе с ним и конкуренция. Сегодня недостаточно построить несколько красивых домиков среди деревьев. Современный комплекс начинается с сильной концепции, понимания своей аудитории и грамотного проектирования каждой детали. **Ната СветОчкова**, [основатель студии архитектуры и дизайна «Эпатаж»](#), объясняет, какие принципы помогают создать востребованный туристический объект.

Найдите идею

Первое и самое главное в проектировании — идея, ради которой стоит ехать. Иногда она уже лежит на поверхности: рядом — курган или другое историческое место, невероятной красоты водоём, в котором хочется плавать, необычный лес, где сама природа уже сделала половину работы за дизайнера.

Задача комплекса — не спорить с этой идеей, а усиливать её. Если база стоит на берегу водоёма, то и весь отдых должен быть выстроен вокруг воды: благоустроенный пляж, а не газон с видом на воду издалека.

Поймите, кто к вам едет

Целевая аудитория определяет очень многое. Одно дело — гости из ближайшего города, которые приезжают на выходные, и совсем другое — люди, которые добираются из других регионов специально ради этого места. От этого зависит, что мы закладываем рядом: благоустроенный кемпинг или палаточный городок, полноценный отель или домики под краткосрочную сдачу. Универсального решения нет — есть решение под конкретного гостя.

Пусть архитектура домиков договаривает идею

Необычные авторские дома, модульные конструкции, классический отель или бутиковый формат — это тоже часть концепции, а не отдельный вопрос. Мы всегда согласуем архитектуру с идеей места: если комплекс продаёт уединение и природу, дома могут быть небольшого размера, спрятанные в лесу. Если делать ставку на впечатление и статус — здесь работает совсем другая архитектурная логика: удобная транспортная доступность, много рекреационных зон, большие дома или целые гостиничные корпуса.

Продумайте логику движения

Первое, с чем встречается гость, — парковка, и она должна быть удобной без исключений. Дальше — вопрос, как человек передвигается по территории: разрешено ли обычное автомобильное движение или гостей от общей стоянки до домиков и номеров довозят небольшие электрокары. Отдельно продумываем, как гости покупают билеты на посещение комплекса: этот процесс должен быть таким же понятным и приятным, как сам отдых.

Наполните комплекс смыслом

Если это семейное место, важно, чтобы там было интересно детям любого возраста — не только дошкольникам или только подросткам. Мы всегда закладываем несколько детских площадок под разные возрастные группы, особенно если территория небольшая: дети трёх и двенадцати лет не будут играть на одном и том же оборудовании. А если ребёнку скучно, для семьи это первый и последний приезд на эту базу.

Не забывайте о еде

У гостей должна быть возможность поесть в любой момент пребывания. Если на территории проходит банкет или закрытое мероприятие, это не должно лишать остальных посетителей комплекса возможности где-то перекусить: должен быть отдельный формат питания, который работает независимо от закрытых событий. Доставка еды в домики, кафе на пляже, ресторан с завтраками — важные моменты в формировании настроения гостя.

Обеспечьте безопасность

Безопасность — это не высокий забор по периметру. Это защита от диких животных и насекомых, а значит, регулярная обработка территории. Это освещение в тёмное время суток и видеонаблюдение — защита от человеческого фактора. Мы закладываем все эти уровни сразу в проект, а не добавляем их постфактум, когда уже что-то произошло.

Продумайте поэтапную реализацию

Комплекс не обязательно строить целиком за один раз: реализация очередями часто разумнее — так проще распределить бюджет и проверить концепцию на первой очереди, прежде чем вкладываться в следующие. Но саму эту поэтапность нужно продумать на старте, в генеральном плане, а не решать по ходу стройки.

Если вторая или третья очередь появляется тогда, когда первая уже заселена и работает, важно заранее развести стройку и отдых физически: отдельный технический въезд для техники, буферные зоны, свой маршрут завоза материалов — всё это не должно пересекаться с территорией, где уже живут гости. Пыль, шум и грузовики рядом с обустроенным пляжем перечёркивают именно то впечатление, ради которого гости к вам приехали. Разумно закладывать такое разделение сразу, вместе с первой очередью проекта, а не тогда, когда стройка уже началась.

Продуманная концепция, понимание потребностей гостей, сильная архитектура и участие специалистов разных направлений позволяют создавать комплексы, которые остаются востребованными на протяжении многих лет и становятся успешными как для посетителей, так и для инвесторов.

Эльвина Краснова: как музей искусств им. Кастеева летом становится местом встреч

Летом городская жизнь меняется: люди больше времени проводят вне дома, ищут места, где можно укрыться от жары, встретиться с друзьями, посетить интересное мероприятие или просто провести несколько часов в комфортной обстановке. В такой ситуации особую роль начинают играть [«третьи места»](#). О том, как музей искусств им. Кастеева превратился в живое городское пространство, расскажем на примере выставки Эльвины Красновой **«Мой Казахстан в кадрах ... Наша жизнь в строках ...»**.

Эльвина, открытие вашей выставки получилось довольно масштабным. Как оно прошло?

На открытие пришло много людей, и для нас было особенно приятно видеть такую разную аудиторию: детей, молодых людей, взрослых, семьи. Были выступления артистов, общение гостей, фуршет. В какой-то момент пространство музея буквально ожило и превратилось в место, где люди не просто смотрят выставку, а проводят время вместе.

Нам очень помогло то, что на наш проект откликнулось много компаний. Партнёры подготовили подарки для участников выставки, благодаря чему открытие получилось ещё более тёплым и праздничным. Среди компаний, которые поддержали проект, были магазин «Книжный город», чайная компания Beta Tea, бренд косметики Asiya, издательство "ЭКСМО" и GIVENCHY и другие. Для нас это важный показатель того, что бизнесу тоже интересно участвовать в культурной жизни города и создавать для людей дополнительные поводы встречаться.

Получается, современный музей может быть больше, чем пространством для экспозиций?

В рамках нашей выставки мы проводили экскурсии и лекции. Например, 8 августа я сама выступала с мини-лекцией «Как искусство и книги влияют на развитие мозга и раскрывают его возможности». Перед лекцией проходила экскурсия по выставке, а сама встреча была бесплатной для всех посетителей.

Когда в музее регулярно проходят открытия, лекции, встречи, выступления и образовательные программы, у человека появляется больше причин приходить сюда снова, проводить здесь время и возвращаться уже не только ради конкретной экспозиции. Наша выставка продлится до 16 августа, поэтому у посетителей ещё есть возможность увидеть её, познакомиться с историями участников и попасть на мероприятия.

Почему такая функция музеев особенно важна летом?

Летом у людей появляется больше свободного времени, однако вместе с этим возникает вопрос, где его проводить. На улице бывает слишком жарко, дома хочется сменить обстановку, а привычные коммерческие пространства подходят далеко не всем. Музей может предложить другой сценарий: человек приходит в комфортное пространство, знакомится с искусством, посещает мероприятие, общается с другими людьми. При этом ему не обязательно быть специалистом в искусстве или заранее иметь какую-то особую цель.

Вы говорили, что выставку активно посещают школьники. Как она воспринимается юной аудиторией?

Каждый день я нахожусь в музее и провожу авторские экскурсии по проекту. Особенно много школьников приходит сейчас из пришкольных и частных лагерей. В первые дни выставки к нам пришли несколько учителей с группами по рекомендации, а затем поток стал постоянным — сейчас бывает по две-три детские группы в день.

Учителям тоже очень откликается такой формат, потому что объяснять пользу чтения через абстрактные рассуждения гораздо сложнее. Здесь перед детьми есть 30 реальных историй победителей конкурса, и за каждой стоит человек, его опыт и конкретная книга, которая на него повлияла. Среди участников есть люди, которые благодаря книгам нашли своё призвание, определились с профессией, изменили направление жизни. Когда ребёнок слышит такую историю, он видит, что чтение может быть связано с реальными решениями и возможностями в жизни.

Для детей мы создали специальную зону, где можно почитать книги. Они приходят даже со своими изданиями, садятся в юрте, рассматривают экспозицию, рассказывают, что сами сейчас читают. Мы проводили для них отдельные лекции о книгах, а ребята приносили свои раскраски и показывали их нам. Мне особенно нравится, что дети уходят с обещанием вернуться и рассказать, дочитали ли они свою книгу и какие у них остались впечатления.

В современном мире цифровизации, когда искусственный интеллект меняет привычные процессы и стремительно развивается, важно успевать за этими изменениями и пользоваться возможностями новых технологий. При этом чтение книг не должно уходить на второй план. Наоборот, его стоит выводить на новый уровень, возвращать в семейные традиции, создавать читательские кружки и находить современные форматы, которые помогут детям и взрослым снова обращаться к книгам. Развиваться вместе с технологиями важно, сохраняя при этом добрые традиции, которые формируют человека и остаются значимыми независимо от времени.

При этом ваша деятельность связана не только с популяризацией чтения. У Elbookclub есть ещё и экологическое направление?

Когда я создавала Elbookclub, одним из условий для участников клуба была благотворительная деятельность, изучение и решение экологических проблем, привлечение большего количества людей, особенно детей и молодёжи, к чтению и художественному творчеству. Так мы начали возрождать, казалось бы, забытое, но очень нужное дело — сбор макулатуры.

У людей дома хранится огромное количество старых книг советского периода, и многие просто не знают, что с ними делать. Книги дороги сердцу, некоторые домашние библиотеки передаются из поколения в поколение, однако жизненные обстоятельства меняются: кто-то переезжает, меняет квартиру, освобождает пространство. В итоге книги приходится куда-то отдавать.

Мы собираем и вывозим книги и журналы, сортируем их. Хорошую художественную и детскую литературу передаём в библиотеки, школы и детские дома, техническую литературу направляем туда, где она может быть востребована, а непригодные для чтения книги, старые журналы и газеты сдаём в пункты приёма вторсырья.

При этом часть книг, которые уже нельзя использовать по прямому назначению, иногда получает новую жизнь в культурных проектах. Например, на нашей выставке «Мой Казахстан в кадрах... Наша жизнь в строках...» некоторые книги стали частью оформления фотозоны. Получилось символично: даже книга, которую уже невозможно прочитать, может ещё послужить культуре и людям.

Музей имени Кастеева вручил мне сертификат в знак благодарности за проведённую работу. Для меня это стало особенно приятным моментом — вся подготовка, встречи, экскурсии, лекции и общение с посетителями были большой работой, и было важно почувствовать, что музей это заметил и оценил.

P.S. Ваш покорный слуга, журналист Анна тоже участвовала в этом конкурсе. Я рассказала о книге Ричарда Баха «Хорёк-писатель в поисках музыки». Прочитала ее, когда мне было 12 лет, и помню, какое сильное впечатление она тогда на меня произвела. Именно после этой

книги я впервые подумала, что тоже хочу писать, и спустя годы выбрала факультет журналистики.

Урбанист-градостроитель Қамбар Тлеубергенов о плотности застройки, транспорте и дорогах

В городах становится всё больше автомобилей, а вместе с ними растёт нагрузка на дороги. О том, как сделать передвижение по городу удобнее мы поговорили с градостроителем, урбанистом, магистром архитектуры, докторантом и преподавателем КазГАСА **Қамбаром Тлеубергеновым**.

Қамбар Ерғанатұлы, вы изучаете транспорт в городах и пишете диссертацию на эту тему. Почему эта тема сегодня так важна для урбанистики?

Транспорт сегодня стал одной из ключевых тем современной урбанистики прежде всего потому, что рост автомобилизации напрямую влияет на качество городской среды, мобильность людей и эффективность использования городского пространства.

Для многих крупных городов Европы и Северной Америки проблема массовой автомобилизации стала особенно заметной ещё в 1960–1970-х годах. Именно тогда начали проявляться последствия приоритета личного автомобиля: транспортные заторы, необходимость расширения дорог, снижение качества общественных пространств, шум и загрязнение воздуха. За прошедшие десятилетия многие города накопили значительный опыт решения этих проблем.

Казахстанские города проходят похожий этап несколько позже. Активный рост автомобилизации у нас особенно заметен последние 15–20 лет, и количество личного автотранспорта продолжает увеличиваться. Для Казахстана важно изучать накопленный международный опыт и адаптировать его к нашим климатическим, пространственным, экономическим и социальным условиям.

В этом смысле транспорт для современной урбанистики — это вопрос того, каким мы хотим видеть город и насколько комфортным, доступным и эффективным будет передвижение в нём для разных групп населения.

Какая проблема транспортной системы казахстанских городов, на ваш взгляд, самая недооцененная?

Самая недооценённая проблема заключается в отсутствии полноценного выбора способов передвижения для жителей. Сегодня личный автомобиль во многих казахстанских городах объективно выигрывает по целому ряду параметров: он зачастую быстрее, комфортнее и удобнее общественного транспорта, особенно если речь идёт о поездках между районами или в часы пик. Поэтому неудивительно, что люди выбирают автомобиль.

Но при существующих темпах автомобилизации мы сталкиваемся с объективным ограничением: город не может бесконечно расширять дороги. Каждая полоса имеет определённую пропускную способность, и в какой-то момент увеличение количества автомобилей начинает приводить к перегрузке улично-дорожной сети, независимо от того, сколько новых полос и развязок мы построим.

Поэтому, задача заключается не в том, чтобы бороться с автомобилем или пытаться полностью отказаться от него. Необходимо сделать альтернативные способы передвижения настолько удобными и конкурентоспособными, чтобы у человека действительно был выбор.

Какую роль в транспортной системе должны играть велосипедная и пешеходная инфраструктура?

На мой взгляд, роль пешеходной и велосипедной инфраструктуры в наших городах сегодня недооценена. При этом в будущем она будет играть всё более значительную роль.

У казахстанских городов есть определённое преимущество — многие из них по мировым меркам относительно компактны. Это означает, что значительная часть ежедневных поездок потенциально может совершаться пешком или на велосипеде, особенно если городская среда для этого действительно комфортна и безопасна.

При этом я бы не рассматривал велосипедную и пешеходную инфраструктуру как альтернативу автомобилю или общественному транспорту в отдельности. Наиболее эффективна именно их работа в единой системе.

Например, человек может пешком дойти до остановки, воспользоваться общественным транспортом, а затем снова пройти небольшое расстояние до места назначения. То же самое касается велосипеда и других средств микромобильности. Поэтому качественная пешеходная и велосипедная инфраструктура фактически увеличивает доступность общественного транспорта.

Как плотность застройки влияет на транспортную ситуацию и качество жизни?

Если говорить прежде всего о жилой застройке, то умеренная плотность в целом может положительно влиять и на транспортную ситуацию, и на качество городской среды. При достаточно плотной застройке появляется необходимая концентрация жителей и потребителей, благодаря чему лучше развиваются малый бизнес, объекты торговли и сферы обслуживания. Многие повседневные услуги могут находиться в пешей доступности от места проживания, а значит, человеку не всегда необходимо пользоваться автомобилем для каждой поездки.

Но у высокой плотности есть и обратная сторона. Рост плотности обычно означает рост численности населения и, соответственно, увеличение нагрузки на городскую инфраструктуру: водоснабжение, канализацию, электроснабжение, социальные объекты и, конечно, транспортную систему и прилегающую улично-дорожную сеть.

Поэтому очень важно найти баланс между плотностью застройки и возможностями инфраструктуры конкретной территории. Если мы увеличиваем количество жителей, необходимо одновременно понимать, справятся ли с этой нагрузкой дороги, общественный транспорт, инженерные сети, школы, детские сады и другие объекты, что не всегда учитывается нашими застройщиками.

Кроме того, высокая плотность не обязательно означает высокую автомобильную нагрузку. Если территория правильно спланирована, имеет развитый общественный транспорт, хорошую пешеходную среду и необходимые объекты обслуживания в шаговой доступности, часть поездок вообще может не совершаться на автомобиле.

Насколько генеральные планы казахстанских городов учитывают современные транспортные исследования?

Я бы сказал, что ситуация постепенно меняется, и по сравнению с генеральными планами прошлых лет прогресс заметен. При этом важно учитывать масштаб генерального плана. Это документ стратегического уровня, который охватывает город в целом, поэтому в нём невозможно детально проработать каждую транспортную проблему или конкретный маршрут.

Если говорить о генеральных планах крупных казахстанских городов, с которыми мне приходилось работать и которые я изучал, то сегодня в них достаточно большое внимание уделяется развитию улично-дорожной сети, транспортной инфраструктуры и общественного транспорта. Однако пешеходные и велосипедные связи, а также их интеграции с общей транспортной системой, на мой взгляд, пока уделяется недостаточно внимания.

В целом казахстанские города уже постепенно переходят к более современному подходу к транспортному планированию, однако работы ещё много. Главная задача — создать город, где человеку удобно добираться до нужного места разными способами, выбирая наиболее подходящий для конкретной поездки.

Электросамокаты выгоняют с тротуаров на дороги с 25 августа: что говорят эксперты

С 25 августа 2026 года в Казахстане вступает в силу новый закон для пользователей электросамокатов: им полностью запрещается движение по тротуарам и пешеходным дорожкам. Передвигаться можно будет по велодорожкам и велополосам, а при их отсутствии — по правому краю проезжей части или обочине в случаях, предусмотренных Правилами дорожного движения. Для выезда на проезжую часть пользователь должен быть старше 18 лет, иметь водительское удостоверение любой категории и застёгнутый защитный шлем.

Urban Expert поговорил с президентом Eurasian Expert Council **Чингизом Лепсибаевым**, урбанистом **Алиханом Кушербаевым** и экспертом по развитию микромобильного транспорта **Ануаром Джусуповым** о том, как новые правила могут изменить городскую мобильность.

Почему самокаты убирают с тротуаров

Электросамокаты за несколько лет стали привычной частью города, но вместе с этим возникли конфликты между пешеходами и пользователями самокатов. На тротуарах самокаты могут двигаться гораздо быстрее человека, поэтому при столкновении возрастает риск травм. Новые правила должны разделить пространство для пешеходов и пользователей электросамокатов.

Чингиз Лепсибаев считает запрет оправданным, однако отмечает, что для его работы нужна развитая велоинфраструктура.

«Запрет на движение электросамокатов по тротуарам на самом деле оправдан, но только если присутствует выделенная велополоса. Мы должны развивать велоинфраструктуру и чётко привлекать движение электросамокатов к ней. Другого варианта нет».

Ануар Джусупов смотрит на вопрос более критично и считает, что запрет сам по себе не может решить проблему безопасности.

«Эти споры ведутся уже давно, в течение как минимум пяти-шести лет. И на них всегда простой ответ: запретом данную проблему решить невозможно. Утверждать, что это как-то скажется на безопасности, можно только на бытовом уровне. Если опускаться на уровень экспертов, простого ответа тут нет. Когда вы решаете вопрос через запрет, вы фактически говорите: хотите ездить на микромобильном транспорте — едьте по проезжей части. При разработке правил нельзя ставить чью-то ценность выше другой в абсолютном смысле. Нужно было находить золотую грань. Но от этого отказались и решили идти через запрет».

Хватит ли в городах велодорожек

Запрет на движение самокатов по тротуарам делает велодорожки ещё важнее. Теперь безопасность поездки во многом зависит от того, есть ли в городе удобные и связанные между собой маршруты. Урбанист **Алихан Кушербаев** отмечает, что во многих городах такой системы пока нет.

«В городах велоинфраструктура насчитывает считанные десятки километров. Они не объединяются в единые системы. Зачастую они нарисованы будто нарочно — велопереездов, кроме Алматы, почти нигде нет».

В таких условиях просто запретить самокатам ездить по тротуарам недостаточно. Человеку нужен безопасный маршрут, по которому можно доехать из одного района в другой, добраться до остановки или места работы. Отдельные участки велодорожек, которые обрываются перед перекрёстками или не соединяются между собой, эту проблему не решают.

Ануар Джусупов подчеркнул, что за несколько лет в Казахстане так и не появились единые стандарты, которые определяли бы требования к качеству велодорожек и организации микромобильной инфраструктуры.

«Сейчас в Алматы делают велодорожки, а качество покрытия такое, что безопаснее ехать по проезжей части, потому что нет никаких норм, связанных с качеством полотна и его ровностью на тротуаре».

Куда пересядут пользователи после 25 августа

После вступления новых правил в силу часть пользователей может отказаться от электро-самокатов, перейти на общественный транспорт. Другие могут пересесть на автомобили или такси, особенно если ежедневный маршрут не позволяет безопасно передвигаться по новой схеме.

Чингиз Лепсибаев считает, что массового перехода на автомобили ожидать не стоит.

«Я уверен, что с пользователями самокатов ничего не произойдёт. Как они ездили, так и будут ездить. Просто из легального состояния они перейдут в полулегальное. У нас огромное количество самокатов уже много лет находится у частных лиц, поэтому отлавливать каждого самокатчика никто не будет. Большая часть людей, которые ездят на самокатах, не имеет возможности пересесть на автомобиль. Да и это не выход. Нам необходимо развивать велоинфраструктуру и маломобильный транспорт, как это делают успешные города мира. Поэтому я считаю, что нынешние меры — это скорее давление на пользователей и результат недостатка компетенции у тех, кто их принимает».

Отдельная категория — курьеры. Для них электросамокат является рабочим инструментом, поэтому отказ от него может повлиять на время доставки и операционные расходы.

«Для доставщиков любые ограничения приведут к тому, что возрастёт стоимость и скорость доставки. Безопасность, конечно, превыше всего, но здесь важно найти баланс, чтобы вместе с решением одной проблемы не создать другие».

Ануар Джусупов рассматривает несколько возможных сценариев, однако считает наиболее вероятным тот, при котором значительная часть людей продолжит пользоваться самокатами, несмотря на ограничения.

«Количество поездок начнёт падать, наверное, на 4% где-то, плюс-минус, но люди будут дальше пользоваться самокатами, они будут дальше ездить по тротуару. Раз в месяц их будут штрафовать какое-то количество, отчитываться о том, что тысячи человек в стране оштрафовали — и всё, жизнь как шла своим чередом, так и будет идти».

Другой вариант развития событий связан с переходом части пользователей на автомобили. В этом случае, считает **Ануар Джусупов**, города могут столкнуться с дополнительной нагрузкой на транспортную систему.

«Когда у тебя какой-то вид транспорта уже появился в городе, стал активен, пытаться решить проблему через запрет — опасная история. Количество поездок на электросамокатах, как шеринговых, так и личных, было сопоставимо с количеством поездок на метро Алматы. У шеринга было около 17–18 миллионов поездок. С учётом личных самокатов можно предположить около 21 миллиона поездок за прошедший год. Самокаты защитили Алматы от транспортного коллапса, который мог бы произойти, если бы не появилась эта альтернатива. Если этот транспорт исчезнет, часть пользователей вернётся в автомобили и такси, что увеличит нагрузку на городские дороги».

Насколько безопасен самокат на проезжей части

Самая спорная часть новых правил связана с разрешением движения электросамокатов по проезжей части при соблюдении установленных требований.

С одной стороны, наличие водительского удостоверения должно означать, что человек знаком с основными правилами дорожного движения. Шлем и другие обязательные требования призваны снизить последствия возможного падения или столкновения.

С другой стороны, водительские права сами по себе не создают безопасную инфраструктуру.

Самокатчик остаётся значительно менее защищённым участником движения по сравнению с человеком внутри автомобиля, особенно на дорогах с высокой скоростью движения.

Алихан Кушербаев считает, что перенос самокатов с тротуаров на дороги может привести к новым рискам:

«Увеличится ли комфорт пешеходов? Нет. Ящик Пандоры в виде электросамокатов и электроскутеров уже был вскрыт. Полностью убрать их с тротуаров не получится. При этом травматизм среди пользователей электротранспорта может увеличиться. Когда в нескольких сантиметрах от тебя проносится автобус, машина или большегруз, это не только опасно, но и может создавать страх. При столкновении с самокатом человек практически всегда остаётся жив. С автомобилями ситуация совсем другая: в Казахстане ежегодно в ДТП погибают около 2,3–2,5 тысячи человек, примерно 40% этих смертей происходят в городах. При этом мы не видим таких же серьёзных ограничений для автомобилей. Хотя именно автомобилизация во многом влияет на безопасность тротуаров и дворов».

Ануар Джусупов ставит под вопрос целесообразность такого ограничения, в частности указывая, что велосипедный шлем не защищает при столкновении с автомобилем.

«Велосипедные шлемы изначально создавались для велогонок и рассчитаны на определённый тип падения во время езды на велосипеде. Производители прямо указывают, что такие шлемы не предназначены для ДТП с участием автомобиля. Это совершенно другая технология и другие нагрузки. Когда человек падает с велосипеда, он может удариться о землю на скорости 20–30 км/ч. При столкновении с автомобилем возникает совсем другая динамика: скорость автомобиля может быть 60–80 км/ч, плюс к ней добавляется скорость самого человека. Удар получается намного сильнее, и обычный велосипедный шлем на такие нагрузки не рассчитан.»

Исчезнет ли прокат электросамокатов

Изменения затронут не только владельцев личных самокатов, но и сервисы проката. При новых ограничениях пользователям может стать доступно меньше маршрутов, особенно в городах, где пока мало велоинфраструктуры. Сокращение территории для поездок может снизить спрос на прокатные самокаты и привести к уменьшению их количества. **Чингиз Лепсибаев** считает, что это может повлиять и на доступность транспорта для горожан:

«Что касается платных и прокатных самокатов, я боюсь, что это приведёт к их исчезновению или сокращению числа таких самокатов. Это ударит по доступности многих районов и создаст дополнительные проблемы для обычных горожан.»

Ануар Джусупов считает, что рынок действительно может сократиться:

«Скорее всего, останется один-два игрока, которые смогут дотировать рынок и переждать этот период в надежде, что запреты впоследствии снимут. Для крупных компаний это может быть стратегией — временно поддерживать рынок, чтобы сохранить присутствие и потом быстро масштабироваться. Для небольших казахстанских компаний ситуация гораздо сложнее. У них нет такой финансовой возможности, а сама доходность кикшеринга не настолько высокая. У компаний есть расходы на содержание штата зимой, ремонт самокатов и привлечение финансирования».

Станет ли город безопаснее

Главный вопрос после 25 августа заключается в том, действительно ли новый порядок снизит количество конфликтов и ДТП или просто перенесёт их из одного пространства в дру-

гое. Эксперты считают, что вопрос стоит рассматривать шире, чем просто запрет самокатам ездить по тротуарам. Безопасность зависит от всей городской транспортной системы: состояния дорог, велоинфраструктуры, общественного транспорта и условий для разных участников движения.

Ануар Джусупов сравнивает запрет с попыткой решить сложную системную проблему одним ограничением.

«Пытаться решить проблему через запрет — это как распустить ремень при лишнем весе. Это максимум может дать тебе время набрать ещё больше веса. Проблему лишнего веса решают комплексно: питанием, спортом, психологической помощью, семьёй и так далее. Это сложно, но возможно.

У нас есть министерство, которое отвечает за развитие искусственного интеллекта, есть ведомства, которые занимаются космическими технологиями и множеством других направлений, но отдельной ответственности за велосипедную инфраструктуру фактически нет.

В Европе, России, Узбекистане, Южной Корее вопросами самокатов и велосипед занимается Министерство транспорта. У нас в этом процессе почему-то активно участвует МВД. Все законопроекты, связанные с самокатами, их ограничениями, требованиями и правилами эксплуатации, изначально должны были разрабатываться именно Министерством транспорта. У него есть необходимая экспертиза — в вопросах транспортного планирования, организации городской дорожной среды, развития транспортной системы, строительства и установления соответствующих нормативов.

Причем для этого не требовалось создавать огромное отдельное ведомство. Изначально можно было создать хотя бы небольшой отдел или подведомственную структуру, пусть даже из двух человек, которые постепенно выстроили бы это направление».

Чингиз Лепсибаев отмечает, что нынешнее планирование пока не учитывает многие современные виды транспорта:

«На самом высоком уровне есть проблемы с планированием. Например, в стратегии развития транспортной отрасли нет электротранспорта, велосипедов, мало-мобильного транспорта. Само качество планирования крайне низкое и не учитывает современные тенденции».

«Запретить проще, чем создать условия»: Аркадий Гершман об ограничениях для самокатов

С 25 августа в Казахстане вступили в силу новые правила для электросамокатов: им запретили движение по тротуарам и пешеходным дорожкам, а для выезда на проезжую часть требуется водительское удостоверение и шлем. Урбанист **Аркадий Гершман** предлагает посмотреть на ситуацию шире: самокат уже стал частью городской транспортной системы, поэтому вопрос заключается в том, куда теперь будут перемещаться его пользователи и какую альтернативу город способен им предложить.

Сегодня вступил в силу запрет на движение электросамокатов по проезжей части. Нужны ли городу электросамокаты и какую транспортную задачу они решают?

Электросамокат стал частью городской транспортной системы, потому что он закрывает вполне конкретную потребность — позволяет быстро перемещаться на небольшие расстояния и зачастую оказывается удобнее общественного транспорта или автомобиля. Люди выбирают его не случайно: если человек пересел на самокат, значит, в существующей транспортной системе он нашел для себя более быстрый или удобный вариант.

Проблема начинается там, где город не создает для такого транспорта отдельного пространства. Люди ездят по тротуарам не просто так. Выходить на проезжую часть рядом с автомобилями объективно опасно, особенно при высокой скорости движения машин, а полноценной инфраструктуры для самокатов и велосипедов во многих местах нет.

В результате самокатчики оказываются между двумя вариантами, каждый из которых создает свои проблемы. На тротуаре они конфликтуют с пешеходами, приходится снижать скорость, объезжать людей и постоянно маневрировать. На проезжей части пользователь самоката оказывается рядом с автомобилями, которые представляют для него гораздо большую опасность.

При этом есть риск, что самокатчиков будут еще сильнее стигматизировать и обвинять во всех проблемах. Они фактически станут козлами отпущения городской транспортной системы.

А что произойдет, если власти начнут активно ограничивать работу сервисов проката?

Если прокатные компании начнут серьезно ограничивать или фактически вытеснять с рынка, люди просто будут искать другие варианты. Кто-то купит собственный электросамокат или электровелосипед и продолжит ездить по тротуарам. В таком случае город получит огромное количество пользователей частного транспорта, контролировать которых будет еще сложнее.

Другие пересядут на такси или личные автомобили, пополнив ряды участников пробок. При этом рассчитывать, что все эти люди автоматически вернуться в общественный транспорт, я бы не стал. Скорее всего, многие уже пересели с автобусов и других видов общественного транспорта на самокаты именно потому, что они быстрее и удобнее, пусть при этом и дороже. Если не развивать общественный транспорт, одним запретом вернуть этих пассажиров не получится.

Повлияет ли требование водительского удостоверения для самокатчиков на безопасность?

Главный источник опасности на проезжей части — автомобиль и высокая скорость. Именно автомобиль является источником повышенной опасности, поэтому для управления им

требуется водительское удостоверение. Самокатчик в первую очередь представляет опасность для самого себя. Водителя и пассажиров автомобиля защищает металлический кузов, который рассчитан на столкновения на высокой скорости, есть ремни безопасности, подушки и другие системы защиты.

Самокатчик может упасть и получить серьезные травмы даже при скорости 10–15 или 20 километров в час, столкнувшись с асфальтом или бордюром. Поэтому требование водительского удостоверения в данном случае выглядит скорее как проявление стигматизации и консервативного подхода: будто проезжая часть должна быть исключительно для людей с водительскими правами. В реальности наличие удостоверения проблему безопасности не решает

В чем тогда вы видите главную проблему городской безопасности?

Опасность на улицах в первую очередь связана с автомобилями, высокой скоростью и ошибками водителей. Пешеходы, самокатчики и велосипедисты не являются главным источником этой опасности.

Для решения проблемы нужна комплексная работа, в том числе развитие велосипедной и другой инфраструктуры для средств индивидуальной мобильности. [Специалисты, которые хотя бы немного разбираются в этой теме, говорят](#) об этом чиновникам, акимам и другим лицам, принимающим решения, уже очень давно.

Проблема в том, что многие из тех, кто принимает решения, сами не пользуются средствами новой мобильности — велосипедами, самокатами и другими видами транспорта. Поэтому на другом конце коммуникации просто не слышат и не понимают, как устроена эта система в реальной жизни.

В результате власти выбирают самый простой путь, даже если он не решает проблему в долгосрочной перспективе. Сложные и непопулярные решения требуют развития инфраструктуры, изменения городской среды и системного подхода, тогда как запретить или ужесточить правила гораздо проще.

Почему Астане нужен музей города: разговор с гидом Асель Шуленбаевой

Старая Астана постепенно исчезает из городского пространства: исторические здания меняют облик, часть из них утрачивается, а у города до сих пор нет собственного музея, который рассказывал бы эту историю. При этом интерес к прошлому растёт — благодаря гидам, активистам, архивистам и обычным горожанам, которые сохраняют фотографии, семейные архивы и воспоминания. О том, что скрывается за привычными зданиями правого берега и почему историю столицы важно сохранить для будущих поколений, UrbanExpert рассказала гид и участница Клуба гидов Астаны **Асель Шуленбаева**.

Большинство людей ассоциируют Астану с современными зданиями. Почему история правого берега не менее важна для понимания города?

У города гораздо более глубокая история. Современная столица выросла на месте поселения с многовековой историей, которое прошло через несколько этапов развития и сменило несколько названий. Исторический центр Астаны сохранил здания и городскую среду, связанные с Акмолинском конца XIX — начала XX века.

Правый берег не исчез с появлением новой столицы — он сохранил городскую ткань и память о разных этапах развития Астаны. Эта часть города была непосредственным участником важных исторических событий, которые повлияли на становление Казахстана. История правого берега помогает понять, каким город был раньше и как постепенно формировалась Астана, которую мы видим сегодня.

Как вы пришли к исследованию истории Астаны?

Я работала маркетологом ресторана «Кафе Целинников», который располагался в историческом здании Дворца Целинников. Долгое время акимат не давал разрешения на вывеску и название «Кафе Целинников»: самого факта, что ресторан находится в здании с таким историческим названием, оказалось недостаточно. В итоге мы оформили торговый знак, и ресторан смог открыться под этим названием.

Для работы над маркетингом мне пришлось изучить историю здания: найти старые фотографии кафе и самого Дворца Целинников, разобраться, где он был построен и что находилось на этом месте раньше. Чем глубже я погружалась в тему, тем интереснее становилось. Оказалось, что история одного здания может вывести на целую историю города.

Например, место, где сегодня стоит Дворец Целинников, связано с событиями, последовавшими за восстанием Кенесары. После волнений здесь было принято решение организовать Константиновскую ярмарку — своеобразный способ успокоить население и оживить городскую жизнь. Со временем ярмарка превратилась в обычную Базарную площадь и дала толчок развитию местного купечества. Улица Кенесары изначально тоже называлась Базарной — в этом есть свой символизм.

Вообще названия улиц в Астане еще тот исторический квест - снимаю шляпу перед руководителем ономастики молодой столицы. Улицы, параллельные улице Кенесары носят названия воевод его восстания: Бухарбай батыра и Агыбай батыра, они обе ведут к памятнику последнего хана и именно на этих улицах велись боевые события, вошедшие в историю независимости Казахстана. А сам памятник, смотрит на место, где стояло Акмолинское укрепление (крепость), которая была взята Кенесары и его сподвижниками в 1841 году.

Если представить, что старые здания могли говорить, какую историю они рассказали бы?

Наверное, они рассказали бы о том, как их строили: с какими сложностями сталкивались рабочие, откуда и как доставляли строительные материалы, какие решения приходилось принимать прямо на месте. Но самое интересное — узнать, для кого эти здания создавались. Кто был их первым владельцем, кто здесь жил или работал, чем занимались эти люди и какую роль здание играло в жизни города. Именно через такие детали архитектура перестаёт быть просто красивым фасадом и превращается в часть городской истории.

Хороший пример — торговый дом Матвея Кубрина, где сегодня находится магазин «Астана». Со временем истории этого здания и соседнего особняка его сына Василия Кубрина начали смешиваться. Кто-то может помнить только последние назначения зданий или встречать в интернете разные версии о том, где находились библиотека, Дом пионеров, краеведческий музей или учреждения НКВД. Но если вернуться к истокам, всё становится гораздо интереснее.

Торговый дом построили в 1905–1907 годах специально для торгового товарищества «Матвей Кубрин с сыновьями и Ко». Матвей Кубрин был купцом первой гильдии, а в его магазинах продавались самые разные товары — от аптекарских и галантерейных до ювелирных, одежды, обуви, часов, чая и сахара.

Жилой дом его сына Василия Кубрина построили напротив в 1910 году. Здание было частью большого комплекса: с торговым домом его соединял подземный переход, рядом находились флигель, конюшни и хозяйственные постройки. Со временем судьбы этих двух зданий начали смешиваться. Но если разобраться в истории, перед нами уже не просто старые здания, а история конкретной семьи, её бизнеса, быта и той Астаны, которая когда-то была Акмолинском.

Где сегодня удастся находить новые сведения о прошлом города?

Когда я начала заниматься этим поиском в 2015 году, главной проблемой были фотографии — качественных снимков Астаны и Целинограда оказалось очень мало. Я обращалась к семьям коренных астанчан через социальные сети, искала материалы в группах в Facebook и «Одноклассниках». Однако даже те фотографии, которые удавалось найти, часто были слишком низкого качества для публикации.

Библиотеки, семейные архивы, интернет в 2015 году были скудными на целинные фотографии и информацию. Поэтому я начала поиск среди целиноградских семей художников и фотокорреспондентов офлайн и онлайн.

Одной из первых откликнулась семья художника **Анатолия Горбенко**. Как раз в тот период они начали оцифровывать фотоплёнки и негативы, оставшиеся после отца, и делиться ими в тематических группах Целинограда в Facebook. Позже я познакомилась с **Ярославом Антонюком**, сыном заслуженного художника РК Михаила Антонюка.

В тот момент меня особенно интересовали фотографии Дворца Целинников и Монумента Первоцелинников, который в народе называют К-700. Ярослав помог мне найти фотографии отца, а также фотографии Камиля Хайбуллина. Он фотографировал в 1963 году открытие Дворца Целинников для фотоотчёта Н. Хрущёву на цветную фотоплёнку AGFA.

Именно благодаря этим снимкам мы видим цветные кадры кафе Дворца Целинников. Нам до сих пор трудно поверить, что такой ультрамодный объект архитектуры, практически хайтек-дизайн, был подарен первоцелинникам за их труд и героизм в освоении целины.

С их помощью Кафе Целинников организовало фотовыставку, посвящённую Дворцу Целинников.

На тот момент это были редкие фотографии в хорошем качестве, сейчас многие из них уже можно найти в сети.

Поскольку гидам часто просто некуда привести туристов, чтобы показать им историю города вживую, фотографии становятся особенно важными. Многие исторические здания были утрачены, другие реставрировали с нарушениями требований законодательства об охране памятников истории и культуры. Поэтому фотографии — один из немногих способов сохранить визуальную память о городе и передать её следующим поколениям.

Какие истории обычных жителей помогают понять характер старой Астаны?

Один из таких людей — Ринат Имамов. Имея архив своего отца, известного фотографа Нурмухамата Имамова (или Николая Ивановича, как его знали в журналистской среде), он самостоятельно оцифровал и сохранил огромный массив фотографий. Также Ринат провел 3 выставки в память об отце: одну за свой счет во Дворце Независимости (2017) и две в Президентском Центре РК, при поддержке Клуба гидов Астаны (2025 и 2026). Я тоже участвовала в организации, выступала куратором двух выставок.

С 2017 года Ринат практически каждый день продолжает работать с семейным архивом: сканирует фотографии, систематизирует их и делится ими с нами. Благодаря этой кропотливой работе мы сегодня можем увидеть Астану такой, какой она была десятилетия назад: её улицы, здания и, самое главное, людей. Для нас, гидов, это бесценный источник, поскольку фотография зачастую становится единственным свидетельством уже исчезнувшего города.

У меня есть один заветный снимок Нурмухамата Имамова, любимый с детства, — Дворец Целинников в ночном свете неона. Нашла я его как раз в 2017 году, когда Ринат Имамов начал выкладывать негативы на сайт www.imamov.kz.

Ещё один пример — **Салман Хамхоев**, владелец Торгового дома «Астана» и сети магазинов «Вкус Март». Само здание имеет огромную историческую ценность: когда-то здесь находился Торговый дом Матвея Кубрина, а в советское время — магазин «Радуга». Во многом благодаря сохранённому названию «Астана» и грамотному менеджменту С. Хамхоева здание удалось уберечь от сноса.

Сегодня это место фактически стало небольшим краеведческим уголком города. На стенах размещены изображения старой Астаны, исторических зданий и купцов. Иногда зимой нам приходится рассказывать туристам историю старой Астаны буквально среди полок с молоком, памперсами и продуктами, в самом старом магазине города «Астана». Но, может быть, в этом и есть особый характер нашей старой столицы: её история сохранилась не только в музеях и официальных памятниках, но и в памяти обычных людей, семейных архивах, старых фотографиях и даже в стенах действующего магазина.

Насколько успешно сегодня удается сохранять историческую идентичность столицы на фоне активной застройки?

У Астаны долгое время не было критической массы людей, которые воспринимали бы историю города как свою личную. Без такого общественного запроса сложно было ожидать появления отдельного музея города. Сейчас ситуация меняется: появились активисты, архивисты, фотосборники, тот же фотобанк Имамова. Однако пока это в основном инициативы «снизу».

Многим людям кажется, что старое — значит «устаревшее» или «советское», а новое выглядит красивее и престижнее. Думаю, здесь речь скорее о стремлении показать Астану современным мегаполисом, чем о желании стереть память о прошлом.

При этом я уверена, что интерес к истории города сейчас растёт, особенно среди молодых жителей. Появляются инициативные группы, локальные музеи, экскурсии по старым районам, проекты по сохранению и архивированию городской памяти. Люди начинают понимать, что без прошлого у города не будет своего душевного ядра.

Особенно интересна история Астаны молодым жителям, для которых этот город уже стал родным. Они выросли здесь и не воспринимают Астану как место временного проживания, как это было у многих их родителей. Они не чувствуют себя приезжими — им действительно интересна история своего родного города.

Астана развивается стремительно, и земля в центре города очень дорога. Застройщикам проще снести старый объект и построить что-то более высокое, современное и прибыльное. При слабом контроле или отсутствии строгих правил охраны памятников это становится нормой.

Меня сейчас очень настораживает новая стратегия «облагораживающая правый берег», строительство ветки ЛРТ. Это все однозначно хорошо, но снос исторических зданий должен быть под контролем и согласован с горожанами.

Первый тревожный звонок: снос насосного завода и строительство ЖК на его территории. Конечно, правый берег оснащен коммуникациями: вода, свет, газ, но мы не должны лишиться истории.

Сейчас идёт «реставрация» сталинок на улице Кенесары. Я намеренно беру слово «реставрация» в кавычки, потому что, на мой взгляд, происходящее реставрацией назвать нельзя. Рабочие сбили лепнину и сейчас одевают дома в саркофаг из китайской мраморной обшивки. Во времена переноса столицы эти дома уже были облицованы сайдингом. Этим летом его сняли и объявили о реставрации, но фактически речь идёт о другой облицовке, которая меняет исторический облик зданий.

Для сравнения можно посмотреть на Москву, где к реставрации исторических зданий относятся гораздо внимательнее. Там мэрия следит даже за цветом фасадов, сверяя их с ретро-фотографиями города: выясняют, каким был оттенок здания — бледно-розовым или ярко-розовым. И почему? Потому что город заботится о своём будущем бюджете, понимая, что турист приедет в старую Москву, будет гулять по историческим улицам и оставлять там деньги.

А что останется нам, гидам в Астане, показывать из старых зданий?

Многие не понимают моих возмущений и даже смеются над ними: мол, жителям улучшают условия, крышу отремонтируют, мрамор меньше портится от морозов. Но ведь можно было провести ремонт с сохранением исторического облика здания, оставить лепнину и характерные элементы «сталинского ампира». Ведь это наша история, а такие детали придают экскурсиям особый исторический колорит, который важен и интересен туристам.

В среду я проходила мимо административного здания — Народного дома, бывшего госпиталя для увечных воинов, который сейчас входит в комплекс зданий КНБ. И здесь снова столкнулась с «реставрацией»: красный кирпич здания обшивают китайским отделочным материалом, превращая историческое здание 1914-1915 годов постройки в одно из обычных административных зданий Астаны. При этом именно в этом здании 1 мая 1923 года был открыт первый краеведческий музей города.

Сегодня у Астаны нет собственного музея и даже визит-центра, где можно было бы рассказывать и показывать историю города. Получается парадоксальная ситуация: исторические здания постепенно теряют свой первоначальный облик, а пространства, где эту историю можно было бы сохранять и рассказывать о ней жителям и туристам, у города по-прежнему нет.

Очень хочется обратиться к тем, кто может повлиять на это: давайте создадим такое пространство, где будут собраны фотографии, документы и истории старой Астаны, чтобы сохранить их для горожан и будущих поколений.

«Дизайн-код начинается с исследования территории»: урбанист Жандос Жұмабай

Дизайн города начинается задолго до появления первых эскизов фасадов, вывесок или элементов благоустройства. Сначала необходимо понять саму территорию: её историю, архитектуру, природный ландшафт, привычки жителей и особенности повседневной жизни. Урбанист, основатель общественного фонда «CreAlmaty» **Жандос Жұмабай** рассказал UrbanExpert.kz, как подход «Прошлое — Настоящее — Будущее» помогает превращать исследование места в дизайн-код для города.

В этом году в Казахстане начали действовать отдельные [Правила разработки дизайн-кода населенных пунктов](#). Что изменилось с появлением единого подхода на уровне страны?

Многие воспринимают дизайн-код как набор правил про вывески, указатели, фасады и цвета. Мы смотрим на него гораздо шире. Для нас дизайн-код начинается с предпроектного исследования территории, потому что невозможно качественно проектировать пространство, не понимая, как оно сформировалось, чем живут его жители и какие особенности считают важными сами люди.

Я архитектор по образованию, поэтому для меня самая важная часть работы — формирование технического задания. Недостаточно просто сесть и начать рисовать, сначала нужно глубоко исследовать территорию, собрать информацию и на ее основе определить, что именно необходимо проектировать.

Мы работаем методом социального проектирования, поэтому у нас есть полевые выезды, фотофиксация, наблюдение за общественными пространствами, анкетирование местных жителей и экспертные интервью. Все эти инструменты позволяют увидеть территорию с разных сторон.

Как проходит исследования на практике?

Один из методов, который мы используем, называется методом рамок. Во время полевых выездов мы фотографируем текущую ситуацию и рассматриваем ее через определенные критерии: что выглядит хорошо, что выглядит плохо, что непонятно и что можно относительно легко исправить.

Отдельно мы исследуем социальные сценарии. Например, берем определенное общественное пространство и смотрим, как оно используется утром, днем и вечером, причем отдельно в будние и выходные дни. Здесь важно не только посчитать количество людей, которые прошли через пространство, но и понять, что именно они там делают, кто это — дети, взрослые, пожилые люди, — как они взаимодействуют с территорией.

После этого проводится анкетирование местных жителей. В селе это может быть анкета сельчанина, в городе — анкета горожанина. Вопросов много, причем среди них есть открытые: что жители предлагают изменить, какие проблемы считают важными, готовы ли они сами участвовать в преобразовании территории.

Даже если мы несколько раз выезжаем на место, местные жители все равно знают его гораздо глубже. Они помнят, что происходило здесь пять или десять лет назад, знают сезонные особенности и проблемы, которые невозможно увидеть за несколько дней полевого исследования.

Еще одна важная часть — экспертные интервью. Мы разговариваем с художниками, писателями, людьми творческих профессий, философами и другими специалистами, которые хорошо знают территорию. Они могут подсказать, какие цвета, образы и ассоциации связаны с

конкретным местом. После этого вся информация собирается вместе, мы ищем повторяющиеся мотивы и паттерны и уже на их основе формируем техническое задание.

Как определить, каким должен быть дизайн-код конкретного города?

Сейчас есть риск, что города начнут повторять друг друга. Появляются одинаковые решения, одинаковые орнаменты, муралы, какие-то универсальные элементы благоустройства. В результате становится сложно понять, где именно ты находишься.

Мы считаем, что дизайн-код должен помогать сохранять уникальность территории. Для этого сначала нужно найти ее культурный код, причем не придумать его, а исследовать и обнаружить уже существующие особенности.

У каждого города и села должна быть своя история, свои ассоциации, свои материалы, цвета, названия и характер пространства. Именно это позволяет создавать разные территории, а не приводить их к одному визуальному стандарту. Для меня дизайн-код — это не документ про то, какого цвета должны быть вывески или фасады. Его задача гораздо шире — сформировать понятные правила развития городской среды и при этом сохранить идентичность места.

Я использую довольно простую структуру: прошлое — настоящее — будущее. Сначала изучаем историю места, архитектуру, природный ландшафт, локальные материалы, визуальные символы. Затем смотрим на сегодняшний город: как им пользуются жители, что они считают ценным, какие есть проблемы и сложившиеся сценарии жизни.

И только после этого можно говорить о будущем. Поэтому один и тот же дизайн-код невозможно просто перенести из Алматы в небольшой населённый пункт Восточного Казахстана. У каждой территории должен появляться собственный визуальный язык.

Какую роль в этой работе играет профессиональное сообщество/медиа-площадка "Архитектурная ассоциация"?

Мне кажется, одна из важных задач профессионального сообщества — создать площадку для диалога между архитекторами, жителями, бизнесом и государственными структурами. Дизайн-код не должен быть исключительно административным документом, который спускается сверху. В его обсуждении должны участвовать люди, которые проектируют город и ежедневно им пользуются.

Профессиональное сообщество/медиа-площадка "Архитектурная ассоциация" может собирать и показывать хорошие практики, проводить профессиональное обсуждение проектов и формировать культуру работы с городской средой.

Что происходит с уже существующей городской средой, когда вводится новый дизайн-код?

Это один из самых сложных вопросов. Нельзя за один день заменить весь город. Поэтому дизайн-код должен работать прежде всего как система постепенной трансформации. Новые объекты уже создаются по новым правилам, а существующие элементы меняются по мере ремонта, реконструкции и развития территории.

При этом важно не начать просто «очищать» город от всего старого. Иногда именно старые вывески, материалы, малые архитектурные формы или привычные детали являются частью его идентичности. Нужно сначала понять ценность существующей среды и только потом решать, что действительно необходимо менять.

Какие элементы дизайн-кода сильнее всего влияют на узнаваемость города?

Я бы не выделял один элемент. Узнаваемость возникает из системы. Это архитектура, материалы, цвет, вывески, навигация, уличная мебель, озеленение, освещение, оформление первых этажей. Но особенно важны детали, которые невозможно без потери смысла перенести в другой город.

Если лавка, указатель или павильон одинаково хорошо могут стоять в Алматы, Астане или любом другом городе мира, возникает вопрос: а что в них от конкретного места?

Одним из самых часто упоминаемых элементов Алматы стала советская мозаика. Сегодня многие города активно используют муралы, но в Алматы жители сами вспоминают именно мозаику, и это интересный материал для работы с городской идентичностью.

Еще одна важная особенность — арыки. Они являются уникальной частью городской системы, но пока воспринимаются скорее как обычная инфраструктура. Нам интересно вывести их на другой уровень — сделать частью культурного кода Алматы. Например, вместо очередного мурала на стене художники могут работать с самими арыками, превращая их в часть городского искусства, или даже украсить арыки мозаикой, совместить два элемента.

В Алматы люди постоянно ориентируются через такие названия: Кампот, Тулебайка, район Цирка и другие. Официально город разделен на административные районы, но в повседневной жизни люди используют совершенно другую систему координат. Мы вывели около 250 таких локальных районов (вернакуляров) и предлагаем работать с ними как с частью идентичности города. [Вернакулярные районы](#) — это территории, границы и названия которых сформировались не административно, а в восприятии самих горожан, они рассказывают о городе иногда больше, чем официальное административное деление.

У каждого района может появиться собственный стиль, локальные названия, элементы навигации, оформление общественных пространств. Даже такие небольшие детали, как дизайн люков или автобусных остановок, могут отличаться в разных районах.

В некоторых городах Европы, например, разные районы можно узнавать по рисунку брусчатки. Ты переходишь из одной части города в другую и уже по деталям понимаешь, где находишься. Для Алматы такой подход тоже может работать.

Ещё Алматы живет через перекрестки. Люди говорят: «Абая—Пушкина», и всем понятно, о каком месте идет речь. Мы предлагаем использовать эту привычку в навигации. Например, обозначать такие перекрестки непосредственно в городской среде, чтобы человеку не приходилось искать адрес на нескольких зданиях.

Какие проекты или инициативы вашей ассоциации уже были направлены на формирование качественной городской среды?

Сейчас мы работаем с селом Берель и Катон-Карагаем в Восточном Казахстане. Там особенно хорошо видно, почему проектирование должно начинаться с исследования места: история, археология, природный ландшафт, туризм, жизнь местных жителей — всё это должно влиять на визуальный язык территории.

В Катон-Карагайском районе с нами работает общественный фонд «Айтас». Они пригласили нас для проведения исследований, и уже около полутора лет мы занимаемся сначала районом в целом, а затем отдельно исследовали село Берель.

Сейчас мы готовим проект и должны пройти процедуру общественного обсуждения, представить результаты местному населению и бизнесу. Для нас этот проект интересен еще и потому, что речь идет о первом селе, для которого разрабатывается дизайн-код. В районе есть 12 сел, и в перспективе важно, чтобы каждое из них имело свои отличия.

Подробнее о том, как проходило исследование, читайте здесь: Урбанист Жан-дос Жұмабай: как превратить культурный код Береля в туристический ресурс

Также мы занимаемся исследованиями городской среды Алматы, работой с районами, сохранением архитектурного наследия и профессиональным обсуждением проектов. Для нас важно постепенно перейти от отдельных объектов к пониманию города как целостной системы.

В Алматы масштаб совершенно другой. Здесь большое количество бизнеса, и для небольших компаний переход на новые требования может быть сложнее. Например, мы предлагаем отказаться от больших ярких цветowych плашек и использовать более спокойные решения.

Например, у Kaspi банка мы рекомендовали убрать красные плашки с фасадов. Красный цвет сам по себе визуально перегружают городскую среду. Kaspi банк сделал оформление более светлым и использовал аккуратный знак вместо большой красной плашки.

У крупных компаний есть возможность сразу адаптироваться к новым требованиям, потому что они понимают, что при реализации новых проектов придется учитывать эти правила. Для небольшого бизнеса ситуация сложнее: отдельные буквы на фасаде или другие более аккуратные решения могут оказаться дороже обычной баннерной вывески.

Поэтому здесь нужна поддержка со стороны администрации, например субсидии для небольших компаний, чтобы переход на новые требования не становился для них дополнительной финансовой нагрузкой.

Почему вы решили подключать студентов к исследованиям городской среды?

Сейчас специалистов, которые могут одновременно исследовать территорию и проектировать на основе этих исследований, не так много. При этом в Казахстане огромное количество городов и сел, и невозможно нескольким специалистам охватить все территории.

Поэтому мы сейчас активно работаем со студентами. В институтах их учат проектировать большие объекты — жилые комплексы, аэропорты, общественные здания. Мы хотим показать им более прикладную урбанистику, связанную с реальными запросами жителей.

Например, студент может исследовать собственный двор, подъезд, улицу или небольшой парк, выяснить, что там происходит, поговорить с жителями и предложить конкретное решение. Заодно он начинает лучше узнавать собственный город. В Алматы около 2300 улиц, и далеко не каждый человек знает историю улицы, на которой живет, или понимает, почему она носит определенное имя.

Как вы видите развитие этого подхода дальше?

Нам хотелось бы, чтобы любые проекты городской среды начинались с исследования. Если появляется новый парк, фестиваль, арт-объект или другое пространство, сначала нужно посмотреть, что находится вокруг, какие истории существуют на этой территории, что важно для жителей. Тогда проект становится продолжением места, а не случайным объектом, который можно перенести в любой другой город.

Сейчас мы как раз развиваем это направление вместе со студентами и хотим, чтобы подобные исследования становились основой для реальных городских проектов. В конечном счете речь идет о том, чтобы каждый город и каждое село могли сохранять собственный характер и развиваться, не теряя своей идентичности.

«Алматы не должен становиться Дубаем или Сеулом», - член градостроительного совета Алматы Евгений Цой

Алматы развивается как крупный современный город, и вместе с ростом застройки всё острее встают вопросы транспортной и пешеходной связности, развития новых районов, сохранения зелёного каркаса и городской идентичности. Как должна работать полицентрическая модель Алматы, почему город важно проектировать кварталами и маршрутами и какие градостроительные решения определяют его развитие в ближайшие годы, рассказал архитектор, основатель и CEO PoMo group и архитектурного бюро METROPOLIS, член градостроительного совета Алматы и Союза градостроителей РК Евгений Цой.

Евгений, как вы считаете, насколько архитектура способна влиять на поведение людей и качество городской жизни?

Гораздо сильнее, чем принято считать. Городская среда ежедневно подсказывает человеку, куда идти, где остановиться, с кем встретиться и как долго оставаться в пространстве. Она может сделать маршрут естественным или запутать, так что придется искать вход. Может создать живой первый этаж, который притягивает людей, или глухую стену, мимо которой хочется пройти быстрее. Может снижать визуальное напряжение или, наоборот, постоянно требовать лишнего внимания.

В этом смысле архитектура — это социальная наука. Она работает с поведением человека, его привычками, ощущением безопасности, дистанцией между людьми, желанием общаться или уединиться. Мы проектируем сценарии жизни и последствия принятых решений.

Эстетика для меня также значительно шире понятия «красиво». Это взаимодействие формы, пространства, света, материала и масштаба, которое влияет на эмоциональное состояние человека, а через него — на поступки. Свет может давать ощущение свободы или тревоги, масштаб — достоинства или подавленности, пространство — создавать доверие либо отчуждение.

Хорошо спроектированная среда не заставляет пользователя постоянно к ней приспосабливаться. Она сама учитывает реальную жизнь: помогает ориентироваться, разделяет шумные и тихие сценарии, даёт возможность общаться или оставаться наедине с собой, связывает внутренние помещения с улицей.

Так архитектура влияет на качество жизни: через сотни точных решений, которые экономят силы, дают человеку чувство контроля и делают город понятнее и гуманнее. Фасад можно оценить за несколько секунд. Настоящее качество архитектуры проверяется годами. Важно осознать, что человек, архитектура и город — части единого целого.

Каким вы видите архитектурный облик Алматы сегодня?

У Алматы уже есть сильная идентичность. Её формируют рельеф, горы в перспективах улиц, интенсивное солнце, резкие сезонные перепады, зрелая зелень и масштаб сложившихся районов, и что особенно важно, историческая память в архитектуре, и несколько поколений ее носителей. Эти особенности должны влиять не только на общий образ здания, но и на глубину фасада, характер тени, выбор материалов, силуэт, устройство дворов и связь между внутренними и внешними пространствами.

Для архитектора контекст — это источник точности. Чем внимательнее мы читаем место, тем меньше в архитектуре случайных решений. Поэтому я считаю, что Алматы не нужен импортированный образ будущего. Попытка создать здесь уменьшенный Дубай, Сеул или одну из европейских столиц заранее обречена. Такая архитектура может выглядеть новой и эффект-

ной, но она не будет принадлежать нашему уникальному городу, если не учитывает его контекст и историческую память.

Сегодня при акиме города действует Градостроительный совет, который существенно влияет на принятие решений о том, будет ли реализован тот или иной проект и в каком виде.

Для меня архитектурный облик Алматы — это единая концепция и продолжение логики современного города. С точки зрения урбанистики здесь происходит качественное переосмысление подходов, и этот процесс уже реализуется. Важно продолжать развитие и последовательно работать над городом, его улицами, парками и общественными пространствами, переосмысливая их с учётом истории Алматы, используя актуальный архитектурный язык, современные технологии и материалы, а также социальные и культурные аспекты. Конечно, пока не всё получается гладко, впереди ещё огромная работа.

Алматы активно застраивается. Какие решения особенно важны, чтобы город сохранял свою идентичность?

Идентичность — это не стилизация под прошлое и не набор декоративных цитат. Надеюсь, с этим мы уже наигрались в прошлом. Сегодня эта задача уже обозначена и на уровне официальной городской стратегии. Генеральный план Алматы до 2040 года предусматривает переход от моноцентричной модели к пяти полицентрам, сохранение культурного значения исторического центра, развитие компактных районов с собственной социальной, деловой и рекреационной инфраструктурой, а также возвращение Алматы характера «города-сада».

Но между стратегией и реальным городом всегда находится архитектура конкретного здания, квартала и улицы. Именно на этом уровне большие принципы либо становятся частью повседневной жизни, либо остаются только положениями документа.

Первое — это то, что необходимо перестать воспринимать отдельное здание как самостоятельный мир. Город разрушают не только неудачные фасады. Его разрушают разорванные маршруты, закрытые первые этажи, случайные объёмы, исчезновение зелени и тени, а также отсутствие пространств, в которых у человека возникает причина остановиться. Архитектуру следует оценивать не только по тому, как она выглядит, но и по тому, какую жизнь создаёт вокруг себя.

Показательно, что в проектах детальной планировки Алматы уже закрепляются смешанное использование территорий, активные первые этажи, связанная сеть улиц и коэффициент открытых пространств. Это правильное направление. Однако важно, чтобы эти параметры не превратились в формальные показатели, а создавали реальное разнообразие городской жизни.

Второе — мыслить кварталами, маршрутами и связями. В концепции развития Алматы жилые, деловые и общественные функции объединены в связанную систему взаимодействия. На таком масштабе архитектура напрямую задаёт устройство повседневной жизни: расстояния, время в пути, точки притяжения, характер соседства и последовательность общественных пространств.

Полицентричность, заявленная в Генеральном плане, имеет смысл только тогда, когда новые районы становятся полноценными частями города, а не изолированными спальными массивами. Человек должен иметь возможность жить, работать, учиться, отдыхать и получать необходимые услуги в разумной доступности от дома.

Третье — важно сохранять и развивать водно-зелёный каркас города: реки, арыки, зрелая зелень, предгорья и визуальная связь с горами. В материалах «Алматыгенплана» зелёные коридоры связываются с реками, тектоническими разломами, рощей Баума и горным кластером, а обеспеченность зелёными территориями планируется увеличить с 6,2 до более чем 12 квадратных метров на человека.

Однако важна не только общая площадь озеленения, но и его непрерывность. Изолированный сквер не заменяет систему зелёных маршрутов, по которым человек может пройти

через район в тени, вдоль воды и вдали от интенсивного автомобильного движения. Зелень должна быть не остатком между зданиями, а полноценной городской инфраструктурой.

Четвёртое — проектировать с учётом человеческого масштаба. Большая площадь или эффектный общественный жест сами по себе ещё не создают городскую жизнь. Важно, есть ли там тень, зелень, защита от шума, удобная граница, возможность сесть, встретиться и наблюдать за происходящим. Иногда небольшое, но точно спроектированное пространство даёт городу больше, чем масштабная, но пустая площадь.

Пятое — учитывать время. Материалы должны достойно стареть, планировки — допускать изменения, а общественные функции — оставаться востребованными после того, как закончится эффект новизны. Принятый в Алматы дизайн-код — важный шаг к визуальной упорядоченности городской среды. Но идентичность нельзя создать только регламентом вывесок, фасадов и отдельных элементов благоустройства. Она возникает из целостности решений и их способности сохранять качество на протяжении десятилетий.

Сохранить идентичность Алматы можно не запретом на новое, а более высокими требованиями к нему. Новая архитектура имеет право быть яркой и знаковой, но её выразительность оправдана только тогда, когда она уместна. Хорошее здание не копирует прошлое и не конкурирует с городом — оно продолжает его историю современным языком и со временем становится частью коллективной памяти.

Один из ваших проектов — SEN Musical ART-Center в Алматы. Как появилась идея здания и какую роль сыграла его функция?

SEN Musical ART-Center — проект 2017 года площадью 2 526 м², в котором Metropolis отвечал за архитектуру и интерьеры. Для нас он важен именно потому, что его образ невозможно отделить от функции. Это тот случай, когда назначение здания стало не ограничением для архитектуры, а источником её выразительности.

Музыкальная школа объединяет разные пространственные и эмоциональные состояния: обучение, индивидуальную работу, репетицию, ожидание, общение и публичное выступление. У каждого из этих процессов свой ритм, уровень концентрации и степень открытости. Поэтому акустика, свет, движение посетителей и переходы между помещениями были заложены в архитектурную логику с самого начала, а не добавлены после появления формы.

Мы проектировали не просто набор классов и залов, а последовательность состояний человека: переход от города — к сосредоточенности, от индивидуального занятия — к общению, от репетиции — к сцене и встрече со зрителем. Пространство должно было помогать ученику эмоционально перестраиваться, не создавая лишнего напряжения.

С улицы SEN не воспринимается как закрытое учебное учреждение. Прозрачные поверхности показывают внутреннюю жизнь центра и превращают творческий процесс в часть образа здания. Пластика фасада раскрывается постепенно, по мере движения человека вдоль него: меняются ракурсы, глубина, свет и тень. Возникают ритм и паузы — те же категории, из которых складывается музыка.

Первый уровень поддерживает контакт с улицей, поэтому искусство не замыкается внутри профессионального сообщества, а вступает в диалог с городом. Для культурного и образовательного здания это принципиально: его общественная роль начинается ещё до того, как посетитель переступает порог.

Для музыкальной школы особенно важно найти баланс между дисциплиной и творческой свободой. Пространство не должно подавлять избыточной строгостью, но и не должно отвлекать визуальным шумом. Оно должно давать структуру, помогать сосредоточиться и одновременно вызывать любопытство, желание двигаться, исследовать и проявлять себя.

Философия SEN точно отражает наш метод: форма не должна предшествовать задаче. Когда архитектор сначала придумывает эффектный образ, а затем пытается вписать в него жизнь, он решает собственную творческую проблему за счёт пользователя.

Наш подход противоположен: сначала мы исследуем функцию, сценарии поведения, движение, свет, акустику и эмоциональные состояния человека. Затем выстраиваем систему и позволяем форме органично вырасти из неё. Именно тогда эстетика перестаёт быть внешним украшением и становится естественным выражением смысла.

Как изменился заказчик в Казахстане за последние 10–15 лет? Какие требования к архитектуре и дизайну стали принципиально другими?

За последние 10–15 лет казахстанский заказчик совершил серьёзный эволюционный скачок. Конечно, рынок неоднороден, но общий вектор очевиден. Если в начале 2010-х годов решения все еще часто принимались исходя из принципа «дорого-богато», а основными критериями были эффектный фасад и впечатляющая 3D-визуализация, то сегодня фокус постепенно смещается к экономике проекта, качеству среды и долгосрочной бизнес-логике.

Современного девелопера интересуют уже не только площадь объекта и стоимость квадратного метра на этапе строительства. Он всё чаще оценивает весь жизненный цикл здания: будущие эксплуатационные расходы, энергоэффективность, гибкость планировок, долговечность материалов, возможность трансформации и сохранение коммерческой привлекательности объекта через десять или двадцать лет.

Изменилось и само понимание ценности архитектуры. Раньше дизайн часто воспринимался как эстетическая надстройка — то, что делает объект эффектнее и помогает его продать. Сегодня зрелый заказчик понимает, что пространство непосредственно влияет на поведение людей и экономику проекта. В коммерческой недвижимости оно определяет трафик, время пребывания и привлекательность для арендаторов. В офисе — эффективность взаимодействия команд, корпоративную культуру и HR-бренд. В жилом проекте — качество повседневной жизни, социальные связи и долгосрочную стоимость недвижимости.

То есть заказчик постепенно переходит от покупки красивого образа к управлению реальным активом. Он спрашивает не только: «Как это выглядит?», но и: «Какую ценность это создаёт? Для кого? За счёт каких решений? И как долго эта ценность сохранится?»

Одна из главных проблем рынка прошлых лет заключалась в разрыве между концепцией, рабочей документацией, инженерией, строительством и комплектацией. На каждом переходе исходный замысел мог упрощаться или теряться, сроки увеличивались, а бюджет выходил из-под контроля. В итоге построенный объект лишь отдалённо напоминал первоначальную идею.

Именно запрос на непрерывность процесса изменил и наш подход. Чтобы отвечать не только за концепцию, но и за конечный результат, мы стали сопровождать проекты на всём жизненном цикле — от исследования и проектирования до строительства, комплектации и запуска пространства.

В комплексных коммерческих проектах Metropolis работает в связке с PoMo group, куда входят компании UNIMAX и Union Office — нашим направлением по созданию и комплектации рабочих пространств. Например, в клинике MEDEKER, совмещённой с БЦ площадью 10 000 м², Metropolis отвечал за архитектуру, UNIMAX выступал генеральным подрядчиком, а команда Union Office — за полную комплектацию. Это позволило ещё на стадии чертежей связать планировочные решения с инженерией, интерьер — с мебелью, а эстетику — с бюджетом, сроками и будущей эксплуатацией.

Архитектурная идея в таком процессе не передаётся по цепочке разрозненных подрядчиков, постепенно теряя точность. Все решения рассматриваются как единая система. Для заказчика это означает меньше ошибок и переделок, более предсказуемый бюджет и соответ-

ствие реализованного объекта первоначальному замыслу. По сути, мы управляем не отдельными поставками или этапами — мы управляем результатом.

Следующий этап взросления рынка — оценивать объект не только в момент его открытия, но и после начала реальной эксплуатации. Насколько востребованы общественные зоны? Какие маршруты фактически выбирают люди? Насколько легко пространство адаптируется к изменениям? Помогает ли оно бизнесу, образовательной организации или сообществу достигать своих целей? Именно обратная связь позволяет архитектуре развиваться, а заказчику — принимать более зрелые инвестиционные решения.

Казахстанский рынок становится зрелым тогда, когда вместо вопроса «Как это будет выглядеть завтра?» заказчик задаёт архитектору вопрос: «Как это будет работать через десять лет?» Именно такое мышление отличает коммерческий актив от простого объекта, жизнеспособную архитектуру — от декорации, а управление результатом — от формального выполнения проекта.